

# SESION 14.a ORDINARIA, EN MARTES 30 DE JUNIO DE 1953

(Sesión de 19.45 a 22.27 horas)

## PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CASTRO Y MONTANE

### 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 continúa ocupándose del accidente del avión Lodestar de la Línea Aérea Nacional.

### II. — SUMARIO DE DOCUMENTOS

- 1.—Mensaje con que S. E. el Presidente de la República somete a la consideración del Congreso Nacional un proyecto de ley que autoriza un traspaso de fondos en el Presupuesto vigente, a fin de atender a los gastos que demande el viaje de S. E. el Presidente de la República a Argentina.
- 2.—Oficios de S. E. el Presidente de la República en que solicita el retiro de las observaciones formuladas a varios proyectos de ley de interés particular.
- 3.—Informe de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto que deroga el impuesto establecido por la ley N.º 10,343, sobre los mensajes periodísticos transmitidos a tarifa de prensa.
- 4.—Moción de los señores Araneda e Ibáñez en la que inician un proyecto de

ley sobre reajuste de pensiones al personal jubilado del Servicio de Explotación de Puertos.

- 5.—Moción de varios señores Diputados en la que inician un proyecto de ley que destina fondos para la pavimentación del camino longitudinal sur hasta Quellón.
- 6.—Presentación suscrita por treinta señores Diputados en que solicitan se lleve a efecto la presente sesión, a fin de continuar ocupándose de lo relacionado con las causas del accidente del avión "Lodestar" 0100 de la Línea Aérea Nacional.
- 7.—Peticiones de oficios.

### III. — ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

### IV. — DOCUMENTOS DE LA CUENTA

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

"CONCIUDADANOS DEL SENADO Y DE LA CAMARA DE DIPUTADOS:

El Honorable Congreso Nacional ha autorizado a S. E. el Presidente de la República para que pueda abandonar el territorio nacional y dirigirse a la República Argentina, a retribuir la visita de cortesía que hiciera

a este país, en el mes de febrero último, su Presidente, Excelentísimo señor Juan Domingo Perón.

Para hacer frente a los gastos imprescindibles que tal viaje irrogará al Presidente de Chile, se hace necesaria la autorización legislativa pertinente, mediante una ley de traspaso de fondos dentro del Presupuesto Nacional, que se somete a la consideración del Honorable Congreso, conforme a lo dispuesto en el artículo 21 de la ley N.º 4,520.

Por lo tanto, vengo en presentar a la decisión del Honorable Congreso el siguiente

#### PROYECTO DE LEY

**“Artículo único.**— Traspásase la cantidad de tres millones ochocientos sesenta y seis mil quinientos pesos 40|100 (\$ 3.866.502.40), del ítem 06|01|05-b-7 del Presupuesto en vigencia, a los dos siguientes ítem:

05-01-04-v-3 Varios imprevistos \$ 3.400.000.

05-02-04-v-5 Varios imprevistos \$ 72.891 oro.

Se establece que la cantidad de oro \$ 72.891, equivale en moneda corriente a \$ 466.502.40.

Con cargo a los fondos traspasados al ítem 05-01-04-v-3 podrá efectuarse giros globales con rendición de cuentas documentadas a la Contraloría General de la República.

(Fcos.): Carlos Ibáñez del Campo.— Felipe Herrera”.

#### N.º 2.—OFICIOS DE S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Cinco oficios de S. E. el Presidente de la República con los que solicita la devolución de las observaciones formuladas a los proyectos de ley que conceden beneficios a las siguientes personas: Bernardo Pérez Hormazábal, Arturo Briones Bañados, Ernesto Alvarado Yapura, Hernán Vergara Garrido y Julio Valdés Reyes.

#### N.º 3.—INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA

“HONORABLE CAMARA:

La Comisión de Hacienda, en cumplimiento del acuerdo adoptado por la Honorable Cámara en relación con el proyecto de ley que deroga el impuesto establecido por la ley N.º 10,343 sobre los mensajes periodísticos transmitidos a tarifa de prensa, procedió a revisar nuevamente la referida iniciativa que había sido aprobada en el período legislativo recién pasado.

Desde luego, es preciso hacer presente que tanto la Honorable Cámara como la Comisión de Hacienda han concurrido en apreciar de la misma manera la plena procedencia del proyecto, pues subsisten hasta hoy las razones que aconsejaron en octubre del año 1952 su despacho.

La Honorable Cámara ha querido que se salve el aspecto formal de orden presupuestario afectado con esta iniciativa, según el cual y por disponerlo así el artículo 42 de la Ley Orgánica de Presupuestos, al derogarse algún precepto que cree rentas incluidas en el cálculo de entradas, debe simultáneamente crearse la fuente de ingresos que reemplace la suprimida o bien establecerse que la derogación no regirá sino después de expirar el año fiscal cubierto por la última ley de Presupuestos.

En el proyecto ahora en referencia se establece que el impuesto de \$ 1 por palabra establecido sobre los telegramas en el artículo 56 de la ley N.º 10,343 no regirá para los mensajes periodísticos transmitidos a tarifas de prensa.

Si bien desde el punto de vista puramente teórico, la disposición anterior puede significar una menor entrada para el erario, la verdad es que en el hecho no producirá tal efecto, pues la aplicación del referido impuesto provocó de inmediato una restricción notable del volumen de palabras transmitidas por las agencias periodísticas, en magnitud tal que no se produjo un mayor ingreso fiscal, sino que, por el contrario, hubo una disminución de las entradas hasta ese entonces en recaudación. De ahí que, como consecuencia, en el hecho y en el mejor de los casos, el proyecto que ahora preocupa a la Honorable Cámara puede traducirse en un incremento de los ingresos tributarios pertinentes.

No obstante y para salvar los escrúpulos de orden constitucional y presupuestario que se hicieron presentes por no contener el proyecto en forma expresa la disposición a que se refiere el artículo 42 de la ley orgánica de Presupuestos, la Comisión de Hacienda acogió la indicación formulada por el Honorable señor Enríquez, don Humberto, según la cual se imputa el posible menor ingreso presupuestario al saldo sobrante creado en el Presupuesto de este año como resultado de la dictación del D. F. L. 110 que redujo en \$ 169.400.000, el aporte de 600 millones consultado en el ítem 15|01|07-a-5 para la Caja de la Habitación. De esta manera se financia desde un punto de vista formal el menor ingreso que puede representar para el Fisco el proyecto.

Puede, pues, aprobarse la iniciativa en los siguientes términos:

#### PROYECTO DE LEY

**“Artículo 1.º.**— Agrégase al artículo 165 de la ley N.º 10,343, publicada en el “Diario Oficial”, de 28 de mayo de 1952, el siguiente inciso:

“El impuesto establecido en el inciso anterior no regirá para los mensajes periodísticos transmitidos a tarifa de prensa”.

**Artículo 2.º.**— El menor ingreso presupuestario que se produzca con motivo de lo dispuesto en el artículo anterior se financiará con imputación al saldo sobrante creado en el mismo Presupuesto por el D. F. L. N.º 110, de 9 de junio de 1953, publicado en el "Diario Oficial", del 17 de junio del mismo año".

Sala de la Comisión, 30 de junio de 1953.

Acordado en sesión de fecha de hoy, con asistencia de los señores Aldunate (Presidente), Carmona, Corbalán, Enriquez, Errázuriz, Larrain, Lea-Plaza, Martones, Musalem, Quintana, Sandoval y Von Mühlenbrock.

Diputado Informante se designó al Honorable señor Enriquez.

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

#### N.º 4.—MOCION DE LOS SEÑORES ARANEDA E IBÁÑEZ

"CONSIDERANDO:

1.— Que el trabajo de los obreros portuarios es tal vez el más duro y sacrificado entre las actividades manuales; porque no sólo está sujeto a grandes esfuerzos físicos, sino que se efectúa en ambientes húmedos y fríos, está constituido por largas jornadas diarias de más de ocho horas de trabajo continuado y se desarrolla habitualmente en horas nocturnas o de amanecidas en todas las épocas del año; circunstancias todas ellas que agotan prematuramente las energías vitales de los obreros portuarios.

2.— Que los obreros del servicio de puertos son los más mal remunerados de todos los gremios marítimos.

3.— Que la mayoría de los obreros portuarios jubilados, excedieron en exceso el plazo que exigen las leyes de previsión, el jubilar con 40 años de servicios efectivos.

4.— Que el artículo transitorio de la ley N.º 9,741, que concedió el derecho a jubilación a los obreros de explotación de puertos manifestó claramente la voluntad del legislador al disponer que: "dentro del plazo de un año, los actuales obreros del servicio de explotación de puertos con más de 30 años de trabajo tendrán derecho a jubilación con el total de las remuneraciones que hayan percibido en el año inmediatamente anterior.

Por estas consideraciones, presento a la Honorable Cámara de Diputados el siguiente

#### PROYECTO DE LEY

**"Artículo único.**— Declárase que el personal de obreros del Servicio de Explotación de Puertos que obtuvo su jubilación de conformidad al artículo transitorio de la ley N.º 4,741, tendrá derecho en el futuro a que

sus pensiones de jubilación le sean pagadas conforme al grado y renta asignado o que más adelante se asigne en el servicio al cargo que desempeñaba al obtener su jubilación sin perjuicio de los demás derechos legales, y sin que la presente disposición pueda significar disminución de las pensiones que actualmente disfrutaban.

(Fdos.): **Arturo Ibáñez Ceza.**— **Ernesto Araneda Rocha**".

#### N.º 5.—MOCION DE VARIOS SEÑORES DIPUTADOS.

"HONORABLE CAMARA:

Desde hace ya tiempo el país se debate frente a una precaria situación económica, fundada especialmente en su débil capacidad productora y a las ansias de un nivel más alto de vida de sus habitantes.

Es, por lo tanto, un imperativo imposter-gable de los poderes públicos, el ir en ayuda de la producción y del comercio, facilitándoles vías permanentes y expeditivas de comunicación, que permitan que las distintas zonas del territorio puedan aportar a las necesidades nacionales las posibilidades de su producción y de su trabajo.

La falta de un camino pavimentado que una a las distintas regiones del país desde Santiago hasta Quellón en la Isla de Chiloé, mediante una carretera permanente y habitada en toda época del año, ha impedido que la población disfrute de las extraordinarias ventajas y posibilidades de su unidad económica y geográfica. En efecto, esta configuración geográfica, extendiéndose en una larga y angosta faja de terreno que atraviesa todos los climas y latitudes aprisionada y aislada por la cordillera de los Andes, crea el verdadero imperativo de construir una carretera permanente que mantenga en contacto la producción de las más distantes regiones industriales y agrícolas del país.

Estas ventajas de proporciones insospechadas en el campo económico no son menos amplias en el terreno de la cultura, de la higiene nacional y de las posibilidades creadas a nuestra población en materia social, para incorporarse a una vida más digna, más útil a la colectividad y más próspera.

Las inapreciables ventajas económicas y sociales producidas por la construcción de un camino pavimentado amplio, moderno y definitivo que vaya uniendo las diferentes regiones del país y creando su unidad económica, se han visto ya definitivamente confirmadas frente a la verdadera transformación que han ido experimentando las provincias, campos y ciudades del sur frente a la llegada de la carretera pavimentada.

Es así como él ha significado la utilización y el aprovechamiento de campos y regiones que antes aparecían no aptos para

ningún cultivo o sólo escasamente servibles para una explotación reproductiva. Es así como también, junto con la llegada del camino pavimentado, la producción industrial y la actividad comercial de los pueblos y ciudades ha tomado un ritmo promisorio que hace pensar en que si las actividades productoras y comerciales son respaldadas por esta y otras medidas de estímulo podrán llegar a mejorar sustancialmente la actual capacidad económica y productora del país.

En lo que se refiere al mejoramiento cultural, higiénico y social de las regiones hasta donde ha ido ejerciendo su influencia el camino pavimentado ya construido, puede fácilmente constatarse cómo nuevos hábitos de vida, nuevas costumbres de higiene y nuevas iniciativas en el trabajo, en el deseo de superación y aun en las distracciones del pueblo, han ido reemplazando y sustituyendo las costumbres, hábitos y niveles de vida que imperan en regiones que viven aisladas en medio del polvo del verano y de los lodazales del invierno.

Para asegurar el destino adecuado de estos fondos, se ha dispuesto que ellos ingresarán a una cuenta separada y especial de donde no podrá ser girados sino para los fines que señala el presente proyecto.

Por todas estas razones, y confiados en que este nuevo sacrificio tributario será de aquellos que directa y rápidamente repercutirán en una ayuda eficaz a las actividades agrícolas, industriales, comerciales y productoras del país y en el justo deseo de la población de disfrutar de un nivel más alto de vida y de obtener una efectiva prosperidad para nuestros conciudadanos, venimos en someter a vuestra consideración el siguiente proyecto de ley destinado a la construcción del camino pavimentado longitudinal Sur.

#### PROYECTO DE LEY

**Artículo 1.º**— Créanse los siguientes impuestos, cuyo rendimiento será depositado periódicamente en la cuenta especial denominada "Camino Pavimentado Longitudinal Sur", creada por la ley N.º que proporciona fondos para los trabajos de agua potable de la ciudad de Antofagasta:

- a) Establécese un impuesto adicional de \$ 1 por litro de bencina que se expendá en el país.
- b) Establécese un impuesto adicional de un 1 o/oo sobre el avalúo de la propiedad raíz.

El impuesto establecido en la letra a) se cobrará desde la promulgación de la presente ley; el establecido en la letra b) desde el primer semestre de 1954.

**Artículo 2.º**— Los fondos producidos por el artículo anterior se destinarán exclusivamente a la ejecución del camino pavimentado longitudinal hasta Quellón.

**Artículo 3.º**— La ejecución de las obras a que se refiere esta ley estará a cargo de la Dirección General de Obras Públicas y ellas se realizarán por licitación pública.

Podrán también realizarse por contratos directos o por administración, si así lo autoriza el Presidente de la República por decreto fundado y previo informe de la citada Dirección General.

(Fdos.): Pablo Aldunate. — Armando Mallet. — Julio von Mühlenbrock. — Héctor Correa Letelier. — Humberto Enríquez. — Humberto Martones. — Ricardo Quintana. — Ignacio Palma y Jorge Errázuriz".

#### N.º 6.—PETICION DE SESION

"Señor Presidente:

En uso de la atribución que nos confiere el artículo 81 del Reglamento, solicitamos de V. E. se sirva citar a sesión para el día 30 de junio, de 19.30 a 21 horas, a fin de continuar tratando el accidente del avión "Lodestar" 0100 de la Línea Aérea Nacional, y otros asuntos relacionados con la materia.

Saludamos atentamente a V. E.— (Fdos.): Luis Minchel.— Javier Lira.— René Benavides.— Santiago Urcelay.— Luis Alberto Guzman.— Humberto Martones M.— Alfonso David L.— Arnaldo Rodríguez L.— Rafael de la Presa.— Luis Martín.— Sergio Bustamante.— Jorge de la Fuente.— Manuel Bart.— Ricardo Weber.— Julio Von Mühlenbrock.— Antonio Orpis.— José Musalem.— Adán Puentes.— Alejandro Chelén.— Salomón Corbalán.— Jorge Rigo-Righi.— Ramón Espinoza.— Ernesto Araneda.— Eudaldo Lobos.— Gustavo Aqueveque.— Alfredo Hernández.— Pedro Cisterna.— Heriberto Alegre.— Marco A. Salum.— Juan Fuentealba".

#### N.º 7.—PETICION DE OFICIOS.

Del señor Hurtado Echenique, al señor Ministro de Hacienda:

"CONSIDERANDO:

1.º.— La difícil situación que se les ha creado a los contribuyentes de la zona central del país, con motivo de los recientes temporales;

2.º.— Que esta situación se ha agravado a causa de los daños materiales que han debido soportar;

3.º.— Que correspondiéndoles cancelar sus impuestos en el mes de junio ppdo., no han podido hacerlo, en su mayoría, debido a las circunstancias señaladas, incurriendo por ello en multas e intereses penales que hacen más aflictiva su situación;

4.º.— Que el señor Ministro de Hacienda ha prorrogado hasta el día 21 del presente el plazo para que los contribuyentes de Santiago puedan cumplir con sus obligaciones tributarias, y

5.0.— Que las respectivas Tesorerías Comunes no han podido atender debidamente a los contribuyentes de dichas provincias centrales en la recepción del pago de sus impuestos,

**“LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS ACUERDA:**

Dirigir oficio al señor Ministro de Hacienda, a fin de que disponga la prórroga para el pago de los impuestos a todos los contribuyentes de la zona central, especialmente las provincias de Talca, Linares y Maule, que han sido las más afectadas con los recientes temporales”.

Del señor Ahumada, al señor Ministro del Interior, para que se le dirija oficio con el objeto de que se sirva remitir a esta Honorable Corporación los siguientes antecedentes relacionados con el racionamiento del consumo de energía eléctrica decretado recientemente por la Empresa de Electricidad S. A.

1.— Texto del contrato-ley que otorgó la concesión de energía eléctrica a la Compañía Chilena de Electricidad;

2.— Monto de las multas aplicadas en virtud del decreto con fuerza de ley N.º 26, que estableció el racionamiento del consumo de energía en esta provincia.

3.— Texto del decreto con fuerza de ley N.º 26, de 23 de marzo de 1953”.

Del señor Loyola, al señor Ministro de Salubridad, Previsión y Asistencia Social, para que se dirija oficio al referido Secretario de Estado, con el objeto de que dé las instrucciones del caso y a quien corresponda, a fin de que se entregue la dotación necesaria de camas, elementos de cirugía y personal para el funcionamiento del Hospital de Loncoche, cuya construcción se terminó hace bastante tiempo.

Actualmente no funciona, porque le faltan los expresados elementos de cirugía y demás, causando un grave daño a los enfermos sin recursos, los que deben recurrir a los hospitales de otras ciudades donde la demanda de camas no permite recibir nuevos enfermos muchos de los cuales fallecen por falta de atención médica.

Por tratarse de un problema de suma gravedad para la población de Loncoche es indispensable que el Ministerio de Salubridad tome las medidas del caso para darle, cuanto antes, una solución definitiva”.

## V. — TEXTO DEL DEBATE

—Se abrió la sesión a las 19 horas y 45 minutos.

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

Se va a dar la Cuenta.

**El Secretario da cuenta de los asuntos llegados a Secretaría.**

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

**1.—ACCIDENTE DEL AVION LODESTAR 0100 DE LA LINEA AEREA NACIONAL. —POLITICA SEGUIDA ULTIMAMENTE POR ESTA EMPRESA.— CENSURA A LA MESA DE LA HONORABLE CAMARA.**

El señor CASTRO (Presidente).— En conformidad al objetivo de la sesión, corresponde ocuparse del accidente ocurrido al avión Lodestar 0100, y de la política seguida últimamente por la Línea Aérea Nacional. De acuerdo con el Reglamento, corresponde el primer turno al Comité Agrario Laborista.

Ofrezco la palabra.

El señor ZUNIGA.— ¿Me permite, señor Presidente?

El señor CARMONA.— ¿Me permite, señor Presidente?

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

El señor ZUNIGA.— Señor Presidente, quería hacer presente que hemos cambiado el turno con el Comité Democrático del Pueblo.

El señor CARMONA. — ¿Me permite dos minutos, señor Presidente, para plantear a la Honorable Cámara una cuestión previa?

El señor CASTRO (Presidente). — ¿Con prórroga de la hora?

El señor CARMONA.— Exactamente.

El señor CASTRO (Presidente).— Solicito el asentimiento de la Sala, para conceder dos minutos al Honorable señor Carmona, con prórroga de la hora de término de la sesión.

**Acordado.**

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CARMONA. — Señor Presidente, con relación a este debate que afecta a la Línea Aérea Nacional, me he impuesto con verdadera sorpresa de algunas publicaciones aparecidas en la prensa durante los últimos días.

Estas publicaciones emanan, señor Presidente, según se dice, de algunos operarios de la Línea Aérea Nacional y de declaraciones oficiales del Vicepresidente Ejecutivo de esa institución.

El señor MINCHEL. — ¿Me perdona una interrupción?

El señor CARMONA.— Voy a plantear una cuestión previa, y por eso pido a Su Señoría que me permita terminar mis observaciones.

Creo, señor Presidente, que por medio de tales publicaciones se está desnaturalizando la función fiscalizadora que nos corresponde a los parlamentarios, y más aún si se con-

sidera que esta función fiscalizadora emana de un parlamentario que es Consejero, por mandato expreso del Congreso Nacional, en una de las instituciones en las que el Parlamento ha designado representantes por disposición de la ley.

El hecho de que estos organismos o instituciones fiscalizadas utilicen recursos propios para estas publicaciones, sin hacer intervenir al Ministerio respectivo para desvirtuar los cargos que se les formulan, como lo establece la Constitución Política, cuando se trata de una fiscalización parlamentaria, a mi juicio significa querer destruir y aplastar la fiscalización que, de acuerdo con la Constitución Política, le corresponde a esta Honorable Cámara. Todo ésto, repito, con el agravante de que para esta campaña de prensa y radio, destinada a contestar los cargos formulados por un parlamentario, se están utilizando fondos propios de la Línea Aérea Nacional.

Creo, señor Presidente, que en esta materia debemos señalar un principio. Que el único que debe contestar las observaciones formuladas en esta Sala es, de acuerdo con la Constitución Política, el Ministerio respectivo.

El señor VALDES LARRAIN.— Que venga el Ministro.

El señor CARMONA.— No es posible que cuando se pone en tela de juicio la actuación de un Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional, o cuando se trata de fiscalizar actuaciones de un determinado organismo, éste utilice fondos de su propio presupuesto para advertir a la opinión pública que no existe base alguna para fiscalización, tratando así de aplastarlo o devolver las críticas del parlamentario que las formula.

Me parece que la Honorable Cámara debe tomar cartas en este asunto, y decidir en esta materia, que raya en una de las funciones que le son propias y a las cuales no debe renunciar por motivo alguno.

Creo que en estos momentos debemos advertir estos peligros y poner atajo a este mal, que ya se expresa en estos síntomas; cumpliremos así en debida forma esta tarea que nos encomienda la Constitución Política del Estado.

Varios señores DIPUTADOS a la vez. — ¡Muy bien, Honorable colega!

El señor CASTRO (Presidente).— Corresponde el primer turno al Comité Democrático del Pueblo.

El señor MINCHEL.— Pido la palabra.

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

El señor MINCHEL.— Nuestra realidad geográfica impone como una exigencia el desarrollo máximo del transporte aéreo. La zona norte dispone de pésimos medios de transporte terrestre, y es discutible su mejoramiento, debido a su escaso tráfico. Lo lógi-

co sería distribuir el transporte de pasajeros por vía aérea y el de carga pesada por el mar.

Si se disponen de puertos aéreos de buena calidad, dotados de instrumental moderno, no existen limitaciones de orden técnico que impidan vuelos regulares y seguros hacia el sur. Además, por la conformación orográfica de nuestro país, y, en especial, por la ubicación del macizo andino, los aeropuertos resultan relativamente baratos. Otra buena razón para incrementar el servicio de transporte aéreo, es la eficacia de este medio de comunicación en casos de catástrofes, como la reciente crecida de nuestros ríos de la zona central, que cortó, prácticamente, todos los medios de comunicación terrestre con el sur.

Numerosas son las actividades que a través de los transportes aéreos reciben beneficios más completos y eficaces. La industria, el comercio, el turismo, etcétera, tienen necesidad imperiosa de utilizar estos servicios que, por su rapidez y comodidad, resultan irremplazables. La Línea Aérea Nacional, en este aspecto ha cumplido en forma altamente satisfactoria su función.

Hasta el año 1924, era considerado suicida y heroico atreverse a volar y dirigir los aparatos de aquella época. Sólo los soñadores del nuevo siglo podían pensar en las rutas por el aire. Uno de los soñadores de aquel tiempo, fue el hoy Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional, general del aire, señor Arturo Merino Benítez, quien, desde su cargo de comandante de la Aviación Militar, representaba al Gobierno la necesidad de crear el servicio de aeronavegación comercial. Así se hizo: en marzo de 1926, por decreto-ley, se creó, bajo la dependencia del Comando Superior de la Aviación Militar de esa época, la Línea Aéropostal Santiago-Arica. En un principio, fue el transporte de correspondencia, y, más tarde, el de pasajeros. Así nació lo que más adelante sería la Línea Aérea Nacional, institución a la que se le entregó toda la explotación del comercio aeronáutico de nuestro territorio. Su primer Vicepresidente, fue el fundador de ella, comandante Arturo Merino Benítez.

Cabe destacar, con especial agrado, esta etapa brillante, que no sólo reafirma sobre base segura la inmovible estructura de la Empresa, sino que augura un porvenir halagador. Gracias al arrojo, al esfuerzo, a la constancia en una época de dudas y miedos, el señor Merino Benítez logró dar forma a una Empresa que más tarde daría gloria y honor a Chile.

La LAN, se encuentran hoy en un plano de eficiencia, gracias a los desvelos y perseverancia de su fundador.

La LAN, es respetada, y goza, no solamente de prestigio nacional, sino que también internacional, gracias a la escuela de trabajo, a las normas y principios que hoy se re-

conocen como un sólido fundamento en su desarrollo.

En un comienzo, la Línea Aérea Nacional contó con escasos recursos económicos. El total de sus máquinas lo constituían pequeños aviones ingleses, los que fueron aumentando, poco a poco, y a medida que sus servicios se hacían más necesarios. En razón de que esta institución es un organismo de administración autónoma, debe administrarse conforme a sus respectivas leyes orgánicas y reglamentos.

La Empresa tiene un egreso de \$ 480.000.000, y sus entradas son de \$ 284.000.000; el resto lo forman aportes fiscales. La pobreza de sus aeropuertos, la falta de pistas pavimentadas, casinos e instrumentales, hacen que sea necesario el estudio de un mayor aporte estatal.

Comparado los cinco primeros meses del año pasado, con los los cinco primeros de este año, se puede observar una mayor entrada de 36 millones de pesos, sin que haya habido necesidad de aumentar extremadamente las horas de vuelo de los aviones, pues si se compara el total de horas voladas en los cinco primeros meses del año pasado, con los cinco primeros de este año, se tiene una diferencia de 514 horas más. A esto es lo que el Honorable señor Undurraga ha calificado de que se habrían triplicado y cuadruplicado los itinerarios, causando deterioros en las aeronaves y una mantención apresurada e ineficaz. Lo que se observa es que la nueva dirección de la Línea Aérea Nacional ha reajustado y reestructurado los servicios, obteniendo un mejor aprovechamiento de sus máquinas. En resumen, el aumento de vuelos y de itinerarios representa sólo un 2.6 por ciento y no un 300 por ciento, como lo afirmó el señor Undurraga. Este 2,6 por ciento nace del exceso de 0.2 vuelos diarios entre los años 1952 y 1953 en los 5 primeros meses. La alarma de hacer creer que el mantenimiento técnico de los aviones de la LAN se estaría haciendo apresuradamente, quedó demostrada por la exposición hecha ante el Consejo por el Ingeniero Jefe, señor Ortiz.

El gerente técnico de operaciones de la Empresa, Marcial Arredondo, ha desmentido las aseveraciones del Honorable señor Undurraga, en el sentido de que el señor Vicepresidente de la LAN tenga intervención directa en el despacho de los aviones que diariamente cumplen sus itinerarios. Dice que ellos son preparados minuciosamente por los mecánicos, y revisados, en seguida, con prolijidad por los inspectores e ingenieros de mantenimiento, después de lo cual se les conduce a las plataformas de despacho en donde los comandantes de aeronaves prueban sus motores y diversos sistemas de control, inspeccionan, prueban y, finalmente ellas son sometidas a las cartillas que existen para esta parte importante de la iniciación del vuelo.

Califica de calumnioso el hecho de asegurar que el Vicepresidente Ejecutivo puede disponer salidas de aviones.

El Honorable señor Undurraga declaró que, con el aumento de itinerarios y horas de vuelo, que él calificó que había sido de un 300 por ciento, se había descuidado la mantención técnica, se estaría haciendo en forma apresurada. Dicha afirmación está destinada a impresionar al que desconoce totalmente la forma como se desenvuelve una empresa de aeronavegación comercial. Este mantenimiento responde a reglas, normas y sistemas generales dispuestos y establecidos por las fábricas constructoras de aviones, así como por las autoridades aeronáuticas, que tienen el control superior de este mantenimiento técnico.

Para la LAN este control de seguridad se encuentra establecido de la siguiente forma: primero, el trabajo lo realiza el mecánico, y luego, éste es recibido por el mecánico jefe del Grupo correspondiente. Dicho jefe, a su vez, es controlado en su trabajo por el ingeniero de mantenimiento, y éste, asimismo, por el ingeniero aeronáutico. Finalmente, todo lo efectuado y realizado por el personal de maestranza, es supervisado por los técnicos que la Dirección de Aeronáutica tiene destacados en la Línea Aérea Nacional, sin cuyo visto bueno ningún avión de la Empresa puede salir en vuelo.

Las fallas ocurridas el día 16 de junio no pueden dar motivos y razones para asegurar que la mantención técnica es mala, y que sus controles son deficientes. Las fallas son, a veces, imprevisibles. En todas las Líneas Aéreas del mundo, incluso en las más modernos y eficaces, se producen estas fallas, pero ellas no pueden ser motivos para calificar la mayor o menor incapacidad de una Empresa, como lo es la LAN.

No se puede borrar de una plumada el valor y la abnegación de un hombre que ha expuesto su vida por dar a la LAN, una mejor organización en materia de aeronavegación.

Destruir una institución nacional, fundándose en detalles que están entregados a la acción mecánica y humana, es muy injusto. No se puede echar sombras ni calificar la vida entera de una institución, tan prestigiosa, como lo es la LAN, tomando por base un desgraciado accidente.

Por sus servicios prestados, por la seguridad demostrada, comprobada por los premios otorgados por el Consejo Interamericano de Seguridad, organización mundial de aeronavegación, esta institución, y en especial, su directiva, merecen una mayor consideración.

He dicho.

El señor CASTRO (Presidente).— Le quedan cuatro minutos al Comité Democrático del Pueblo.

El señor MINCHEL.— Le cedemos este tiempo al Comité Agrariolaborista, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Los cuatro minutos que le restan al Comité de Su Señoría, podrá ocuparlos, entonces, el Comité Agrariolaborista.

El turno siguiente corresponde al Comité Liberal.

El señor UNDURRAGA.— Pido la palabra.

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

El señor UNDURRAGA.— Señor Presidente, la Honorable Cámara no ha sido ajena a la preocupación que, en días pasados, demostraba el Diputado que habla, en relación con el último accidente ocurrido a un avión de la Línea Aérea Nacional.

Esta preocupación es la que ha movido a esta Honorable Cámara a celebrar, entre otras esta sesión especial.

Entre las diversas observaciones que es necesario formular, y entre las muchas cosas que es indispensable contestar y rebatir para aclarar un poco algunos aspectos de este problema, vale la pena detenerse, antes de entrar en materias más precisas, en las palabras pronunciadas por mi Honorable colega y amigo señor Carmona, al comienzo de esta sesión.

Agradezco la actitud adoptada por Su Señoría; la considero un gesto de solidaridad. Pero, más que el Diputado que habla, debe agradecer tal actitud la Honorable Cámara; porque, el hecho de que a mí me ataquen dos o tres individuos, de servilismo casi probado; que, en seguida, otro individuo irreflexivo, de temperamento violento y autoritario, repita sus quirotadas de hace más de 20 años, no puede extrañar a nadie.

Es extraño, sí, que estos ataques se lancen en contra de un Diputado que está cumpliendo con una misión que le encomienda la Constitución Política, cual es la de fiscalizar. Porque, señor Presidente, la misión fiscalizadora, desde que se dictó la ley de las Consejerías Parlamentarias, se extendió hasta las instituciones en las que hay representantes del Congreso. En consecuencia, esta función fiscalizadora la estamos desempeñando los parlamentarios tanto aquí en la Honorable Cámara como en los Consejos de los organismos de los cuales formamos parte.

El parlamentario que habla, no ha hecho otra cosa que denunciar ante la Honorable Cámara las inquietudes, las dudas y las sospechas que le asisten a raíz del desgraciado accidente ocurrido hace algunas semanas. Fundamento mis observaciones en razones que no se pueden contestar con injurias por la prensa, con diatribas por radiotelefonía, o tratando de acallar mi voz con un voto de censura, como el que pretendió obtener el Vicepresidente Ejecutivo de la

Línea Aérea Nacional en el último Consejo celebrado por la directiva de la institución.

No le ha bastado al señor Merino Benítez con insultar, en todos los tonos, al parlamentario que fiscaliza; no le ha bastado con ocupar los dineros de la institución para hacer publicaciones, ni que ellas aparezcan firmadas por el personal "espontáneamente", como se dice, en forma expresa en ellos. Tampoco le ha bastado que su Gerente Técnico de Operaciones, que ha aplaudido a todos los vicepresidentes y que desde hace algún tiempo desempeña este cargo y para quien no había mejor organización en la Línea Aérea Nacional que la que existía en el régimen anterior, aparezca diciendo en la prensa que son calumniosas las afirmaciones hechas en la Honorable Cámara por el Diputado fiscalizador.

No sólo no le ha bastado todo esto, al señor Merino Benítez, sino que, planteadas las cosas en el seno del Consejo de la Línea Aérea Nacional, al término de un debate violentísimo al cual el señor Vicepresidente Ejecutivo, según su inveterado procedimiento, me arrastró, como un fin de fiesta, digámoslo así, propuso un voto de censura en mi contra, por el discurso que había pronunciado en el seno de la Honorable Cámara en relación con el accidente del avión Lodestar 0100.

Comprenderá la Honorable Cámara que no me alteró en absoluto la amenaza de censura del señor Merino Benítez; ni siquiera consideré necesario pronunciarme sobre ella. Sólo le manifesté que, mientras no me censurara el Honorable Senado, que me había designado su representante en la Línea Aérea Nacional, no tenía por qué importarme su voto de censura.

Pero, señor Presidente, este procedimiento arbitrario era de una arbitrariedad tan manifiesta que no contó con la aprobación de ningún Consejero, salvo la de mi Honorable colega el señor Minchel, que me ha precedido en el uso de la palabra, quien propuso que en lugar de censurar mi actitud "se deploraran" los discursos pronunciados en la Honorable Cámara por el Diputado que habla.

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

El señor VALDES LARRAIN. — Lo censurable, entonces, es la actitud asumida por el señor Minchel.

El señor MINCHEL. — ¿Me permite, Honorable señor Undurraga?

El señor UNDURRAGA. — Si se me prorroga el tiempo de que dispongo, no tengo ningún inconveniente en conceder interrupciones.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor UNDURRAGA. — Señor Presidente, el Honorable señor Minchel me ha

solicitado una interrupción; no tengo inconveniente en concedérsela, siempre que se me prorrogue la hora.

El señor CASTRO (Presidente). — Al término de las observaciones de Su Señoría podríamos solicitar de la Honorable Cámara la prórroga del tiempo de que dispone para usar de la palabra.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor CASTRO (Presidente). — ¿Me permiten, señores Diputados?

Si le parece a la Honorable Cámara se concederá al Honorable señor Undurruga todo el tiempo que necesite para formular sus observaciones y otorgar las interrupciones que se le soliciten.

**Acordado.**

Puede continuar Su Señoría.

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

El señor UNDURRAGA. — Con todo gusto.

El señor MINCHEL. — Señor Presidente, en el seno del Consejo de la Línea Aérea Nacional, manifesté que deploraba las aseveraciones hechas por el Honorable señor Undurruga en esta Alta Corporación, porque la mayor parte de ellas no se ajustaban a la verdad. Esto quedó confirmado con la exposición hecha por el personal técnico en la misma sesión, a la cual asistió el Honorable Diputado.

Como resultado final de la exposición del personal técnico de la Línea Aérea Nacional, con antecedentes y con documentación a la vista, manifesté que deploraba la actuación del Honorable colega, porque soy uno de los que consideran que el derecho de fiscalizar no puede llegar hasta procurar destruir una institución. Con las afirmaciones hechas por el Honorable señor Undurruga, en su carácter de Consejero parlamentario, las que no se ajustan a la verdad, se está destruyendo a una institución respetable.

El señor UNDURRAGA. — Señor Presidente, no indiqué cuáles eran los motivos que había tenido el Honorable señor Minchel para deplorar mi actitud; me iba a referir a ellos.

El Honorable señor Minchel ha estimado muy buenas todas las explicaciones que ha dado el señor Vicepresidente de la LAN. Tan buenas las ha estimado, Honorable Cámara, que ha venido a leernos aquí un documento preparado por la Vicepresidencia de la Línea Aérea Nacional en que ésta se defiende de los cargos que se le han formulado.

El señor MINCHEL. — No, Honorable Diputado. ¿Me permite una interrupción?

El señor UNDURRAGA. — Ha encontrado tan buenos los argumentos que ha dado es-

te caballero que se le han olvidado cosas como éstas...

El señor RIGO-RIGHI. — Su Señoría dijo que, en el avión Lodestar 0100, la llave de la bencina estaba abierta, lo que no es exacto. De ahí se puede deducir que los "datos concretos" que da Su Señoría son completamente falsos.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor MINCHEL. — Yo no he denunciado los graves cargos que se le hacen al señor Vicepresidente. Por eso...

El señor UNDURRAGA. — No tengo ningún inconveniente en recoger tanto las observaciones del Honorable señor Rigo-Righi como la de cualquier otro Honorable Diputado, siempre que hablen de a uno...

El señor CASTRO (Presidente). — Está con la palabra el Honorable señor Undurruga.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor RIGO-RIGHI. — Ruego a Su Señoría que me conteste lo que he dicho, en vez de hacerse el gracioso.

El señor UNDURRAGA. — Ya voy a contestar a Su Señoría, que tiene tanto ingenio para las interrupciones.

Previamente, quiero dejar en claro una cosa: a mí me parece que entre el hecho de censurar la conducta de un parlamentario en un Consejo y el de deplorar lo que habla un Parlamentario en la Cámara, máxime si el que está deplorando es un Diputado que debe fiscalizar, hay poca diferencia.

En todo caso, esto vale la pena anotarlo para los efectos de que se pueda ver en qué terreno están colocados uno y otro Parlamentario; quiénes tienen un claro concepto de lo que es la fiscalización, y quiénes otro muy diverso.

Pues bien, señor Presidente, decía que vale la pena detenerse a considerar las palabras del Honorable señor Carmona, porque, a esto mismo que ocurre al Diputado que habla, está expuesto cualquier Honorable colega que tenga que participar en un Consejo o que deba ejercitar su función fiscalizadora. Incluso, se expone a que el Honorable señor Rigo-Righi manifieste en una sesión que ha dicho una mentira, en circunstancias que es cierto lo que ha aseverado.

Como he dicho, en estas condiciones, un parlamentario se expone a que se le injurie en forma grave, a que se le hagan cargos de toda especie, a que se comience poco menos que a traficar con su honorabilidad. Así se empiezan a emplear expresiones de las más ofensivas que pueden encontrarse para calificar la gestión de un miembro de la Cámara

de Diputados o del Senado. Pero, señor Presidente, esto debe servir de advertencia.

Me quiero referir ahora a los aspectos que han motivado esta polémica, que, en realidad, debería haber sido entre la Cámara de Diputados y el señor Ministro de Defensa Nacional, que es Presidente del Consejo de la Línea Aérea Nacional, y no entre el Diputado que habla, por una parte, y el señor Merino Benítez, el señor Marcial Arredondo y cierto número de empleados, por otra.

Esta polémica debería haberse planteado en otros términos, pero ya que se ha hecho así, tengo que recoger numerosas observaciones.

Voy a demostrar, señor Presidente, cómo mis observaciones son efectivas y cómo, cuando el señor Merino Benítez, o el señor Arredondo o cualesquiera otras personas hablan de "calumnias", de "torcidas intenciones" y de "propósitos inconfesables", están injuriándome gratuitamente.

Fuera de las publicaciones de los diarios...

El señor MINCHEL.— ¿Me permite, Honorable colega? Hay cargos mucho más graves que Su Señoría todavía no ha explicado en la Honorable Cámara.

El señor UNDURRAGA.— No tengo inconveniente en conceder una interrupción a Su Señoría.

El señor MINCHEL.— En el seno del Honorable Consejo, se le han formulado acusaciones mucho más graves aún. Se dijo, por ejemplo, que el Honorable señor Undurruga, en su calidad de abogado, había defendido a los familiares de los accidentados en el accidente del Potez 4, tomando como antecedente las palabras vertidas en aquella época por los consejeros de ese tiempo.

El Honorable señor Undurruga nada ha dicho de la defensa que ha hecho de la firma Air Carrier. Hay antecedentes, que, por desgracia no traje en esta oportunidad, que demuestran que esta defensa ha sido, en realidad, lesiva para los intereses de la Línea Aérea Nacional, organismo al cual el Honorable Diputado tenía la obligación de defender, en su calidad de fiscalizador.

Me gustaría, Honorable señor Undurruga, que aclarara estas acusaciones que yo no le he formulado sino que le han sido formuladas en el seno del Consejo de la Línea Aérea Nacional.

El señor UNDURRAGA.— Pero, en realidad, Su Señoría ahora las hace suyas. Celebro que me dé la oportunidad de responderle a Su Señoría. Le daré completa satisfacción respecto de los dos casos; pero me voy a referir primero por orden a los ataques.

No ha bastado, señor Presidente, con hacer una serie de publicaciones en los diarios, sino que se ha llegado a más. Anoche pude escuchar por la Radioemisora "Nuevo Mundo" un reportaje hecho al señor Merino Benítez, es decir, un reportaje que él se hizo ayer en

"huincha magnética" y que fué transmitido dos veces por la Radio. Hoy día lo hice tomar taquígráficamente, en la Radio "Nuevo Mundo", antes de que borrarán la "huincha", como me explicó el señor Gerente o Administrador de esa Emisora.

Pues bien, en este documento no se ahorra ninguna injuria, ninguna imputación calumniosa, y todavía se pretende poco menos que negar la luz del día. Voy a analizarlo en algunas partes.

El señor Merino Benítez, Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional, en el deseo de eludir toda responsabilidad directa o indirecta, porque hay responsabilidad indirecta en el accidente del Lodestar 0-100, está usando una vieja y conocida táctica suya, cual es la de trasladar el problema de fondo a una pelea personal con el Diputado que habla. Señor Presidente, parece que ya no tiene ninguna importancia que haya ocurrido el accidente del Lodestar 0-100; parece que no tiene ninguna importancia que hayan perecido la tripulación y los pasajeros. En realidad, parece que lo que tiene importancia, en este momento, es la posición del señor Merino Benítez y del Diputado que habla.

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

El señor UNDURRAGA.— Con todo gusto.

El señor BENAVIDES.— Quiero manifestar que quien, por extensión, ha colocado el problema de fondo en el terreno en que se debate, ha sido, precisamente, el Honorable señor Undurruga, por cuanto, con ocasión del accidente que todos lamentamos, Su Señoría hizo aquí consideraciones que excedían en mucho al problema en discusión.

Aún más —y esto debe ser pesado seriamente en la conciencia del Honorable señor Undurruga, frente al problema que está planteando—, Su Señoría aceptó el hecho de que los sumarios que se están instruyendo en la Línea Aérea Nacional, con motivo de este accidente, están siendo realizados por personas cuya capacidad técnica y competencia son indiscutibles. Pues bien, a pesar de que los sumarios están a cargo de personas cuya competencia es indiscutida, aun para el Honorable señor Undurruga, Su Señoría acusa, supone y fundamenta toda su crítica en dos sumarios que todavía no se han cerrado, por lo que no se ha establecido lo que en realidad ha sucedido.

Esta es la verdad de las cosas. Ha sido el Honorable señor Undurruga el que ha llevado el debate a este terreno. En estas circunstancias, no es Su Señoría quien puede deplorar este hecho, sino que todos los Diputados que aquí concurrimos, que tenemos el mayor interés en fiscalizar la Administración Pública y que vemos, lamentablemente, que el uso de este derecho de fiscalización se desvirtúa, porque Su Señoría está más interesado en hablar, como nos lo dijo en sesión

pasada, por capítulos, sobre diversos temas.

Muchas gracias, Honorable colega.

El señor UNDURRAGA.— La interrupción del Honorable señor Benavides va a servir también para aclarar otros conceptos, y se los voy a aclarar de inmediato.

El señor BENAVIDES.— Muchas gracias.

El señor UNDURRAGA.— Yo declaré y sigo sosteniendo que los dos Fiscales, el Fiscal Administrativo que está haciendo el sumario interno de la empresa, el señor Beytía, y el Fiscal del Juzgado de Aeronáutica, Comandante Barria, son personas que merecen absoluta confianza; pero también manifesté que tenía desconfianza en el resultado de esos sumarios, porque los elementos de juicio que se les iban a proporcionar no eran los adecuados. Los hechos me han dado la razón. En el último Consejo de la Línea Aérea Nacional, como les consta a los Honorables colegas, los señores Minchel y Aldunate, nos pudimos imponer que piezas vitales del avión destrozado, del Lodestar 0-100, habían sido retiradas por personal de la Línea Aérea Nacional, por el ingeniero jefe de la Línea Aérea Nacional o por uno de sus ayudantes. Se trata de los carburadores, que tenían una orden pendiente de trabajo; de la llave de la gasolina y de las hélices. Esto, señor Presidente, está corroborado por el propio Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa, quien, en circular que ha enviado a muchos parlamentarios hoy día, ha manifestado, entre otras cosas, que estos carburadores fueron examinados en la maestranza y fueron probados en el "banco de pruebas" de la empresa, en circunstancias de que estos carburadores y todos elementos vitales del avión caído debían haber sido puestos directamente en manos del Fiscal Judicial y no en manos de los propios interesados, como son el ingeniero jefe o las personas que tenían a su cargo la mantención del avión.

En consecuencia, señor Presidente, el que yo haya hecho estas afirmaciones no es motivo para trasladar el problema que nos preocupa al terreno personal.

Yo sostengo que los Fiscales, que tienen a su cargo estos sumarios, me merecen absoluta confianza y deben merecer la confianza de todo el mundo. Pero si a los Fiscales no se les proporcionan los elementos ordinarios de juicio, es imposible que ellos puedan dictar una sentencia conforme a lo justo. Esto es lo que ha ocurrido en este caso, señor Presidente. Me dirán que yo me anticipé en mi juicio. Pero, desgraciadamente, mi juicio anticipado ha resultado totalmente exacto.

Hoy día, señor Presidente, va a ser materialmente imposible que un Fiscal Judicial o Administrativo pueda determinar cuál fue la falla que, en el primer momento, a raíz del accidente, presentaban estas piezas vitales, porque ellas han sido desarmadas, re-

visadas y probadas en la maestranza de la Línea Aérea, por el ingeniero jefe o por sus ayudantes.

Pues bien, señor Presidente, prosigo en mis observaciones. Dijo el señor Merino Benítez en su diatriba de anoche: "El señor Undurraga, con una precipitación inexplicable y sin antecedentes técnicos que lo autoricen para ello, mientras están en marcha dos sumarios para investigar las causas de este percance, él ya se ha lanzado en una serie de observaciones que perjudican enormemente el prestigio de la empresa".

Volvemos, señor Presidente, al punto personal, por esto del prestigio o desprestigio de la institución. ¡Si el prestigio de la institución no se defiende quedándose callado! El prestigio de la institución no se consigue haciendo todo a puerta cerrada. Por el contrario, yo creo que el prestigio de la institución se defiende, precisamente, dando a conocer a todo el mundo y al país que, a la postre, es el dueño de la Línea Aérea, lo bueno y lo malo que hay en ella.

Así como se dan a conocer los "records", los horarios, los vuelos, los transportes, los pasajeros y los pesos que ingresan a la empresa, también es necesario dar a conocer lo malo que hay en ella.

En consecuencia, no es precipitación inexplicable la mía. Esto es perfectamente explicable. Ojalá, señor Presidente, muchas otras personas tuvieran, frente a estos problemas, la misma inquietud que tiene el parlamentario que habla, porque ésta es la forma de dar confianza al público. Es necesario conocer las cosas que se están investigando. Es necesario que el público sepa que, cuando ocurre un accidente serio en la Línea Aérea Nacional, se extreman las precauciones, se extrema el celo, se extrema la cautela, se despierta la inquietud de la gente.

En este caso, no ha sucedido así. Parece que se quiere mantener el prestigio de la Empresa no diciendo nada, dando una información anodina o cuatro o cinco informaciones chacabanas después del accidente.

El señor BENAVIDES.— ¿Y los dos sumarios?

El señor UNDURRAGA.— Creen que defienden el prestigio diciendo que las familias de los pilotos recibirán quinientos mil pesos de indemnización y que las de los pasajeros trescientos mil pesos.

Señor Presidente, el prestigio se defiende de otro modo; de otra manera se mantiene el prestigio dentro de estas instituciones, sobre todo, dentro de estas instituciones que son del país. El prestigio de una empresa de esta naturaleza se defiende, precisamente, dando a conocer al país y, a organismos como la Cámara de Diputados y el Honorable Senado, todas las observaciones que uno crea que deben hacerse sobre su funcionamiento.

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

El señor UNDURRAGA.— Con todo gusto, Honorable colega.

El señor RECABARREN.— Yo me cuento entre los Diputados que más se alegran con el afán fiscalizador del Honorable señor Undurraga, que no solamente cumple, indiscutiblemente, con un mandato que establece la Constitución Política, sino que lo hace en forma valiente. Pero, en sus observaciones nos va quedando siempre una duda a los parlamentarios de estos bancos que no sabemos cómo aclararla y que el Honorable señor Undurraga no ha precisado debidamente.

A Su Señoría le merecen fe los dos Fiscales, como nos la merecen a todos nosotros. Su Señoría teme que estos Fiscales sean inducidos a error en sus dictámenes por falta de antecedentes. ¿Por qué se apresura el Honorable señor Undurraga?

Los Fiscales, en quienes tenemos fe, tienen un camino bien sencillo que seguir, en caso de que la Dirección de la Línea Aérea Nacional les niegue los elementos de juicio...

El señor PUENTES (don Juan Eduardo).— O que se los entreguen arreglados para que puedan juzgar en una dirección...

El señor RECABARREN.— Indudablemente, en cualquiera de los dos casos, se les ofrece a los Fiscales el camino de renunciar y exponer estos hechos no solamente al Honorable señor Undurraga, sino que a todos los sectores de esta Honorable Cámara, que estamos deseosos de que se aclaren estas cosas y de que se haga una severa investigación.

Pero, señor Presidente, estos Fiscales han seguido trabajando; hasta el momento, ellos no han acusado a la Dirección de la Línea Aérea Nacional de cometer este verdadero delito de denegación de auxilio a la autoridad.

Entonces, pregunto, Honorable Cámara, ¿por qué se anticipa Su Señoría? Todos deseamos una investigación severa, porque, tarde o temprano, uno de los nuestros puede sucumbir por una irresponsabilidad igual a la que denuncia hoy el Honorable señor Undurraga, en un avión de la LAN. Pero creemos que la seriedad de la investigación implica no incurrir en presunciones que en definitiva van a malograr el prestigio de la Línea Aérea Nacional.

Nosotros hemos prestado nuestro concurso con todo agrado para la celebración de esta sesión extraordinaria, a fin de esclarecer este asunto, pero nos parece que este espíritu de análisis y de investigación debemos ejercitarlo en condiciones que no constituyan una merma del prestigio de una institución que, a través de once años, ya había ganado la confianza del público en forma casi unánime en todo el territorio.

Dejo formulada esa pregunta al Honorable señor Undurraga.

Muchas gracias.

El señor CASTRO (Presidente).— Puede continuar Su Señoría.

El señor UNDURRAGA.— Señor Presidente, el Honorable señor Recabarren estima que es anticipado mi juicio, porque los Fiscales no han renunciado ni han adoptado una actitud determinada ante estos hechos; pero puedo aseverar al Honorable Diputado, con el testimonio de mis dos Honorables colegas de Consejo, presentes en la Sala, y con el testimonio de la carpeta que ha hecho repartir el vicepresidente ejecutivo de la Línea Aérea Nacional a algunos Honorables colegas, y que probablemente tienen en su escritorio ciertos Diputados agrariolaboristas, que estos elementos de juicio, que debieron estar en manos del Fiscal Judicial desde el primer momento, no lo están y que cuando lleguen a su poder podrán, perfectamente, estar alterados. Yo no quiero sostener, sería precipitado de mi parte si lo hiciera, que van a ser alterados maliciosamente. Eso sería precipitado; pero, sostener que estos elementos van a llegar a manos del Fiscal en diferentes condiciones, eso no es precipitado. Si los carburadores, por ejemplo, uno de los cuales tenía dos órdenes de trabajo pendientes, fueron recogidos del sitio del accidente sin ninguna precaución, sin que se levantara un acta, sin ninguna de las medidas elementales en la investigación de un suceso de esta naturaleza, si fueron llevados a la Maestranza de la Línea Aérea Nacional y fueron colocados en un banco de prueba para hacerlos funcionar, ¿qué fe podrá merecerle a cualquiera persona, aun al más lego, lo que después el Fiscal pueda comprobar? Ya sabemos a qué conclusión podrá llegar. Tendrá que llegar precisamente a la misma conclusión que el Ingeniero Jefe y el señor Merino Benítez: que ellos estaban en tal posición y que se les había hecho funcionar en el banco de pruebas.

En consecuencia, no incurro en una precipitación cuando digo que me asisten dudas de que se le vayan a facilitar los elementos de juicio suficientes a estos fiscales. Yo no dudo de ellos; no dudo de su idoneidad, de su competencia.

Si en el día de mañana, a un juez que realiza una investigación cualquiera se le presenta la misma situación, no significa que dude de su competencia el hecho de que dude de que los elementos de juicio que tenga para investigar sean suficientes y completos.

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

El señor UNDURRAGA.— Con todo agrado.

El señor RECABARREN.— Sigo pensando que queda en pie mi pregunta. No es por majadería; pero, realmente, no comprendo...

El señor PUENTES (don Juan Eduardo).— ¡Es por "agujerearlo", para que no continúe...

El señor RECABARREN.— ¡No tiene por qué decir, eso Su Señoría! Yo creo que este debate es serio.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor RECARREN.— Nosotros le hemos dado todo el tiempo necesario al Honorable señor Undurraga para que desarrolle sus argumentos. Para mí, es muy grato oír a Su Señoría.

El señor PUENTES (don Juan Eduardo).— Yo no concibo que Su Señoría, que, según tengo entendido, es abogado, no tenga el criterio jurídico para comprender el argumento que en estos momentos está dando el Honorable señor Undurraga.

El señor RECARREN.— Pero no...

El señor PUENTES (don Juan Eduardo).— Porque un fiscal, por idóneo y competente que sea, si se produce un hecho, delictuoso o casual, y los elementos de juicio, que fueron los instrumentos que produjeron ese hecho delictuoso o casual, en lugar de llegar de inmediato a poder del fiscal que debe conocerlos y apreciarlos, llegan por intermedio del mismo afectado y en estado distinto a aquel en que se encontraban primitivamente, ese juez jamás podrá fallar con justicia y tendrá que llegar, necesariamente, a sobreeser por falta de pruebas.

¡Esto me parece elemental! Me parece que un abogado debe entenderlo. Y me extraña que personas de tanto criterio jurídico, hasta la fecha no lo hayan comprendido.

El señor JEREZ.— No lo entiende nadie. Divaga a base de suposiciones.

El señor RECARREN.— El Honorable señor Puentes insiste en el mismo argumento del Honorable señor Undurraga.

Estoy de acuerdo, Honorable colega, y coincido con Su Señoría, en que a un juez de un tribunal cualquiera le puede ocurrir lo que Su Señoría dice, si se le están restando los elementos de juicio necesarios para que pueda fallar en conciencia o conforme a derecho. Pero no es este el caso que estamos analizando, porque el Honorable señor Undurraga ha afirmado una cosa muy concreta: el señor Fiscal tiene que entablar o iniciar un proceso de orden técnico o administrativo; y a este caballero, al cual todos le reconocemos idoneidad —y yo concuerdo en esta apreciación con el Honorable señor Undurraga— pueden no proporcionarle los elementos necesarios para que dé un fallo justo.

Esto que nos cuenta el Honorable señor Undurraga lo sabemos todos, y tiene que saberlo el propio señor Fiscal, víctima de este engaño, según el Honorable colega. En consecuencia, si este Fiscal sigue actuando, a pesar de que se le está privando de los medios para emitir su fallo, quiere decir que la responsabilidad debe recaer sobre él y no sobre el señor Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional. Esto parece que no lo entiende el Honorable señor Puentes.

Honorable Cámara, me atrevo a decir, sin haber consultado al jefe del Comité de mi

partido, que nosotros estamos dispuestos a dar todo el tiempo que sea necesario y a celebrar todas las sesiones que se deseen para facilitar la investigación de este suceso, pero, siempre que ello se haga sobre una base justa y seria. Creo, como mi Honorable colega, señor Benavides, que el Honorable señor Undurraga ha llevado este caso con un poco de pasión de orden personal. Su Señoría tiene un bien ganado prestigio a través de todo el país como un fiscalizador enérgico y valiente, —todos le reconocemos estas cualidades— pero, no me parece justo que emplee este prestigio en desmedro de una institución que tanto costó formar. Quien mire con un poco de objetividad la vida de esta Empresa, podrá apreciar que su existencia es un verdadero milagro.

La Línea Aérea Nacional se ha ido forjando un prestigio indudable a través de todo nuestro territorio. Y parece que ahora no estamos aquí esclareciendo un hecho lamentable, sino que estamos contribuyendo a mermar, a romper, y a pulverizar, en sus bases mismas, ese prestigio que todos deseáramos que se acrecentara, prestigio que no es obra nuestra, que no es obra de este Gobierno, sino —también lo reconocemos— de Gobiernos anteriores.

El señor CASTRO (Presidente).— Ruego a los Honorables Diputados se sirvan evitar los diálogos, con el objeto de apresurar la hora de término de esta sesión.

Puede continuar "planeando" el Honorable señor Undurraga.

El señor HUERTA.— Hay otros Diputados que han "capotado".

El señor UNDURRAGA.— Antes de dar una interrupción al Honorable señor Galleguillos, no puedo menos de celebrar la ocurrencia del poeta que nos preside. Quizás Su Señoría, olvidándose un tanto del Reglamento, quiere hablar un poco en lenguaje figurado, con el propósito, probablemente, de quitarle, en parte, cierto aspecto de aspereza al debate. Pero creo que Su Señoría haría bien en no formular ciertas advertencias a un Diputado al cual se le ha prorrogado la hora, por todo el tiempo que necesite, para desarrollar sus observaciones y que está concediendo interrupciones, lo que le parece lo más elemental. Es por ésto que he vuelto a conceder una interrupción, esta vez al Honorable señor Galleguillos.

El señor JEREZ.— Esperemos que aterrice.

El señor GALLEGUILLOS (Don Florencio). — Señor Presidente, me parecen muy interesantes las observaciones formuladas por mi Honorable colega, señor Recarren; pero, al mismo tiempo, creo que ellas adolecen de un error fundamental.

El Honorable señor Undurraga nos ha manifestado que los elementos recogidos del avión destruido fueron examinados en un taller de la Línea Aérea Nacional. Sería muy

importante, para conocer cuál es el estado de la investigación y cuáles sus posibilidades futuras, saber quién ordenó que fueran recogidos y examinados dichos elementos. Porque, en realidad, si tal cosa hubiera acontecido sin la intervención del Fiscal, que es el Juez Investigador de esta causa, resultaría que se le estaría privando a la Justicia de un antecedente fundamental para la investigación. En tal caso, sus resultados podrían ser diferentes a los que se producirían si el juez tuviera todos esos elementos a su disposición, desde un comienzo, para establecer la existencia de un hecho del cual pueden derivar responsabilidades penales.

Es por eso, señor Presidente, que me parece fundamental que el Honorable señor Undurraga nos dé a conocer los antecedentes que haya reunido sobre el particular.

No quiero terminar esta breve interrupción sin expresar la extrañeza que me han producido las palabras del Honorable señor Recabarren, en el sentido de que la intervención del Honorable señor Undurraga viene a causar trastornos en la Línea Aérea Nacional y a desprestigiarla. Su Señoría nos ha dicho que instituciones como ésta, que se levantan con gran sacrificio, deben ser cuidadas y su prestigio no debe ser dañado con hechos de esta especie.

Yo creo que no hay tal cosa. El prestigio de la Línea Aérea Nacional no se levanta ni se rebaja con intervenciones de carácter verbal de las personas encargadas por la ley de fiscalizar, o de aquellos que, por razones de su cargo, deban defenderla. El prestigio de la institución se levanta con acciones, con una labor tesonera como la que ha tenido hasta hoy día la Línea Aérea Nacional y con un desempeño acertado de quienes la dirigen. En cambio, se rebaja cuando en ella hay descuido y negligencia, y cuando los accidentes son el fruto de la incapacidad. En consecuencia, no podemos asignar a las intervenciones del Honorable señor Undurraga otro carácter que el que estrictamente les corresponde, esto es, de fiscalización. Por eso, llevar este problema al terreno personal es quitarle la importancia y la gravedad que tiene, y desviarlo hacia un camino en el que las responsabilidades resultan eludidas y anuladas.

Por estas consideraciones, creo que todos los Honorables colegas deben facilitar la labor del Honorable señor Undurraga, a fin de que pueda proporcionarnos todos los antecedentes que logre reunir. Probablemente, del seno de esta Corporación se nombre una Comisión Investigadora que nos compruebe los antecedentes que nos dé el Honorable señor Undurraga, en cumplimiento de su mandato constitucional.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor UNDURRAGA. — Señor Presidente, no puedo satisfacer la petición que formula el Honorable señor Galleguillos, don Florencio, en cuanto a que le informe sobre quién ordenó retirar las piezas del avión, porque dicha información no me ha sido proporcionada. Debo, sí, suponer que desde el momento que las tiene la maestranza de la Línea Aérea Nacional y no la Fiscalía, ellas deben haber sido retiradas, supongo, por el señor Ingeniero de la Línea Aérea Nacional que concurrió al sitio del accidente con algunos funcionarios; pero, como digo, no se me ha informado precisamente sobre el particular.

Prosiguiendo estas observaciones, señor Presidente...

El señor MALLET. — ¿Me permite, Honorable colega, una pequeña interrupción, antes de que continúe sus observaciones, a fin de no hacerle perder el hilo de ellas?

El señor UNDURRAGA. — Con todo gusto.

El señor MALLET. — Señor Presidente, se ve que nos estamos abocando a un problema de procedimiento. Prácticamente, todo este debate se relaciona con la competencia del Fiscal y con las pruebas que se están aportando. Personalmente, soy lego en mecánica, de tal manera que no estoy en condiciones de dar opinión alguna sobre la capacidad o la competencia técnica de las personas que intervienen en este proceso; pero, acompañado de una tarjeta del señor presidente de la Línea Aérea Nacional, se ha hecho llegar a mis manos un expediente relacionado con la materia en debate.

Lo he leído con mucha atención y, con respecto al sumario, hay dos hechos que me llaman profundamente la atención: primero, en este expediente se reproducen algunas piezas del sumario que se instruye. Entiendo que todo sumario es secreto, mientras se encuentra en manos del Fiscal instructor...

El señor RECARBAREN. — Eso se refiere a los sumarios criminales.

El señor MALLET. — Permítame, Honorable Diputado. Tengo alguna experiencia administrativa, y ella me autoriza para afirmar que los sumarios administrativos son secretos mientras se encuentran en poder del Fiscal o de la comisión que los instruye, máxime cuando se trata de establecer responsabilidades. Y esto me parece muy justo, porque, de lo contrario, algunas partes de él pueden llegar a conocimiento de aquellas personas a quienes, precisamente, puede afectarse responsabilidad como consecuencia del sumario. Es común entonces que, en materia de sumarios, cualquiera que sea su naturaleza, todas sus piezas sean mantenidas en el más absoluto secreto.

Pues bien, señor Presidente, en la página dos del tercer memorándum, que se ha hecho llegar a mis manos con una tarjeta del

señor Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional, se transcribe, al parecer, el informe del asesor técnico del Fiscal, que dice: "No sólo no existía filtración..." etcétera. O sea, se transcribe un documento de este sumario, que debería ser secreto. Esto me parece completamente anormal.

Más adelante, en el memorándum 3A, se transcribe un párrafo (está con mayúsculas, como transcripción), en el que se lee: "Durante la correspondiente diligencia fiscal, efectuada por el juez de Aviación, comandante señor Barria...", etcétera. Esto lo considero grave, señor Presidente, dentro de las normas administrativas y judiciales, y sobre ello desearía una aclaración.

Repito que soy lego en la parte técnica; pero estimo sumamente grave el hecho de que una persona, a quien puede caberle responsabilidad, directa o indirecta, en este accidente (por no ser técnico en la materia, no me pronuncio sobre si la tiene o no), conozca estas piezas del sumario, pueda reproducirlas en parte o totalmente, y pueda entregarlas al conocimiento público.

El señor UNDURRAGA.— En realidad, ya verá la Honorable Cámara y el país qué actitud va a adoptar el Fiscal. Creo que no es el momento de juzgarlo ni de pronunciarse sobre la actitud que corresponda asumir en este asunto; pero, en todo caso, queda un hecho en pie, cual es el de que estos elementos de juicio, que estas piezas del avión, antes de llegar a poder del Fiscal de Aeronáutica, han sido desarmadas, revisadas y probadas en los talleres de la Línea Aérea Nacional.

El señor RIGO RIGHI.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

No está muy claro lo que dice Su Señoría, porque, en la página que acaba de leer el Honorable señor Mallet se afirma, precisamente, que este objeto fundamental para la investigación, que es la llave de la bencina (sobre la cual Su Señoría basó parte de su disertación de la semana pasada), fue observada y comprobada en el lugar del accidente, "durante la correspondiente diligencia fiscal efectuada por el juez de Aviación, comandante Barria". O sea, no le fue entregada después; la llave se encontraba en el sitio del suceso. El propio fiscal, señor Barria, examinó la llave y comprobó que estaba cerrada hacia el lado del motor derecho, en circunstancias que Su Señoría manifestó aquí que estaba abierta.

Todavía más, en el expediente que está en poder de Su Señoría, y cuyo contenido, por lo tanto, es de su conocimiento, se dice lo siguiente: "Cabe agregar que nadie puede arreglar ex profesamente esta llave en las condiciones en que fue encontrada, porque con el golpe se había sellado, haciendo totalmente imposible cualquiera maniobra posterior al accidente mismo". O sea, queda categóricamente demostrado que la llave de la

bencina, que según Su Señoría estaba abierta y sobre lo cual lucubró, afirmando que también había fallado el otro motor, o sea que habían fallado ambos, y que ello significaba un grave descuido de parte de los mecánicos de la Línea Aérea Nacional, no estaba abierta, sino cerrada. El hecho a que se refería Su Señoría no era, pues, efectivo.

A ello se refería mi pregunta de hace algunos momentos, a la cual Su Señoría aún no ha contestado.

El señor MALLETT.— En el memorándum número 3, de los mismos documentos, se dice: "...se rescataron los carburadores de ambos motores, los que no habían sufrido daños de consideración, y se pudo constatar mediante verificaciones efectuadas en banco de pruebas" —o sea, no en el lugar del accidente— "que reproducen en forma exacta las condiciones de funcionamiento de un motor en vuelo, y que fueron presenciadas por el Asesor Técnico del Fiscal (LAN), Capitán de Aeronave, don Alberto Beytia...".

O sea, al parecer, los carburadores fueron trasladados del lugar del accidente, y la comprobación se efectuó en el banco de pruebas, que es lo que afirmaba el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.— Deseo recuperar mi derecho, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Puede continuar Su Señoría.

El señor UNDURRAGA.— En realidad, se ha hecho mucha cuestión de mi afirmación en el sentido de que la llave de la bencina habría estado en tal o cual posición.

Como dije, señor Presidente, en esta intervención no hacía otra cosa que repetir las mismas interrogantes y, en consecuencia, discurrir sobre las mismas hipótesis que había planteado en el Consejo de la Línea Aérea Nacional, donde no obtuve respuesta satisfactoria. Después han venido las respuestas "cocinadas" por el señor Merino Benítez, tratando de aclarar algunas cosas.

Por último, no sería de extrañar que yo hubiera incurrido en un error con respecto a la llave de la bencina, y si así fuera, rectificaría el error, pero cuando pudiera constatar que estaba equivocado.

Estoy hablando de posibilidades, y planteando interrogantes de cómo pueden haber ocurrido los hechos.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor MARTONES.— Eso lo dice ahora, Su Señoría.

El señor UNDURRAGA.— Lo dije desde el primer momento.

No creo, señor Presidente, que valga la pena enfrascarse en una discusión que, en realidad, a nada va a conducir.

El señor RIGO-RIGHI. — ¿Me permite una interrupción. Honorable colega?

No se trata de una suposición, sino de sus palabras textuales, Honorable Diputado. Como consta en la versión oficial, Su Señoría dijo: "Pero el Consejero de la Línea Aérea Nacional que habla, lo sabe".

El señor UNDURRAGA. — Sí, señor; en ese momento, Honorable Cámara tenía esa información y la voy a comprobar. Y, si la compruebo, enviaré el oficio correspondiente al Fiscal de Aeronáutica, dándole los antecedentes y los nombres de las personas que me informaron.

El señor RIGO-RIGHI. — Pero Su Señoría informó antes de tener los antecedentes

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor UNDURRAGA. — Por lo demás señor Presidente, imaginémonos que yo estés en un error en esto de la llave de la benzina. Ojalá estuviera totalmente equivocado; ojalá fuera así y que yo me equivocara con respecto a las posibles causas del accidente; ojalá estuviera errado en mi convicción de que el accidente se debió a falla del material; ojalá estuviera equivocado en cuanto estimo que la Dirección de la Línea Aérea Nacional no está bien. Pero, hay una cosa en la cual no me puedo equivocar, y ella es en cuanto al mal criterio del Vicepresidente Ejecutivo que está dirigiendo la Empresa. En eso no puedo errar y lo probaré a la Honorable Cámara con hechos, y con las propias palabras de ese funcionario.

Prosigo, señor Presidente, analizando la diatriba que anoche leyera el Vicepresidente señor Merino.

Dice en una parte: "Dijo el señor Undurraga que yo había expresado que la señorita auxiliar se habría colocado entre los pilotos". Efectivamente, yo manifesté que, según el señor Vicepresidente, la auxiliar del avión se habría colocado entre los pilotos. Sin embargo, a esto él contesta en la siguiente forma: "Es falso", en circunstancias, Honorable Cámara que tengo aquí la copia de la versión taquigráfica (cuyo original está en el Senado) de la sesión del Consejo de la Línea Aérea Nacional, en que se debatió este asunto durante la cual el señor Vicepresidente expresó lo siguiente: "La auxiliar, en cambio, parecía proyectada, deshecha entre los dos pilotos, lo que podría explicarse como que la auxiliar después de amarrar a sus pasajeros, estaba de pie conversando con ellos o alentándolos, o bien se había acercado a la cabina del piloto".

¿En dónde está la falsedad cuando yo manifesté a la Honorable Cámara que, según el Vicepresidente Ejecutivo, la auxiliar habría estado en la cabina del piloto? Pues, señor

esto se califica de falso y se agrega que es tendencioso.

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

El señor UNDURRAGA. — Siempre que sea breve, Honorable Colega.

El señor MARTONES. — Seré muy breve.

Es solamente para pedirle que continúe la lectura a continuación de la frase "Es falso", porque, anoche, también tuve oportunidad de escuchar la grabación en cinta magnética de la respuesta que dió el señor Vicepresidente y me parece que a continuación, se dice algo aclaratorio.

El señor UNDURRAGA. — Con todo gusto: "Dijo el señor Undurraga que yo habría expresado que la señorita auxiliar se habría colocado entre los pilotos. Es falso. Lo que expresé es que pudo haberse acercado a la cabina de pilotaje en el momento del percance, observación desprendida de la colocación en que fué encontrado su cadáver".

¿Tiene esto alguna diferencia con lo que yo manifestaba, en términos dubitativos, después de escuchar las afirmaciones del señor Vicepresidente de la Empresa? Absolutamente ninguna. Yo no estaba haciendo otra cosa que repetir lo que había manifestado en el Consejo y que él no puede negar. Pues bien, posteriormente, después de referirse otra vez a que los carburadores han funcionado en buen estado, etcétera, dice lo siguiente el señor Merino Benítez, que es de bastante gravedad: "Dijo también", refiriéndose al Diputado que habla, "que se atrevía a calificar de inconsciencia lo de la Dirección de la Línea Aérea Nacional dadas las intervenciones del Vicepresidente. Para ciertas personas puede ser inconsciencia mantenerse impasible ante los halagos del dinero o de la política; impasible ante los negocios o negociados con que se le tiente y, severo e inflexible contra la falsedad, la injuria y el latrocinio. Por lo tanto, me sentiría muy alarmado, si el señor Undurraga alabara mi actuación".

Yo pregunto, señor Presidente, ¿hasta dónde puede llegar el mal carácter, la irreflexión o el mal criterio de un individuo a quien se le ha confiado la dirección de una empresa de la importancia de la Línea Aérea Nacional?

¿Qué quiere decir con esto? ¿Si esto es lo que los abogados llamamos "injuria encubierta"? ¿Así que a él no lo tientan los negociados, los latrocinios ni ninguno de esos actos incalificables y, en consecuencia, si yo lo alabara, él se sentiría menoscabado? ¿Entonces estaría alarmado, porque querría decir que él era partidario de los latrocinios, de los negociados y de otros actos incalificables? ¿Qué quiere decir con esto el Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa? ¿Qué quiere decirle con esto a un Diputado que está fiscalizando la institución? ¿Quiere decir que

hay latrocinios, que hay negociados, que hay escándalos, que yo estoy metido en alguno de ellos o que mis colegas de Consejo pueden estarlo?

¡Si aquí en este país, señor Presidente, todos nos conocemos!

Tengo la seguridad más absoluta de que la mayoría de mis Honorables colegas, aún de las ideas más opuestas a las mías, no se atreven a hacer una afirmación, a menos que sea falsa, respecto a la honorabilidad del Diputado que habla. Y tengo la seguridad más absoluta de que todo esto es el producto —como dije— del mal criterio, del deseo de injuriar, del deseo de enlodar, del deseo de trasladar a una situación personal a un parlamentario que lo está fiscalizando. ¡Y esto no es nuevo en el señor Merino Benítez!

El señor VON MÜLLENBROCK.— ¿Me permite?

El señor UNDURRAGA.— ¡No, señor! Voy a continuar.

Esto no es nuevo, señor Presidente, en el señor Merino Benítez. Hace tiempo recurrió a estos mismos procedimientos.

El señor MARTIN.— ¿Esta sesión no es para tratar el accidente?

El señor UNDURRAGA.— Tengo a la mano el libro "Por rutas extraviadas", de que es autor don Ramón Vergara Montero. En las páginas 34 y 35 de ese libro, refiriéndose a los antecedentes sobre el señor Merino Benítez, Comandante en Jefe de la Aviación y sucesor de don Ramón Vergara Montero, se dice lo siguiente:

"He querido exhibir los aspectos de más resaltante irregularidad del Comando en Jefe ejercido por mi antecesor en la Fuerza Aérea. A neutralizar en lo posible sus deplorables consecuencias y a poner en ejecución un plan de trabajo y eficiencia técnica, tendieron todos mis esfuerzos. No puedo prescindir de anotar en estas páginas, instado por la necesidad de defender mi conducta de ataques cuya apasionada inspiración, desfigurando la verdad, podría llegar a echar sombras sobre la reputación de un soldado que no reconoce otra ley que el cumplimiento de sus deberes profesionales. El ataque de mi antecesor, violentamente irreflexivo, no terminó con la realización de un duelo a que fui provocado en forma de insistente matonaje".

Esto es, señor Presidente, porque en ese entonces don Ramón Vergara Montero había criticado la actuación del Comandante en Jefe de la Aviación, había criticado las irregularidades ocurridas en la Aviación, había criticado las malas inversiones, había censurado su mal criterio y había dicho que era una locura tener a este hombre en la Fuerza Aérea. ¿Y cómo contestó el señor Merino Benítez?

En vez de mantener la polémica en el terreno técnico profesional, en vez de rendir

cuenta de los fondos de entonces, arrastró a un incidente personal al señor Vergara Montero quien, como dice textualmente en su libro, "no terminó simplemente con un duelo, cambiando disparos, duelo a que fui arrastrado en forma de insistente matonaje".

¡Pero si los procedimientos de este señor son conocidos! Cuando se le fiscaliza, traslada las cosas a un terreno personal. De manera que no se venga a decir ahora que no se puede llevar la discusión a este terreno.

A mí se me ha arrastrado al terreno personal y tengo la seguridad más absoluta de que cualquiera de mis Honorables colegas que fuese llevado a este lugar, gastaría el máximo de sus energías para defenderse.

Tengo muy pocas cosas que defender, señor Presidente; pero tengo algo que el Honorable señor Recabarren ha mencionado cuando se refirió al prestigio bien ganado que tengo a través del país; tengo una cosa que defender, un patrimonio valioso, que es mi corrección de procedimiento, y no viene a enlodar mi reputación el señor Merino Benítez sin atenerse a las consecuencias. Y yo tengo que exhibirlo ante el país como un falsario, como un mentiroso y un individuo atrabiliario; como un loco que está manejando una institución que debería estar en las manos de una persona más capaz y de una persona cuerda. Y esto, señores Diputados, voy a demostrarlo.

He dicho que esta Institución está dirigida por un loco. Algunos señores Diputados dicen que es necesario prestigiar este organismo, pero yo creo que este prestigio hay que lograrlo de otra manera.

¡Si el país conociera, si supiera la versión exacta de lo que el señor Merino Benítez sostuvo en el Consejo antepasado de la Línea Aérea Nacional, quedaría horrorizado y diría, de una vez por todas, "hasta cuándo tienen a este loco inconsciente a cargo de esta Empresa"!

Voy a dar a conocer algunas expresiones del señor Merino, de las cuales son testigos los Honorables colegas que estaban en el Consejo.

Cuando me contestaba e increpaba violentamente porque yo había criticado los servicios de mantención, porque había dicho que la Empresa estaba actuando con un índice de seguridad bajo, le contesté que este índice de seguridad había disminuído por muchas circunstancias, entre otras, por las condiciones en que se estaba operando en algunas partes del país, especialmente, en ciertas canchas del sur. Entonces, el señor Merino Benítez declaró que había que prescindir de ciertos aspectos y de ciertas consideraciones; que en un país nuevo como el nuestro, que debe desarrollar sus servicios de aviación, era indispensable abrir nuevas rutas con sangre y con vidas humanas, a lo que le respondió mi

Honorable colega señor Aldunate, que ésto sería concebible sólo en los países donde se estuvieran abriendo rutas para la correspondencia o en aquellos tiempos heroicos de la aviación. Entonces, el señor Merino manifestó que en países mucho más adelantados que el nuestro, no se hacía cuestión de vidas más o de vidas menos, y que, en consecuencia, nosotros debíamos seguir la misma política. Y todo esto, señor Presidente, porque le hice una observación y le manifesté que, en mi opinión, si los repuestos no estaban ciento por ciento en condiciones de eficiencia, aunque él tuviera la seguridad, aunque muchas personas tuvieran la certeza de que podrían rendir en un vuelo, yo, que no entendía nada, paralizaría el servicio. Porque, le expresé, que adoptaría esta medida antes de exponer la vida, no digo, señor Presidente, de las tripulaciones, que valen mucho, porque éstos no son pilotos de prueba, no están haciendo actos heroicos, están cumpliendo con una función profesional, sino también la de los pasajeros. ¡Que no se venga a abrir rutas en la aviación con sangre y vidas humanas! Francia lo hizo cuando consideró necesario abrir rutas a través del Atlántico; como se hizo también con las rutas cordilleranas, como lo hicieron en el mundo otras compañías y otros países. Pero decir que aquí hay que abrir rutas con sangre, con vidas de mujeres, de niños de hombres y de padres de familia, que viajan en una empresa comercial de aeronavegación, significa, sencillamente, desprestigiar a la Línea Aérea Nacional...

El señor FUENTEALBA.— ¿Me permite una interrupción?

El señor UNDURRAGA.— Esto sí que echa por tierra todo el prestigio que hubiera podido adquirir la institución en cien años. Yo pienso, ¿qué ocurriría si el día de mañana, el gerente o el administrador de la Panagra o de cualquiera otra empresa de aviación comercial hiciera una declaración semejante? ¿Cuánto se demorarían en procesarlo en los Estados Unidos? Sin embargo, Honorable Cámara, en nuestro país sigue presidiendo y continúa hablando de condiciones de seguridad, un hombre que se atrevió a hacer la afirmación de que era necesario abrir estas rutas con sangre y con vidas humanas. Y ésto no lo puede negar el señor Merino, porque habían parlamentarios presentes en la Sala del Consejo.

El señor FUENTEALBA.— ¿Me permite una interrupción?

El señor UNDURRAGA.— Con todo gusto.

El señor FUENTEALBA.— Es indudable que no estoy en las mismas condiciones que el Honorable señor Undurraga para intervenir en este debate. El Honorable Diputado tiene la ventaja de haber actuado durante varios años como consejero de la LAN, y si bien no tiene gran experiencia de orden técni-

co, por lo menos ha logrado adquirir vastos conocimientos sobre la materia en su concurrencia a las sesiones de Consejo de este organismo. Por eso, frente a lo que afirma el Honorable señor Undurraga, sólo me atrevo a decir, como lego en estas materias técnicas, sencillamente lo que sucede en la zona sur, especialmente en la provincia de Cautín.

No debemos olvidar que tanto los servicios de la Línea Aérea Nacional, como lo de cualquiera otra línea aérea, son requeridos, y aún exigidos por el público. En efecto, muchas veces éste, irreflexivamente, por la falta de personas que le den un buen consejo, pide estos servicios, arriesgando sus propias vidas, porque desea viajar con la comodidad y con la rapidez del siglo. Tal como lo expresaba el Honorable Diputado señor Enrique Campos Menéndez, en el sur del país hay canchas que, en realidad, no reúnen las condiciones necesarias de seguridad para los aterrizajes y los despegues de aviones. Sin embargo, yo pregunto, ¿han sido autorizadas esas canchas por iniciativa propia del señor Vicepresidente Ejecutivo de la LAN? Me parece que no, y si ellas son utilizadas, es debido a la exigencia de los mismos pasajeros. Por ejemplo, al aeródromo de Maquehua, de la provincia de Cautín, llegan y salen los aviones de la LAN, precisamente, porque muchas personas de la región, como también los propios parlamentarios de la zona, así lo solicitan. El Vicepresidente de la Empresa ha autorizado estos vuelos después de haberlos ensayado en el "puente aéreo" que se estableció a raíz de la interrupción de los Ferrocarriles del Estado, con motivo de los últimos temporales.

Me parece, como lo ha dicho el Honorable colega señor Enrique Campos, que las actuales condiciones en que aterrizan y despegan los aviones en el aeródromo de Maquehua, ofrecen serios peligros. Sin embargo, y esto podrá ratificarlo el Honorable señor Campos, puedo asegurar que son muchas las personas de Magallanes que desean viajar en los aviones de la Línea Aérea Nacional, a pesar de haberles advertido el peligro que ello significa, porque quieren llegar pronto al norte.

Por eso repito lo que dije al comienzo de mi corta interrupción. Su Señoría quizás esté exagerando la nota. Su Señoría expresó hace un momento que no se podía permitir que estuviera al frente de un cargo de tanta responsabilidad un precipitado o un loco. Y cuando esa persona responde a los ataques de que es objeto, el Honorable señor Undurraga sostiene que hay personalismo. Por eso me atrevo a decir al Honorable colega, sin ánimo de ofenderlo en absoluto, después de haber escuchado tranquilamente su exposición, que también Su Señoría se deja llevar por la pasión. Parece que Su Señoría elude el análisis objetivo de los hechos, y

trata de hacer recaer la responsabilidad por el desgraciado accidente del Lodestar 0100, única y exclusivamente sobre el Vicepresidente de la Empresa.

Pero yo me pregunto, haciendo abstracción de este accidente, ¿cómo marchaba esta institución antes que el señor Merino Benítez llegara a desempeñar el cargo que ahora ocupa? Me habría gustado muchísimo poder escuchar al Honorable señor Undurruga una exposición y un análisis tranquilo, con cifras estadísticas, sobre las horas de vuelo cumplidas en la Línea Aérea Nacional, sobre las condiciones en que se efectúan los vuelos, y en seguida que nos hubiera dicho si es tan grande el peligro de ocupar los aviones de la Línea Aérea Nacional. Y después, habría sido conveniente que no se dirigiera al Vicepresidente de la Empresa, sino que al Gobierno y a nosotros, para decirnos que son tan pésimas las condiciones de vuelo de los aviones de esta institución, que es necesario suspender todos los vuelos.

El señor RECABARREN — Permítame formularle una pregunta, Honorable señor Undurruga: la exposición hecha por el señor Merino Benítez, en la parte en que según Su Señoría, dijo que “estas rutas se habían abierto con sangre”, o algo así, ¿figura en las actas de las sesiones del Consejo de la Empresa?

El señor UNDURRAGA. — No sé, Honorable Diputado, porque el acta de esa sesión no se ha hecho aún, pero debo decir a Su Señoría que las actas de las sesiones del Consejo de la Empresa, por lo general no son taquígrafadas; por excepción, el acta que tengo en mis manos fué tomada taquígráficamente, porque el Diputado que habla llevó dos taquígrafos a la sesión, con el asentimiento del señor Vicepresidente. Pero, posteriormente, el señor Merino Benítez hizo grabar en cinta magnética el debate. En consecuencia, si no se ha borrado de la cinta magnética la versión de la sesión —Sus Señorías saben que lo grabado en una cinta magnética se puede borrar fácilmente— habrá constancia de lo dicho en ella. Por lo demás, el Honorable señor Aldunate asistió a esa sesión, y él podrá ratificar lo que se expresó en esa oportunidad, porque fué precisamente el Honorable señor Aldunate quien interrumpió al señor Vicepresidente para hacerle la observación a que me he referido.

Pues bien, señor Presidente, y siguiendo el hilo de mis observaciones, debo decir que lo único que yo deseo es defender el prestigio de la Empresa, y ¿cómo se puede conseguir esto? Se defiende teniéndola a cargo de hombres equilibrados, de hombres que no se dejen llevar por la furia de un momento dado, a hombres que no quieran abrir rutas aéreas comerciales con sangre y vidas humanas, co-

sa que, por lo demás, no es nueva en el señor Merino Benítez, porque éste ha sido siempre su criterio.

Y vuelvo a la mejor fuente informativa que puedo tener sobre este particular. El comandante de ese entonces, don Ramón Vergara Montero, en la página 76 de su libro “Por Rutas Extraviadas”, dice lo siguiente:

“Por lo demás, el viaje de este anfibio se efectuó en desfavorables condiciones climáticas, y así lo estimó el comandante de la escuadrilla de anfibios que se opuso a la partida. Pero tuvo que acatar las terminantes órdenes impartidas por su superior jerárquico, el comandante Merino Benítez, allí presente, que impuso perentoriamente el viaje del anfibio, a fin de que el itinerario no sufriera interrupción”.

Y más adelante, en la página 77, agrega:

“Otra agria discrepancia con mi jefe —refiriéndose al señor Merino Benítez— originó su orden dada en presencia del personal de la sección Armadura de la Maestranza a mi cargo, de disponer “reparaciones a la ligera” a fin de poder completar así un número de cien aviones que deseaba presentar en impresionante vuelo sobre el Parque, en la Revista del 19 de septiembre. Contesté que en la Maestranza sólo se hacía “una clase de reparaciones, a conciencia”.

Entonces, señor Presidente, ¿por qué nos extrañamos de estas actitudes del señor Merino Benítez? ¡Si ya en esos tiempos ordenaba hacer reparaciones rápidas, a la ligera, y daba órdenes de que un avión saliera en malas condiciones climáticas! Y si el comandante de la escuadrilla protestaba, ahí estaba la orden de su jefe. De esta manera se perdían vidas y materiales.

A propósito de todas las locas que se entonan a este caballero por haber fundado la Línea Aérea Nacional y por haber hecho tanto en beneficio de la aviación, el señor Ramón Vergara Montero, en el mismo libro, página 89, dice, con toda razón:

“Durante el año militar económico 1929-30 se habían destruido en el servicio comercial solamente los siguientes aviones: Moth D. H. números 15, 4, 17, 22, 21, 10; Gipsy Moth números 29, 47, 57, 37, 49, 51, 25 y 60; Vickers Valiant, Fairchild N.o 6.

El propio comandante Merino, dice el señor Ramón Vergara Montero, accidentó los siguientes aviones, por el valor que se indica:

Bristol N.o 1 . . . . .	\$	8.555.20
Wibault N.o 10 . . . . .		9.482.10
Falcon N.o 1 . . . . .		176.618.61
Falcon N.o 18 . . . . .		9.270.09
Junkers N.o 6 . . . . .		1.221.800.--
Falcon N.os 18 y 21 (recién salidos de fábrica y en el mismo día en Maquehua) . . . .		443.169 --

O sea, el señor Merino Benítez, personalmente, costó a la Fuerza Aérea, en destrucción de materiales de ese entonces, \$ 1.868.895. Agrega el señor Vergara Montero: "Adviértase que en este cálculo no se han considerado los estragos producidos durante su segundo Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, conferido por Dávila: cinco vidas perdidas, seis aviones totalmente destrozados y ocho accidentados reparables, en el vuelo de las unidades desde El Bosque hasta su mansa entrega en Ovalle, con motivo de su alzamiento contra el Gobierno provisorio del General Blanche".

El señor DE LA PRESA.— ¿Por qué no lee un párrafo de la Historia de Luis Galdames?

El señor UNDURRAGA.— Bastante falta le hace a Su Señoría. Podría leerla en sus momentos de ocio, que parece son muchos.

El señor DE LA PRESA.— Señor Presidente, se ha citado a esta sesión para tratar el accidente del avión Lodestar 0100, pero no para venir a leer historia antigua, que nada tiene que ver con la materia en debate.

El señor UNDURRAGA.— Algo tendrá que ver.

O sea, señor Presidente, la misma persona que, en ese entonces, aplicaba su criterio técnico y profesional, es la que está actualmente dirigiendo la empresa. Y esta misma persona, que tenía, en aquel tiempo, dificultades violentísimas, con todo el mundo, con sus subordinados y con sus compañeros de armas, es la que, al presente, cuando se ve fiscalizada, cuando se le plantea una serie de interrogantes y de dudas, recurre al insulto, a la diatriba y a la calumnia.

Y así, señor Presidente, continúa el señor Merino en sus observaciones, diciendo algo que le interesa mucho oír al Honorable señor Minchel: "Hay aquí una serie de afirmaciones tendenciosas y falsas que inducen a no valorizar el progreso alcanzado. Se han usado los mismos repuestos. ¡Imposible! Los repuestos que hoy se emplean son nuevos. El mismo presupuesto de divisas. Sí: pero sin entregarlas a la Air Carrier, la firma regalona del señor Undurraga, que nos mandaba a menudo repuestos inservibles, y se pagaba una enorme comisión".

Señor Presidente, creo conveniente, incluso para el prestigio del Parlamento, que designa sus miembros representantes en este Consejo, que se dilucide el asunto de la Air Carrier, porque, por lo menos, aquí se ha querido afirmar, entre brumas, entre líneas, insidiosamente: "la firma regalona del señor Undurraga".

Hace algunos días, un Diputado dijo: "Señor, ¿por qué no nos explica lo del contrato con la Air Carrier?", y citó una serie de cargos formulados a la Air Carrier, cargos

que, como lo manifesté en esa oportunidad y lo repito hoy a la Honorable Cámara, fueron formulados por la Administración anterior, con motivo del envío de algunos repuestos.

Voy a explicar, en breves palabras, en qué consiste este famoso asunto relacionado con el contrato con la Air Carrier.

Hace cinco o seis años, la Línea Aérea Nacional adquiría sus repuestos en Estados Unidos, encargándolos a una persona X. Se produjeron, como resultado, una serie de inconvenientes, que hubo de sufrirlos también la Misión Aérea Chilena en Estados Unidos con mucho mayor rigor que la persona encargada de efectuar las compras de la Línea Aérea Nacional. ¿A qué se debió esto? A que no siempre se le cotizaba oportunamente lo mejor, y no siempre se le fijaban los mejores precios. Aún más, a veces, esa persona se encontraba con dificultades de dinero.

De ahí nació el contrato con la Air Carrier, que no era una organización nacional, sino una entidad norteamericana, organización que creí sería, como la consideraron los otros doce consejeros restantes de la Administración anterior que aprobaron el contrato. Debo manifestar a los Honorables colegas, que esta empresa, que creí, repito, sería, respetable, se comprometía a facilitar la colocación de las órdenes de la Línea Aérea Nacional mediante una comisión determinada.

En esa oportunidad, yo, señor Presidente, que siempre he desconfiado de los compromisos en el extranjero —y esto no tengo por qué negarlo—, pedí ese contrato y lo revisé igual que si se tratara de un asunto profesional a mi cargo o de una cuestión personal. Fui, entonces, irreductible en que se colocara una cláusula a ese contrato, en virtud de la cual la Línea Aérea Nacional se reservaba el derecho, sin expresión de causa y sin la obligación del pago de una indemnización de perjuicios, a cancelar el contrato con sesenta días de aviso.

Debo advertir a los Honorables colegas —y esto lo saben los abogados a quienes ha correspondido conocer de contratos con firmas norteamericanas—, que esta cláusula no es admitida en el noventa y nueve por ciento de los casos, porque no aceptan, de ninguna manera, parece que por principio, que en un contrato quede incorporada una cláusula de caducidad del mismo, sin explicar las causas de ella y sin la correspondiente indemnización de perjuicios.

Sin embargo, en esta oportunidad, repito, fui irreductible y manifesté que si no se consultaba dicha cláusula en el contrato, yo, sencillamente, daría cuenta de esta si-

tuación al Honorable Senado, para deslindar responsabilidades. Después de muchas conversaciones y discusiones, la firma Air Carrier aceptó esta cláusula, y, gracias a ella, la Línea Aérea Nacional pudo dar por caducado el contrato en enero de este año.

Pues bien, el año pasado —si mis recuerdos no me engañan, porque no he tenido tiempo de consultar las actas correspondientes—, la firma Air Carrier solicitó un aumento de la comisión, porque consideraba que no le convenía seguir atendiendo los pedidos u órdenes de compra de la Línea Aérea Nacional con la misma comisión antigua, ya que a ella le habían subido sus costos.

Después de largos debates sobre esta materia y de oposición en principio; luego de oír las explicaciones del representante de la firma Air Carrier, todos los consejeros, por unanimidad, consideraron que era conveniente mantener y aumentar la Comisión de esta firma. Este Consejo, estaba compuesto por gente honorable; había en él Generales de la República, en servicio activo y en retiro, Senadores y Diputados. Y resulta que, cuando se trata no sólo ya de enlodarme a mí, sino también de disparar a mansalva en contra de esta empresa, se viene entonces a decir que ésta es la firma regalona del señor Undurraga.

Aún más, señor Presidente, hubo consejeros que, cuando se debatió el tema relacionado con la cancelación del contrato con Air Carrier, votaron en contra de su extinción. Yo, entonces, me abstuve. Manifesté al señor Vicepresidente que consideraba bueno el contrato y que había prestado buenos servicios; pero que antes los antecedentes que proporcionaba entre otros el distinguido Oficial de la Fuerza Aérea en retiro, General Díaz, miembro actual del Consejo, me abstenia de votar, aunque estimaba que el contrato podía continuar siendo conveniente para la empresa...

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

El señor UNDURRAGA.— Entonces, el señor Merino Benítez no vacila en decir que esta es "la firma regalona del señor Undurraga", porque él canceló el contrato con la firma Air Carrier.

Hay otra cosa, Honorables Diputados. Lo mismo que estaba haciendo Air Carrier debía hacerlo otra firma. Al poco tiempo de cancelado el contrato, se observó que las firmas extranjeras de esta naturaleza, no tenían representantes en Chile. Luego, se dió un contrato exclusivo de compra de repuestos Martin en Estados Unidos a la firma Aviquipo.

Ha resultado ahora, y esto sí que llama la atención, que la firma Aviquipo, que ha reemplazado en las órdenes de compra a la firma Air Carrier, no cobra comisión; y estas

firmas, como saben los Honorables colegas, trabajan precisamente para ganar comisión. Como dije, según las declaraciones del señor Merino Benítez, la firma Aviquipo no va a cobrar comisión por esta colocación de repuestos.

¡Esto sí que me llama la atención! No concibo que una firma comercial, que se dedica precisamente a estos negocios, le esté regalando, digámoslo así, su trabajo o su asistencia técnica a la Línea Aérea Nacional, sin razón alguna.

Entonces, cabe colegir la posibilidad de que a esta firma le interese congraciarse con la empresa para continuar atendiéndola después y someterla a una comisión que fluctúa en Estados Unidos entre un 12 y un 15 por ciento.

Debo decir a la Honorable Cámara que la Misión de la Fuerza Aérea ha recurrido veinte veces a Air Carrier para colocar sus órdenes. La Corporación de Fomento compró el Douglas DC-3, que tiene en Magallanes, también por intermedio de Air Carrier.

Air Carrier es una firma asociada a otra poderosa compañía extranjera como es la California Eastern. Por lo demás, yo dije al señor Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional que me daba lo mismo que se le comprara o no a la firma Air Carrier, que a mí me interesaba sólo una cosa: que se comprara bien, oportunamente y en las mejores condiciones.

Estos negocios tienen muchas facetas, Honorable Cámara. No se pueden efectuar compras de material aéreo con criterio simplista, como quien adquiere un paquete de chocolates o un cartucho de caramelos.

Hemos visto, señor Presidente, en la Comisión de Adquisiciones, hace quince o veinte días, que seis o siete firmas cotizaban precios por motores para un Douglas DC-3. Una de esas firmas cotizaba a 6.100 dólares y, otra, por material totalmente igual, aunque refaccionado, a 8.300 dólares. ¡Alguna diferencia habrá, digo yo, entre un motor que vale 6.100 dólares y otro que vale 8.300!

De allí viene, entonces...

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

El señor UNDURRAGA.— Voy a terminar, Honorable colega.

Y de allí viene, entonces, que sea necesario proceder con toda cautela para resguardar el interés de la Empresa, no tanto en cuanto a la baratura del material, sino en cuando a su calidad y a la asistencia técnica que se pueda facilitar.

Ahora, con todo gusto, concedo al Honorable señor Minchel la interrupción que me ha solicitado.

El señor MINCHEL.— Quisiera preguntarle al Honorable señor Undurraga si Su Señoría considera que era o no lesivo para los intere-

ses de la LAN el haber obligado a este organismo, por medio de un contrato rígido, a comprar, directamente, por intermedio de la firma "Air Carrier" todos los aviones que compraba a la Martin, a la Fábrica Douglas, etcétera. Se hacían compras por doscientos o trescientos millones de pesos, y la Línea Aérea estaba obligada, de acuerdo con ese contrato, a pagar el cinco por ciento de comisión...

El señor ALDUNATE (don Pablo).— Está equivocado, Su Señoría...

El señor MINCHEL.— ...en circunstancias de que la Línea Aérea no podía hacerlo.

El señor ALDUNATE (don Pablo).— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor UNDURRAGA.— A continuación voy a conceder una interrupción a Su Señoría.

La comisión para la adquisición de aviones nuevos, Honorable colega, se excluyó, expresamente, del contrato; para la adquisición de aviones usados, se estableció otra comisión que el Honorable señor Aldunate va a explicar.

El señor ALDUNATE (don Pablo).— No he encontrado serio, desde el primer momento, señor Presidente, que por la posición fiscalizadora de un Diputado, como consecuencia de la caída de un avión, se pretenda reconvenir, por decirlo así, con un contrato que, aparentemente, puede aparecer lesivo para la economía de la Línea Aérea Nacional.

No me parece serio, señor Presidente, que, cuando un Diputado, con o sin razón, tiene sospechas o inquietudes sobre la eficacia del mantenimiento y de la seguridad en el vuelo de los aviones de la Empresa, se le conteste para satisfacer a la opinión pública: "Señor, usted no tiene derecho a hablar, porque, si a nosotros se nos caen aviones, usted, en cambio, hacía malos negocios". Esta reconvencción, señor Presidente, nunca me ha parecido sería ni afortunada.

Ahora, la situación que se pretende plantear, frente a este contrato con la firma "Air Carrier", al cual se quiere presentar como lesivo para los intereses de la Empresa, para la "LAN", es la siguiente: ¿cómo es posible que una empresa fiscal se vea obligada a hacer todas sus adquisiciones, a través de una empresa extranjera, como consecuencia de este contrato? A primera vista, demagógicamente, mirado el asunto con criterio simplista, esto produce irritación. Pero, analizando y conociendo verdaderamente la situación producida, debo decir que después de cinco años como Consejero de la Línea Aérea Nacional, mi opinión es bien diferente. He visto el funcionamiento de este contrato, y debo confesar que, si yo fuese administrador de una empresa privada de aeronavegación, que tuviese las características de la Línea Aérea Nacional, habría recomendado o aceptado este contrato, como satisfactorio. No soy soberbio ni tengo

la pretensión suficiente como para decir que no haya contratos mejores o más adecuados, pero sí manifiesto que es aventurado, y uso esta expresión para ser cortés, que se critique, en forma tan superficial, el contrato.

¿Cuál es la situación de la Línea Aérea Nacional? Necesita adquirir, para una flota de características múltiples y de aviones en su mayoría de tipo antiguo, una serie muy importante de repuestos grandes y pequeños, desde tuercas insignificantes hasta repuestos de otras categorías y calidades, que se producen y que se comercian en el extranjero, principalmente en los Estados Unidos. Ante esta situación, la Línea Aérea Nacional tiene dos alternativas: o los compra en Chile a los importadores, que es lo que está haciendo actualmente, o busca un agente de compras en el extranjero. En mi opinión, la primera fórmula, o sea, la compra en Chile de los repuestos para la Línea Aérea Nacional, así como los de la Empresa de los Ferrocarriles o de la Corporación de Fomento, se presta a los más graves y peligrosos abusos: se presta a que los importadores, aprovechando la escasez enorme de repuestos y de "stocks", cobren importantes sobrepuestos que la LAN puede evitar. Es por eso que los Ferrocarriles del Estado u otras empresas importantes que tienen que abastecerse de repuestos producidos en el extranjero, no esperan que los importadores vengan a ofrecérselos, sino que van ellas a buscarlos al extranjero. Incluso, Consejeros de la Administración actual, que participaron del criterio de desahuciar el contrato con la firma "Air Carrier", están de acuerdo en que el sistema vigente es peor que el antiguo, porque, si bien es cierto que, en un momento dado, una empresa o un importador puede estar ofreciendo excepcionalmente una buena proposición, ganando una pequeña comisión o sin ganarse la comisión, para hacerse grato al posible cliente, también es efectivo que, en cualquiera otra operación, puede obtener un sobrepuesto importante que exceda en mucho a todas las comisiones que se estén pagando en el extranjero.

El señor GUZMAN.— ¡Esas son suposiciones solamente!

El señor ALDUNATE (don Pablo).— Todas son suposiciones, Honorable Diputado. Este contrato hay que juzgarlo a base de suposiciones fundadas en un adecuado criterio financiero.

Todas las empresas, las de transportes y las demás que necesitan adquirir repuestos en el extranjero, no se han cruzado de brazos a esperar que los importadores se los ofrezcan en Chile, cobrando los sobrepuestos que quieren. Han mandado representantes o han buscado representantes. Así es como ha actuado la Empresa de los Ferrocarriles o la Corporación de Fomento y como seguramente se verá obligada a seguir actuando la LAN.

Entonces la alternativa, en mi opinión, según mi criterio comercial, y según mi criterio de conveniencia para la Empresa, está en buscar un agente comprador que esté en condiciones de tener los contactos más amplios y extensos en los mercados extranjeros que producen la mercadería solicitada.

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

El señor ALDUNATE (don Pablo).— ¿Qué le parece a Su Señoría que termine primero mis observaciones? A continuación tendré el mayor agrado en concederle una interrupción.

El señor ZUNIGA.— Es que mi observación incide en este punto.

El señor ALDUNATE (don Pablo).— En esta decisión de comprar en el extranjero, señor Presidente, la Línea Aérea, como los Ferrocarriles del Estado, como la Fuerza Aérea Nacional, tiene dos posiciones para elegir: o buscar una persona natural, o sea, adopta el sistema de mandar a un funcionario que sea su agente de compras, o buscar una persona jurídica, ya sea la Corporación de Fomento, u otra dependencia fiscal, o ya sea una entidad comercial organizada, como ésta ya mencionada, que haga las veces de su agente de compra.

También existe, entre algunos de los representantes de la actual administración en el Consejo, el criterio mío de que la fórmula de una persona natural no es conveniente, porque mandar a un funcionario para que se desenvuelva en el vastísimo mercado de Estados Unidos, y que sea capaz de captar las conveniencias y sortear las enormes dificultades de adquisición en el mercado, es prácticamente imposible, salvo que se mandara a un funcionario de gran categoría, de gran competencia, de gran amplitud de contactos comerciales, lo que resultaría enormemente caro.

¿Cuál es la otra solución? Buscar una persona jurídica establecida allá. Se pensó que era aceptable este criterio, y éstas fueron las razones que se hicieron valer ante el Consejo, para hacer prosperar el sistema del contrato en debate, en virtud del cual no se compraban todos los repuestos a una firma, sino a través de una firma que actuaba como agente de compras, a base de una comisión. Había allá una firma americana que tiene, como giro habitual, el premunir de repuestos a empresas, que, como la Línea Aérea Nacional, tienen su tráfico en el extranjero, o a empresas extranjeras que tienen que llegar hasta Estados Unidos a adquirir los repuestos para su material. Esta empresa es la que se llama la "Air Carrier". Es cierto que es una empresa comercial, que actúa para ganar dinero, pero la Línea Aérea sabe, con una comisión rígida, cuánta es la diferencia entre los precios que cobran los productores y los precios que ella paga.

Por estas razones, no creo en el carácter lesivo de este contrato, a pesar de no haber asistido al Consejo en que él se renovó; pero quiero dejar establecido que, si hubiera asistido, lo habría ratificado en la misma forma, porque, personalmente, creo que no significo un sistema inconveniente para la Línea Aérea Nacional.

Considero, según mi criterio, que si el día de mañana una empresa comercial privada tiene en Chile un número grande de aviones de estas características, y tiene que estar comprando momento a momento cantidades enormes de repuestos, no debería exponerse a las alternativas de sobreprecios, justificándose ampliamente el pago de una comisión a un agente comprador. Si la empresa está domiciliada en Norteamérica, si tiene el antecedente de eficiencia, y de que haga de estas adquisiciones de repuestos su giro habitual, no debe calificarse de lesivo el procedimiento adoptado. Creo, por lo tanto, que está muy distante de la verdad el pretender dar carácter de desastre económico a la aceptación de este contrato.

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

El señor UNDURRAGA.— Cómo no.

El señor MONTANE (Vicepresidente).— Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

El señor MINCHEL.— Quisiera hacer uso de una interrupción que me ha concedido el Honorable señor Undurraga, señor Presidente.

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

El señor MINCHEL.— Sin embargo, el nuevo sistema empleado por esta directiva de la Línea Aérea Nacional está demostrando claramente, y de esto dejó constancia el propio Vicepresidente de la Empresa en la última reunión del Consejo, que la compra de repuestos para aviones de la marca Martin, si no hubiera sido hecha a los precios de la firma "Air Carrier" sino a los de otra firma, se habría efectuado a precios mucho más bajos.

El señor ALDUNATE (don Pablo).— Es cosa diametralmente diferente. No todos los abastecedores de los repuestos que necesita la LAN tienen agentes en Chile, y así la Línea Aérea Nacional estará entregada a las fluctuaciones y circunstancias extraordinarias que se producen con los importadores.

Esta firma, en esta oportunidad, quiso ganar el cinco por ciento. Pues bien, la Línea Aérea Nacional, por comprar en Chile, puede perder, en otra operación, todo lo que quiso economizar.

El señor MINCHEL.— Sin embargo, lo dicho es lo que ha sucedido hasta este momento.

El señor ZUNIGA.— ¿Me permite una interrupción, Honorable señor Undurraga?

El señor UNDURRAGA.— Cómo no.

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

El señor ZUNIGA.— Cuando se trató en el Consejo de la Línea Aérea Nacional el desahucio de este contrato, se manifestó que la Empresa había pagado por concepto de comisiones, en el último año, es decir, en 1952, la suma de treinta y seis mil dólares. Se expresó también que podría designarse una persona para que residiese en Estados Unidos, cuya competencia podría aquilatarse por ser miembro en retiro de la Fuerza Aérea. A su vez, esta persona podría ser supervigilada por el jefe de la Misión Aérea de Chile en los Estados Unidos. Se dijo que esto no costaría más de mil dólares mensuales.

Este fué un argumento que se tuvo en vista, cuando los Consejeros de la Línea Aérea Nacional, en esa época desahuciamos el contrato en referencia.

Naturalmente que con lo demás que ha manifestado al principio de sus observaciones el Honorable colega señor Aldunate, tengo que estar de acuerdo. No debemos traer el contrato con la firma "Air Carrier" hasta la Honorable Cámara, como una repesalia por las palabras del Honorable señor Undurraga. Pero, no es menos cierto, como lo ha manifestado también el Honorable señor Minchel, que el acuerdo tomado por el Honorable Consejo de la Línea Aérea Nacional, en el mes de enero del año en curso, es beneficioso para la empresa, y producirá economías. Tomando las medidas necesarias para mandar a Washington a una persona idónea, que esté supervigilada por el jefe de la Misión Aérea, puede esta institución hacer buenas adquisiciones a un menor costo que el que se obtenía por medio de la firma "Air Carrier".

Además, quiero hacer presente a la Honorable Cámara que el Vicepresidente Ejecutivo de la Línea Aérea Nacional manifestó al Consejo que las piezas que le enviaba esta firma desde los Estados Unidos habían resultado, en diversas oportunidades, de mala calidad, y que, posteriormente, se había comprobado que los precios de los repuestos eran carísimos, en relación con el valor normal que tenían en aquel país.

Muchas gracias, Honorable Diputado.

El señor MONTANE (Vicepresidente).— Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.— Creo que con esto queda suficientemente aclarado un punto fundamental, y es que, frente a este famoso contrato con la "Air Carrier", con esta firma "regalona" mía, a juicio del Vicepresidente Ejecutivo, hay un sinnúmero de apreciaciones. Aún más, señor Presidente,

puedo decir que, en cuanto a costos o en cuanto a precios, yo, personalmente, no he intervenido nunca, porque, por lo general, Finanzas, de la cual nunca he formado parte.

Por lo demás, existiendo estas diversas apreciaciones, mal puede esgrimirse este contrato, como dijo con toda razón el Honorable colega señor Aldunate, como una repesalia, tratando veladamente de injuriar o de enlodar al Diputado que habla. Como he expresado, ese contrato fué aceptado, primeramente, por unanimidad y, en la misma forma, fué aprobado posteriormente.

Pero, señor Presidente, el señor Merino Benítez, en su deseo de eludir responsabilidad, en su diatriba leída anoche en Radio "Nuevo Mundo", dijo lo siguiente: "Agregó el señor Undurraga: "Yo sostengo que el empleo de los elementos es deficiente, y que, en consecuencia, el mantenimiento de los aviones también es deficiente". Afirmación sin ningún antecedente serio. Puede afirmarse que la Línea Aérea Nacional está en un período de superación evidente, y que el aprovechamiento y empleo de los elementos de que dispone, si no son aún perfectos, son muy superiores a lo que ocurría en la administración anterior, en la que el Diputado Undurraga intervenía a tal punto, que puede señalársele como el principal responsable de la relajación y disturbios ocurridos en la empresa en aquella época".

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

El señor UNDURRAGA.— Con todo gusto, Honorable Diputado.

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

El señor CUADRA.— ¡Ahora "planeó" Su Señoría!

El señor CASTRO.— Señor Presidente, quiero intervenir brevemente para dar dos explicaciones.

La primera, al Honorable señor Undurraga para que tenga la benevolencia de excusar la "morcilla" que le dijo denantes el Presidente. Pero es el caso que cuando mucho se tranquea por los senderos del aire, terminamos todos por considerarnos un poco poetas. De suerte, que resulta difícil dejar escapar una oportunidad para traer a colación alguna metáfora que se vincule con esas latitudes que Su Señoría, con tanto brillo, ha estado dándonos a conocer.

La segunda, para expresar la proyección que la Mesa le ha visto a esta sesión. Como seguramente al término de la intervención del Honorable señor Undurraga se levantará la sesión...

Varios señores DIPUTADOS.— ¡No, señor!

El señor MIRANDA (Don Hugo).— Hay varios Diputados que deseamos intervenir en el debate.

El señor CASTRO.— Entonces, espero que los señores Diputados me perdonen que haya interpretado mal el acuerdo tomado por la Honorable Corporación.

Si me permiten, ahora, "aterrizar", lo hago de buen grado...

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor CASTRO.— Señor Presidente, he oído algunas de las réplicas que se han dado al Honorable señor Undurraga por la radio, y he leído otras publicadas en la prensa. Y la verdad es que concuerdo con Su Señoría en estimarlas un poco desusadas...

El señor MIRANDA (Don Hugo).— ¡Sin "un poco"!

El señor CASTRO.— La Mesa ha tenido la serenidad de citar a esta reunión, por una parte, cumpliendo con el Reglamento, y por otra, para obedecer a una especie de tradición de que podemos blasonar con mucha justicia. En lo que respecta a la labor fiscalizadora de la Honorable Cámara, el Diputado que habla, en una oportunidad, fué protagonista de sucesos políticos que motivaron acalorados debates en la Honorable Cámara. Siempre esta Corporación ha actuado con presteza en estos casos.

Yo quisiera que ni en la opinión pública, ni en las esferas del Gobierno, ni en la Línea Aérea Nacional se viera en este afán de fiscalización un morboso interés de mortificar a determinados círculos.

Es tan clara la conducta de la Mesa, que se apresta para citar a una sesión, obedeciendo a un proyecto de acuerdo aprobado por unanimidad, con el objeto de tratar el angustioso problema del cobre. Pues bien, con el fin de dar el máximo de facilidades al Ejecutivo —y valga el momento para dar una explicación— esa sesión no podrá celebrarse hasta la semana próxima para que el señor Ministro disponga de tiempo para informar sobre todos los antecedentes que tenga sobre este candente problema.

Celebro que el Honorable señor Undurraga haya dispuesto del tiempo suficiente para escarmentar un asunto de suyo delicado, y de suma gravedad para el destino de una institución que todos queremos. No concuerdo con la idea de que, tal vez, de este debate salga un poco desmedrado el prestigio de la Línea Aérea Nacional; por el contrario, es de esperar que los planteamientos hechos aquí sirvan para que aumente la responsabilidad de quienes están a cargo de la dirección de la Línea Aérea Nacional, para que perfeccionen su manera de dirigirla y para llevarla a la cima de su eficiencia. Así, nosotros los parlamentarios habremos contribuido con una paletada para que esta noble institución siga siendo orgullo de nuestro país.

El señor MONTANE (Vicepresidente).— Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.— En la sesión a que alude el señor Merino Benítez, manifesté: "En esta oportunidad, no vacilo y sostengo que el índice de seguridad es deficiente, es malo y que las causas de los accidentes son imputables a la mala y arbitraria dirección de la Empresa".

Estas palabras fueron dichas por mí, y a ellas el señor Merino Benítez agregó el siguiente comentario: "Esta opinión parecería tener poca importancia, por la falta de antecedentes y abundancia de errores en que se funda; pero es de una enorme trascendencia. Conoce esa trascendencia el mismo Diputado Undurraga, que defendió a las víctimas del anterior accidente de un avión Potez, pilotado por el señor Riveros, en 1943, ante la Corte Marcial".

Señor Presidente, voy a satisfacer la curiosidad del Honorable señor Minchel, que me pedía explicaciones sobre este asunto, con las propias palabras del señor Merino Benítez. Dice el señor Vicepresidente de la LAN a continuación:

"En ese juicio, que era el antecedente sine qua non para obtener en el juicio civil el cobro de la indemnización suculenta para los parientes y abogados interesados, una declaración como la hecha hoy por el señor Undurraga hubiera sido de valor inestimable. Esa declaración fue hecha ahora por un consejero de la Empresa; es decir, por uno de la propia casa. ¿Y quién se la pedía? ¿Era por ventura, el interés público? No; porque éste exigía no desprestigiar de una base cierta a una empresa estatal de utilidad pública. Hacer esas declaraciones antes de que se terminen las investigaciones no puede obedecer sino a un interés bastardo, a fines inconfesables".

Pues bien, el señor Merino, insistiendo sobre este particular, porque tiene mala memoria, y es testarudo, agregó:

"La veracidad de todo lo afirmado por el señor Undurraga puede colegirse de lo ocurrido en la última sesión del Consejo, en que dicho Diputado desmintió, repetida y airadamente, que jamás hubiera defendido contra la Empresa a las víctimas del avión Potez mencionado. "Pero el señor Consejero alegó contra la Corte Marcial inculpando a la Línea Aérea Nacional" insistió el Vicepresidente. Y el Honorable Diputado volvió a afirmar que tal cosa era falsa. ¡Tableau!".

Parece que le ha gustado mucho esta expresión al señor Merino.

Y nuevamente el señor Merino repite lo que dijo; pero no se atreve a divulgar lo que expresó el Diputado que habla. Pues bien, yo emplazo al Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional a que traiga la cinta magnética sin

alterar en que se gravó esa sesión, a esta Honorable Cámara; lo emplazo a que traiga la versión de esa sesión, para que mis Honorables colegas escuchen lo que le dije al señor Merino. Le expresé, entre otras cosas, en vista de que seguía insistiendo en su afirmación falsa, que era un mentiroso; que llamara a su Departamento Jurídico y le pidiera informaciones; que estaba falseando los hechos, y que, deliberadamente, estaba mintiendo. Y así es.

Después de esta expresión "tableau", que tanto le gusta al señor Merino, continúa: "Hacia número en la sesión del Consejo General de Brigada del Aire, don Edison Díaz Salvo, que formó parte de aquella Corte Marcial ante la cual alegara el señor Undurraga defendiendo contra los intereses de la Empresa los de los parientes y de los abogados que la inculpaban de responsabilidad en el siniestro. El señor Consejero, testigo de ambas actitudes del señor Undurraga, debió quedar perplejo".

Seguramente, habrá quedado perplejo el general señor Edison Díaz si ha escuchado las palabras del señor Merino, porque él pertenecía a la Corte Marcial y sabe que las cosas no fueron así.

Señor Presidente, todo lo que se relata en este memorándum, todo lo que se ha dicho por radio y que ha escuchado el país de parte del señor Merino, es falso, de falsedad absoluta.

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

El señor UNDURRAGA.— Señor Presidente, quiero suponer que en el año 1943, cuando no tenía ningún cargo público, cuando no era parlamentario, cuando ejercía mi profesión con entera y absoluta libertad y sin incompatibilidad, quiero suponer, repito, que yo hubiera alegado contra la Línea Aérea Nacional. ¿Podría alguien reprochármelo? Porque, conforme a ese criterio, nadie podría litigar contra la Empresa.

El señor MINCHEL.— (Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor UNDURRAGA.— Pues bien, no litigé contra la Línea Aérea Nacional. No defendí intereses pecuniarios. Asumí la representación del padre de don Enrique Fresno, muerto en el accidente del Potez 4. Y lo hice con una sola mira, también buscada por sus amigos: llegar al fondo del asunto. Si en la investigación había responsabilidades, que se sancionaran, y si no, por lo menos que quedara la conciencia de que no se habían dejado en la impunidad los hechos. En consecuencia, mi intervención en el juicio criminal no fué en defensa de determinados intereses. En aquella oportunidad, atacé al señor Beeche, Vicepresidente de la Empresa; al señor Dixie, Ingeniero Jefe de la Empresa; a uno de los mecánicos que había armado el centro plano del avión; al Di-

rector de Aeronáutica, y al Inspector de Aeronáutica que había revisado el avión.

Señor Presidente, deliberadamente puedo invocar el testimonio de un Honorable colega sobre este asunto. Puedo invocar, si mi recuerdo no me engaña, la opinión de mi colega de profesión, el Honorable Senador señor Raúl Rettig, que defendió a la Línea Aérea Nacional. El puede atestiguar que en esa oportunidad, en el juicio criminal, no defendí intereses en contra de la empresa mencionada, sino al señor Fresno. Puedo invocar este testimonio para probarle al señor Merino que ha falseado los hechos, y que nunca he litigado contra la Empresa; y para decirle también algo más, que él no podrá entender: que en ese juicio yo no percibí un centavo de honorarios, y que me negué terminante y rotundamente a sumir el patrocinio de los juicios civiles que posteriormente se entablaron en contra de la Línea Aérea Nacional. Por lo demás, ese juicio criminal lo perdí en la Corte Suprema. Primero lo perdí en la Corte de Aeronáutica, y, posteriormente, un recurso de queja que presenté, lo perdí en la Corte Suprema. De manera que no tuvo ninguna influencia en las indemnizaciones.

Pero el señor Merino Benítez quiere dar a entender que persigo fines bastardos, que defiendo intereses inconfesables. O sea, según él, yo vengo a esta Honorable Cámara a ejercer mi papel de fiscalizador, a dar cuenta de todo estos hechos sólo por estar preparando un juicio en el cual, seguramente, voy a recibir cuantiosos honorarios.

No hay dicho más cierto, señor Presidente, que aquél que dice que "el ladrón cree a todos de su condición". Cuando el señor Merino Benítez explique satisfactoriamente cuánto está ganando, por qué está burlando la incompatibilidad establecida por la Contraloría General de la República, cuánto percibe en total de sueldo, entonces que levante la cara y que venga a hablarnos de intereses inconfesables, de fines bastardos, de finalidades monetarias; pero, mientras tanto, deberá ir muy quedo y no estar presumiendo estas intenciones en las gentes.

¿Fines bastardos e intereses inconfesables! ¿Cuáles son, señor Presidente, los fines bastardos o los intereses inconfesables? O quiere el señor Merino Benítez, si el día de mañana la Línea Aérea Nacional es imputada responsable y se acredita su responsabilidad, tratar de burlar lo que legítimamente puede corresponder a las familias de las víctimas? Yo no sustento ese criterio; por el contrario, creo que nunca, como dice el señor Merino Benítez, puede haber sumas tan suculentas para indemnizar la pérdida de la vida de la gente. Y si el día de mañana resultara responsable el señor Merino Benítez, el señor Ingeniero, la Empresa misma, creo que una actitud de honestidad y de patriotismo le impediría estar discutiendo pesos más o pe-

sos menos, para avaluar la vida de las personas, de cuya pérdida ellos han sido los más responsables.

En consecuencia, debo rechazar —y los rechazo en la forma más airada— los cargos, los insultos, las calumnias, las diatribas que prepara sesudamente el señor Merino Benítez, para después pasarlos a una cinta magnética y difundirlos por todo el país, con el objeto de atacar a una persona que está exigiendo responsabilidades frente a un infortunado accidente.

Yo le señalé al señor Merino Benítez que estaba dirigiendo con mal criterio la Línea Aérea Nacional; le señalé también que es un irresponsable, desde el momento mismo en que ha dicho que las rutas aéreas de una empresa de aeronavegación se deben abrir con sangre y con vidas humanas.

Le enrostro al señor Merino Benítez que, mantiene un régimen de terror en la Empresa, a pesar de todo lo que se diga en las publicaciones que está haciendo en los diarios, para las que ha tenido que recoger las firmas de todo el personal, y le enrostro que su gestión es desacertada y que los "íntimos" que lo aconsejan son mucho más desacertados que él.

Yo he hablado con respecto al nombramiento del señor Agustín Riveros y lo he criticado. El señor Merino Benítez cree que este señor es un distinguido oficial y, en ese memorándum que le ha repartido a algunos Honorable Diputados, se trae a colación el criterio del actual Comandante en Jefe de Aviación, General Ortiz, con lo que se pretende dar patente de integridad al señor Riveros.

Tengo en mi poder el sumario en que constan las causas por las cuales salió de la Fuerza Aérea de Chile el señor Riveros.

Y este señor fué designado, de la noche a la mañana, asesor técnico de la Empresa, con grado único y sueldo mensual de treinta mil pesos. Este señor salió de la Fuerza Aérea de Chile, sin perjuicio de otros sumarios por irregularidades en el manejo de fondos, con motivo de un sumario que se le siguió cuando, como comandante de una escuadrilla de aviones Junker, que debía pasar desde Mendoza a Santiago de regreso de Buenos Aires, cometió una serie de faltas inexcusables en un profesional. Es así como, en el dictámen respectivo, se dice lo siguiente del señor Riveros:

"Este Comando en Jefe considera que el Comandante de la Escuadrilla, señor Agustín Riveros Gálvez, ha cometido las siguientes faltas:

"1) Haber efectuado un mal estudio de los boletines meteorológicos para determinar la partida.

"2) Basarse en boletines de tiempo de dos horas antes de la salida de Mendoza.

"3) Haber ordenado la partida de Mendoza a Santiago a las 16.30 horas, sin estar los aviones preparados, puesto que de los cinco Junkers, dos estaban aún en la faena de cargar bencina.

"4) Hacer caso omiso de la insinuación de dos de los pilotos, en el sentido de que estimaban demasiado tarde para salir, manifestación que indicaba inseguridad.

"5) No reunir a todos los pilotos para darles las instrucciones de su orden de partida.

"6) No solicitar estado del tiempo a "El Bosque", minutos antes de la partida (17 horas).

"7) Haber ordenado la partida de Mendoza a las 16.30 horas, hora ya peligrosa en Santiago en esta época, a pesar de los cambios bruscos de tiempo, principalmente al atardecer.

"8) Cumplirse la orden decollando el último avión a las 17.10 horas, hora ya imposible de llegar con luz a Santiago.

"9) No haber dado contraorden, disponiendo el aterrizaje de los aviones que ya habían decollado, considerando que por la hora llegarían a Santiago ya de noche.

"10) No haberse impuesto que el Junker 4 no tenía en buen funcionamiento el reflector y, por lo tanto, que tendría dificultades en la llegada de noche.

"11) No haber indicado altura de reunión para la formación sobre Mendoza".

Señor Presidente, no quiero continuar leyendo los treinta y tantos cargos que se formulan en este sumario; cargos que, en concepto del General señor Armando Castro, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, no permitían por el prestigio de la Institución, que el señor Riveros continuara en las filas.

Pues bien, el señor Riveros, que, como consta del sumario a que me refiero, dió mal trato a un suboficial, por lo cual fué sancionado, ha sido asesor técnico de la Línea Aérea Nacional y, actualmente, desempeña el cargo de jefe de personal.

Pregunto, señor Presidente, ¿está dirigida la Empresa con un criterio como para inspirar confianza? ¿Puede dar tranquilidad la designación de un asesor técnico, de un profesional que tuvo que salir de las filas de la Fuerza Aérea de Chile, precisamente, por deficiencias en su actuación profesional? Evidentemente, no.

Eso es lo que está ocurriendo en la Línea Aérea Nacional, señor Presidente. Está manejada en forma arbitraria en cuanto a su personal. Me imagino al señor Riveros, que desde hace años aparece recibiendo sanciones por dar mal trato a los suboficiales, tratando por el terror al personal de la Empresa...

Pues bien, señor Presidente, se nombra personal malo; se tiene en ciertos cargos a personal que no es suficientemente idóneo para

desempeñarlos; la gente llega a ciertos puestos, de la noche a la mañana, y de una pluma se destruye todo lo que en años se había hecho.

Aquí tenemos el caso del gerente técnico de operaciones, don Marcial Arredondo, y, ya que se trata de fiscalizar, este caballero, también, está ganando sueldos incompatibles entre sí, según lo ha declarado la Contraloría General de la República.

Pues bien, señor Presidente, el señor Arredondo era gerente técnico de operaciones en la anterior administración, y todo lo encontraba insuperable. Se le confió ese cargo a raíz de dificultades que se produjeron entre la Dirección y los pilotos de la Empresa. Organizó el Departamento Técnico, y él lo ha dirigido. Sin embargo, el señor Arredondo, ahora, reconoce implícitamente que todo lo que se hacía antes era malo, y que lo de hoy es bueno, en circunstancias que ahora se caen los aviones, y antes, no se caían.

¡Ojalá sea yo el que esté equivocado en estos aspectos! ¡Ojalá la Línea Aérea Nacional estuviera trabajando en forma tan eficiente que nunca se prestara a críticas!

Señor Presidente, quiero ser yo el equivocado, porque, entre otras cosas, aparte del interés que pudiera guiarme como Parlamentario representante de la Zona Norte (que prácticamente no tiene otra vía de comunicación con el centro del país que el servicio aéreo), podría haber una consideración egoísta mía.

¡Si yo soy pasajero obligado de los aviones de la Línea Aérea Nacional! ¡Si tengo que ocuparlos periódicamente, y no puedo hacer lo que hace el señor Vicepresidente Ejecutivo de ella; no puedo, el día en que el avión a bordo del cual viajo, sufre un desperfecto, dejarlo y volverme en el avión del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, como él lo hizo a raíz del accidente en Vallenar!

Ahora, señores, si hay otras cosas sobre las cuales se pueden practicar investigaciones. Si no todas las fallas están aquí. Si incluso en el Consejo de la Línea Aérea Nacional, por unanimidad, se acordó oficiarle al señor Ministro de Defensa Nacional para que designara un ingeniero de la Fuerza Aérea de Chile para examinar el mantenimiento de los aviones de esa empresa e informar sobre ello. Hasta el momento, ninguno de los Consejeros ni menos la opinión pública tiene noticias de que se haya enviado el oficio ni de que se haya designado este ingeniero.

¿Por qué ocurre esto? ¿Por qué se elude la designación de un ingeniero de la Fuerza Aérea de Chile? Sí, justamente, se pide esta

designación para que se den garantías de imparcialidad a todo el mundo!

Si son tan buenos los servicios, si el mantenimiento de los aviones es tan espléndido, si no hay nada que ocultar o mejorar, el jefe de la Empresa, colocado en tela de juicio, debió apresurarse a decir: "Señores, he enviado el oficio a fin de que un ingeniero de la Fuerza Aérea de Chile venga a examinarlo todo".

Sin embargo, no ha ocurrido así, y no me extrañaría que, cuando se llegué a designar este ingeniero de la Fuerza Aérea de Chile, ya se haya probado todo en el banco de pruebas de la Línea Aérea Nacional.

Estas cosas son graves, y la responsabilidad en ellas no se puede eludir. No digo que estas personas sean responsables directas del hecho de que el avión se precipitara a tierra. Jamás podría afirmar cosa semejante; pero, sí, hay una responsabilidad indirecta, grave. Existe responsabilidad del jefe de los servicios: hay la responsabilidad de los que tienen a su cargo la mantención de los aviones, y a ello van mis observaciones.

Puedo declarar, señor Presidente y Honorable Cámara, que el señor Merino Benítez, ni con toda su insolencia, ni con todo su matonaje, (esto a que alude el señor Vergara Montero en su libro que he citado), ni con todo su mal genio y peor carácter, ni con toda su locura, podrá hacerme callar ni cesar en mis funciones fiscalizadoras.

Nada más, señor Presidente.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — El turno siguiente le corresponde al Comité Socialista Popular.

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

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

El señor AQUEVEQUE. — Señor Presidente, hemos oído con sumo interés el debate, que ya se prolonga por varias sesiones, y consideramos en todo su valor el problema que lo motiva. También, nos ponemos en el caso del consejero de la Línea Aérea Nacional, Honorable señor Undurraga, y, desde allí, mirando hacia abajo en esa empresa, estimamos posible que los operarios sean deficientes, que sus jefes inmediatos sean faltos de capacidad técnica y que los jefes superiores puedan tener alguna culpabilidad en los hechos que se han denunciado. Nos ponemos desde afuera ejercitando la función fiscalizadora de la Honorable Cámara, y, también, nos atrevemos a pensar que aún los señores Consejeros pueden haber actuado mal.

Después de este largo debate, tenemos que llegar a la conclusión de que el público ha conocido una serie de cargos hechos al señor Merino Benítez, al Consejero Diputado

señor Undurraga (que indudablemente dañan el prestigio de la Honorable Cámara), a los mecánicos y, tal vez, a los pilotos aviadores; pero, a pesar de todo lo que hemos escuchado, no se nos han proporcionado los elementos de juicio exactos sobre los cuales podamos basar una decisión. Hemos oído afirmaciones categóricas del Honorable señor Undurraga, que las hemos creído y, también, le hemos escuchado desmentidos, y aún la aceptación de errores cuando, contestando al Honorable señor Rigo Righi, decía que, si comprobara los hechos, enviaría un oficio al Fiscal de Aeronáutica con esa comprobación.

En consecuencia, insistimos en que este debate no nos puede conducir, por ahora, a adoptar una resolución sobre este asunto. Es muy interesante, pero ya se prolonga demasiado, y estimo que lo lógico sería designar una comisión que recopilara todos los antecedentes, que escuchara a todas las partes interesadas y que hurgara hasta donde fuese necesario, para poder traernos una relación exacta de los hechos.

No desconocemos que hay un aspecto que le corresponde al señor Fiscal que está conociendo de este asunto: el aspecto jurídico; pero también existe la posibilidad de que se hubieran ocultado pruebas, pruebas que son vitales, que encajan dentro del mecanismo legal, que son terminantes y determinantes y sin la base de las cuales no se podría dictar sentencia ni condenar a nadie.

No obstante, podríamos establecer otros hechos que, sin tener el carácter de delitos, demostraran a la Honorable Cámara que no habido mala administración de la empresa, y que hay personas responsables del accidente ocurrido en Copiapó.

En consecuencia, repito, como estimamos que a nada conduce este debate, si no se nos proporcionan todos los elementos de juicio, renunciamos al resto de nuestro tiempo y hacemos indicación en el sentido de que se designe una comisión investigadora de estos hechos. Esa comisión podría estar compuesta por un representante de cada uno de los comités parlamentarios, que son ocho, y por un noveno miembro designado libremente por el señor Presidente de la Honorable Cámara, y se le señalaría un plazo para informar, que no tiene por qué ser superior a veinte días.

Cuando esta comisión investigadora, después de escuchar a todas las partes, nos traiga los antecedentes que haya reunido, reabriremos este debate, juzgaremos los hechos y daremos nuestra opinión.

Nada más, señor Presidente.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — Con la venia de la Sala, se va a dar lectura a un proyecto de acuerdo que ha llegado a la Mesa.

El señor YAVAR (Prosecretario). — El señor Miranda, don Hugo, apoyado por el Comité Radical, presenta el siguiente proyecto de acuerdo:

**“CONSIDERANDO:**

“1.o— Que es necesario establecer con oportunidad y exactitud las causas que determinaron el accidente del avión “Lodestar” N.o 0100, de la Línea Aérea Nacional, ocurrido en el norte del país (Copiapó), y que tuvo las trágicas consecuencias conocidas por la opinión pública, y

“2.o— Que es indispensable y conveniente restablecer la confianza del país en la eficiencia y seguridad ofrecidas por los servicios de la Línea Aérea Nacional, cuyo reconocido prestigio continental no debe menoscabarse por la ocurrencia de fatales accidentes, cuyas causas no han sido explicadas en forma satisfactoria,

**“LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS ACUERDA:**

“Designar una COMISION ESPECIAL INVESTIGADORA del accidente ocurrido en el norte del país al avión “Lodestar” N.o 0100, de la Línea Aérea Nacional, como también del funcionamiento interno de esta institución, especialmente del mantenimiento de su material de vuelo y de las relaciones de índole gremial entre la empresa y su personal”.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — Si le parece a la Honorable Cámara, se aprobará el proyecto de acuerdo que se acaba de leer.

**Aprobado.**

El señor LEA-PLAZA. — No hay acuerdo.

El señor RIGO RIGHI. — No hay acuerdo.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — Deberá fijarse entonces el número de miembros de esta Comisión.

El señor BARRA. — ¿Por qué no va a haber acuerdo de todos los sectores de esta Honorable Cámara para hacer luz en este problema, si así se había dicho?

El señor LEA-PLAZA. — ¡Pero si no hay acuerdo!

El señor MONTANE (Vicepresidente). — La Mesa dió por aprobado este proyecto de acuerdo antes que Sus Señorías se opusieran.

Yo solicité el acuerdo de la Sala y no hubo oposición antes de darlo por aprobado.

—VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.— ¡Pero si no hay acuerdo!

El señor MONTANE (Vicepresidente). — En consecuencia, habrá que fijar el número de personas que constituirán esta Comisión y el quórum para reunirse.

El señor LEA-PLAZA. — ¡Señor Presidente, no hay acuerdo!

El señor MONTANE (Vicepresidente). — La Mesa declaró aprobado el proyecto de acuerdo, antes que Sus Señorías se opusieran.

El señor BARRA. — Por lo demás, señor Presidente, los Honorables colegas agrarioroboristas estaban de acuerdo en el nombramiento de una Comisión.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — No puede haber sido tan oportuna la negativa de Sus Señorías, puesto que miré especial-

mente al Comité de Sus Señorías y nadie hizo seña alguna en contrario.

El señor LEA-PLAZA.— Es lamentable lo que está ocurriendo, señor Presidente.

El señor RECABARREN.— Señor Presidente, yo voté favorablemente el proyecto de acuerdo e hice un gesto en tal sentido. Tal vez el señor Presidente ha creído, por ello, que existía el acuerdo unánime de los parlamentarios de mi Partido. Sin embargo, el Honorable señor Lea-Plaza, efectivamente hizo señas expresando que no estaba de acuerdo.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — No oí ninguna palabra ni vi el gesto negativo; pero como comprendí que Sus Señorías tenían, como lo expresaron denantes, vivo interés en que se esclareciera esta materia, no dudé de que habría acuerdo unánime en la Honorable Cámara.

El señor LEA-PLAZA.— Mi oposición no obedece al deseo de oscurecer el debate, y la prueba está en que nosotros mismos hemos facilitado esta discusión y hemos pedido esta sesión. Sin embargo, como se están siguiendo los sumarios del caso, estimamos que el nombramiento de una tercera comisión investigadora, por el momento resultaría innecesaria e inoperante.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — Desgraciadamente, señor Diputado, la Mesa ya había declarado que la Honorable Cámara estaba de acuerdo con el proyecto presentado a su consideración.

El señor LEA-PLAZA.— En tal evento, señor Presidente, censura a la Mesa. Yo declaro oportunamente mi oposición.

El señor BARRA.— ¡La muerte del Honorable colega Montero ahora no tiene ninguna importancia!...

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — En consecuencia, la Mesa propone a la Honorable Cámara que se designe un miembro por cada Comité para integrar dicha Comisión.

—VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.— No hay acuerdo.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — En votación la proposición de la Mesa para que la Comisión esté integrada por un representante de cada Comité.

—Durante la votación.

El señor LEA-PLAZA.— Yo he censurado a la Mesa, señor Presidente.

Estos procedimientos no se pueden aceptar.

El señor MONTANE (Vicepresidente).— Se ha tomado nota de la censura. Honorable Diputado.

El señor GALLEGUILLOS (don Víctor). — Claro que debe dejarse constancia de la censura, porque no se quiere que se esclarezca la verdad.

—Practicada la votación en forma económica, no hubo quórum.

El señor YAVAR (Prosecretario). — Han votado solamente 27 señores Diputados.

El señor MONTANE (Vicepresidente).— No hay quórum de votación.

Se va a repetir la votación.

El señor MIRANDA (don Hugo).— Esta es la manera de facilitar la fiscalización.

El señor LEA-PLAZA.— La fiscalización se está haciendo.

El señor DAVID.— Yo estoy de acuerdo con la fiscalización, pero no con el procedimiento de la Mesa.

—Repetida la votación en forma económica, no hubo quórum.

El señor YAVAR (Prosecretario).— Han votado solamente 25 señores Diputados.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — No hay quórum de votación.

Se va a proceder a tomar la votación por el sistema de sentados y de pie.

El señor DAVID.— Hay una censura a la Mesa, señor Presidente.

—Varios señores DIPUTADOS.— No importa, Honorable colega.

El señor BARRA.— Esa es majadería, no estamos aquí en una dictadura.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — En conformidad al Reglamento, la censura a la Mesa deberá discutirse en la próxima sesión.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor RIGO RIGHI.— Estamos criticando el procedimiento fascista de la Mesa.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

—Practicada la votación por el sistema de sentados y de pie, no hubo quórum.

El señor YAVAR (Prosecretario). — Han votado solamente 26 señores Diputados.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — Se va a llamar a los señores Diputados por dos minutos.

—Después de transcurrido el tiempo reglamentario.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — Se va a llamar a votar nominativamente a los señores Diputados.

En votación.

—Practicada la votación en forma nominativa, no hubo quórum.

El señor GOYCOOLEA (Secretario).— Han votado solamente 26 señores Diputados. Se han abstenido 17 señores Diputados.

El señor MONTANE (Vicepresidente). — No hay quórum.

En conformidad con el reglamento, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 22 horas y 26 minutos.

CRISOLOGO VENEGAS SALAS,  
Jefe de la Redacción de Sesiones