

SESION 11.a ORDINARIA, EN MIERCOLES 24 DE JUNIO 1953

(Sesión de 14.45 a 16 horas)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CASTRO

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.—A petición del Ejecutivo, se dan por retirados diversos Mensajes pendientes de la consideración del Congreso Nacional.
- 2.—A petición del Ejecutivo, se dan por retiradas observaciones formuladas a diversos proyectos de interés particular.
- 3.—A petición de la Comisión de Defensa nacional se acuerda enviar a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, el proyecto que aumenta los sueldos de miembros de las Fuerzas Armadas que permanecieron determinado tiempo en un mismo grado.
- 4.—La Cámara entra a ocuparse del accidente ocurrido a un avión de la Línea Aérea Nacional. Usan de la palabra los señores Undurraga y Guzmán.

II. — SUMARIO DE DOCUMENTOS

- 1.—Mensaje con que S. E. el Presidente de República somete a la consideración del Congreso Nacional un proyecto de ley que reemplaza los artículos 88 al 165 del

Código Sanitario, en materia de protección sanitaria internacional.

- 2.—Oficio del señor Ministro de Salubridad, Previsión y Asistencia Social en que da respuesta al que se le dirigió en nombre del señor Loyola, sobre construcción de un edificio moderno para el hospital de Lautaro.
- 3.—Oficio del Senado con el que da cuenta de haberse incurrido en un error en la transcripción del proyecto de ley que reforma los Códigos de Procedimiento Civil y Penal, Orgánico de Tribunales y Penal, en lo que se refiere a su artículo 18.
- 4.—Oficio de la Comisión de Defensa Nacional en que solicita se tramite a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia el proyecto de ley, de origen en el Honorable Senado, que establece un aumento en sus remuneraciones al personal de las Fuerzas Armadas que cumpla cierto tiempo en el grado, con el objeto de que se pronuncie sobre su constitucionalidad.
- 5.—Moción de los señores Illanes, Hurtado, don Fernando; Foncea y Urcelay, en la que inician un proyecto de reforma de la ley que autorizó a la Municipalidad de Pelarco para contratar un empréstito.
- 6.—Moción del señor Guzmán en la que inicia un proyecto de ley que libera de derechos la internación de un armonio

destinado a la Iglesia Evangélica Alemana de Osorno.

- 7.—Moción del señor Minchel en la que inicia un proyecto de ley que establece una moratoria por noventa días a las obligaciones contraídas o garantizadas dentro de la provincia de Maule.
- 8.—Presentación suscrita por treinta señores Diputados en que solicitan se lleve a efecto la presente sesión a fin de tratar el accidente del avión "Lodestar" 0100 y la situación de la Línea Aérea Nacional.
- 9.—Comunicación.

III. — ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

Las actas de las sesiones 7.a, 8.a y 9.a celebradas en martes 16, de 16.15 a 16.25 horas, y en miércoles 17, de 16.15 a 17.11 horas, y de 23.15 hasta las 2 horas y 3 minutos del día siguiente, jueves 18, se declararon aprobadas por no haber merecido observaciones.

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:

Los acuerdos intergubernamentales sobre asuntos sanitarios constituyen, tal vez, una de las formas antiguas de cooperación internacional. Desde hace siglos, a medida que se conocían o se creía conocer las causas de las enfermedades se impuso lentamente, debido en parte al terror popular ante las epidemias, la doctrina de que gran número de las disposiciones para evitarlas no eran de responsabilidad exclusiva de los médicos, sino que funciones naturales de los Estados, lo cual originó la adopción de las cuarentenas entre las primeras medidas para impedir la propagación de algunas enfermedades de un país a otros.

De modo que no es de extrañar que las nuevas doctrinas que informan el derecho internacional en orden a establecer entre los pueblos una colaboración recíproca que permita abordar los grandes problemas que afectan a la humanidad, han repercutido como en ninguna otra materia, en las gestiones de la salubridad pública.

Los problemas que afectan al control sanitario, marítimo, aéreo y de fronteras han sido desde antes de aparecer los nuevos organismos internacionales abordados con este criterio, y son numerosas las convencio-

nes internacionales de las cuales nuestro país es signatario.

La más importante que tiene relación con estos asuntos es el Código Sanitario Panamericano, cuyas disposiciones se encuentran incorporadas a nuestro Código Sanitario, aprobado por decreto con fuerza de ley N.º 226, de 15 de mayo de 1931, en los artículos del 88 al 165.

Estas disposiciones son muy detalladas y debieran la mayoría de ellas haber sido motivos de reglamentos ya que por su naturaleza deben sufrir modificaciones de acuerdo con el progreso siempre constante de la técnica sanitaria.

La Organización Mundial de la Salud ha aprobado un Reglamento Sanitario Internacional que modifica el Código Sanitario Panamericano y sus disposiciones legales, al cual han debido formularse reservas, para disponer del tiempo necesario para modificar los artículos del Código Sanitario de nuestro país, que inciden en este asunto.

A fin de obviar los inconvenientes ya enunciados que presenta nuestro Código Sanitario al contener numerosas disposiciones que deben ser materias de reglamentos, y que se refieren al control sanitario marítimo, aéreo y de fronteras, y, a la vez, poder retirar las reservas formuladas al Reglamento Sanitario Internacional aprobado por la Organización Mundial de la Salud, a objeto que pueda entrar en vigencia para Chile; y visto lo anteriormente expuesto vengo en someter a la consideración del Honorable Congreso Nacional el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º.— Reemplázase los artículos 88 al 165, inclusive, del Código Sanitario, aprobado por decreto con fuerza de ley N.º 22, de 15 de mayo de 1931, por los siguientes:

"Artículo....— Corresponde al Servicio Nacional de Salubridad en materia de protección sanitaria internacional:

"1.º.— Adoptar en los puertos, fronteras y sitios de tránsito o tráfico, medidas contra la introducción al territorio nacional o propagación al extranjero de enfermedades susceptibles de transmitirse al hombre, en la forma que señalen las disposiciones internacionales que han sido aprobadas por el Presidente de la República, y

"2.º.— Estimular el intercambio internacional de informaciones que tengan importancia en el mejoramiento de la salud pública y en el control de las enfermedades propias del hombre.

"Artículo....— Cuando el país está amenazado o invadido por cualquiera enfermedad peligrosa o contagiosa, el Servicio Nacional de Salubridad, además, de adoptar las medidas adecuadas para impedir

“ la transmisión internacional de dichas enfermedades, comunicará, a los Gobiernos y a las Oficinas Internacionales de Higiene o Salubridad Pública, la índole y extensión de las medidas sanitarias que se hayan aplicado para el cumplimiento de las obligaciones que haya señalado la Organización Mundial de la Salud.

“ Artículo...— Un Reglamento de Sanidad Marítima, Aérea y de Fronteras, dictado por el Presidente de la República, establecerá la forma en que se cumplirán las disposiciones internacionales, especialmente en lo que se relaciona:

“ 1.o.— Con la organización sanitaria en puertos y fronteras;

“ 2.o.— Con las medidas y formalidades sanitarias a que deben someterse las personas que desean entrar o salir del territorio nacional;

“ 3.o.— Con el tráfico marítimo, fluvial, terrestre y aéreo internacional;

“ 4.o.— Con los enganches y traslados de trabajadores;

“ 5.o.— Con la fijación de un arancel sanitario, y

“ 6.o.— Con las demás restricciones sanitarias que sean indispensables para la conveniente protección de la salud pública contra la difusión de enfermedades de uno a otro país.

“ Artículo 2.o.— Autorízase al Presidente de la República para fijar el texto definitivo del Código Sanitario, con las disposiciones legales que lo modifiquen o lo complementen.

“ Dos ejemplares de dicho texto, autorizados por el Presidente de la República y signados con el sello del Ministerio de Salud y Asistencia Social se depositarán en las Secretarías del Senado y de la Cámara de Diputados, y otro se destinará al Archivo de la Secretaría de Estado ya mencionada.

“ El texto mencionado se tendrá por el auténtico del Código Sanitario y a él deberán conformarse las demás ediciones y publicaciones que de dicho Código se hicieren.

“ Santiago, a 23 de junio de 1953.

“ (Fdos.): **Carlos Ibáñez del Campo**.— **Dr. Eugenio Suárez H.**”

N.º 2.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE SALUBRIDAD, PREVISION Y ASISTENCIA SOCIAL

“ N.º 1.281.— Santiago, 23 de junio de 1953.

En respuesta a su oficio N.º 3.091, de fecha 20 de mayo último, me es grato transcribir a V. E. el informe que la Dirección General de Salud ha enviado a esta Secretaría de Estado:

“ Con providencia N.º 1.412, de 29 de mayo pasado, del Ministerio del digno cargo de U.S., se ha remitido en informe a esta Dirección

General, el oficio de la Honorable Cámara de Diputados, N.º 3.091, de 20 del mismo mes, en el que se hace presente que el señor Diputado don Gustavo Loyola Vásquez solicitó se dirigiera a U.S. oficio con el objeto de que se sirviera adoptar las medidas necesarias para que la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios construya un hospital en la ciudad de Lautaro.

“ Al respecto, siento tener que manifestar a U.S. que por el momento no hay fondos para llevar a cabo la construcción del hospital de que se trata y sólo cabe esperar la total organización del Servicio Nacional de Salud, para que, previo su estudio, se determine la forma de aplicación del artículo 1.º transitorio de la ley 10.383, que establece el correspondiente financiamiento”.

Saluda a V. E.

(Fdo.): **Dr. Eugenio Suárez**”.

N.º 3.—OFICIO DEL SENADO

“ N.º 119.— Santiago, 23 de junio de 1953.

El Senado, en sesión de hoy, tomó conocimiento de que durante la tramitación del proyecto de reforma de los Códigos de Procedimiento Civil y Penal, Orgánico de Tribunales y Penal, se incurrió en un error de copia y de que con tal error se comunicaron a V. E. las modificaciones acordadas por la Corporación y se promulgó y publicó la ley correspondiente.

Dicho error, que incide en el artículo 18 del proyecto de ley, consiste en haber substituído por “30.000”, en vez de “300.000”, la cifra “20.000”, a que se refiere el texto del artículo 40 y el epígrafe del párrafo final del capítulo IV de la ley 5.427.

La modificación anterior es igual a la que, en el mismo proyecto, se hace al artículo 884 del Código de Procedimiento Civil, y por ella se eleva de 20.000 a 300.000 el monto máximo del cuerpo o masa de bienes que se exige para la obtención, en la Dirección de Impuestos Internos, de formularios especiales para la posesión efectiva de herencias. (N.º 29 del artículo 1.º de la ley 11.183).

El referido artículo 18 del proyecto de ley ya promulgado, debe decir, en consecuencia, como sigue:

“ Artículo 18.— Substitúyense en el artículo 40 de la ley 5.427, de 28 de febrero de 1934, y en el epígrafe del párrafo final del capítulo IV de la misma ley, la cifra “20.000” por “300.000”.

Lo que tengo el honor de decir a V. E. por acuerdo del Senado, para los efectos de que esa Honorable Cámara salve también este error y lo transcriba al Ejecutivo para que haga la enmienda correspondiente.

Dios guarde a V. E.

(Fdos.): **Fernando Alessandri R.** — **H. Hevia**”.

N.º 4.—OFICIO DE LA COMISION DE DEFENSA NACIONAL

"Santiago, 24 de junio de 1953.

La Comisión de Defensa Nacional, en sesión del día de hoy, acordó solicitar a la Honorable Cámara que, si lo tiene a bien, se sirva remitir en consulta a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, el proyecto del Honorable Senado que establece que el personal dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, que cumpla el doble de tiempo en el grado o empleo, sin obtener ascenso, tendrá derecho a gozar del sueldo correspondiente al grado o empleo que precede al inmediatamente superior, sirviéndole a este personal, para estos efectos, todo el tiempo que tengan en sus actuales grados o empleos.

La Comisión de Defensa Nacional al considerar este proyecto le mereció dudas su origen constitucional frente a la disposición del artículo 45, inciso tercero, de la Constitución Política del Estado que dispone que corresponde al Presidente de la República la iniciativa "para conceder o aumentar sueldos y gratificaciones al personal de la Administración Pública del Estado".

El proyecto del Honorable Senado tuvo su origen en una moción de los Honorables Senadores señores Eleodoro E. Guzmán y Julio Martínez Montt.

Lo que tengo a honra poner en conocimiento de V. E. por acuerdo de la Comisión. Dios guarde a V. E.

(Fdos.): **Pedro Espina.** — **Carlos Andrade Geywitz, Secretario**".

N.º 5.—MOCION DE LOS SEÑORES ILLANES, HURTADO, DON FERNANDO; FONCEA Y URCELAY

"HONORABLE CAMARA:

La ley N.º 10.342, de 13 de junio de 1952, autorizó a la Municipalidad de Pelarco para contratar un empréstito hasta por la suma de setecientos mil pesos (\$ 700.000), para financiar la red de alumbrado público al pueblo de Pelarco y otros sectores de esta comuna.

Los fondos concedidos han sido insuficientes para satisfacer la realización de todas las obras necesarias para cumplir la finalidad expresada. Es así, como el pueblo de San Rafael no ha podido ser dotado de alumbrado público.

La Municipalidad de Pelarco en sesión de fecha 12 de mayo del presente año, acordó solicitar la ampliación del empréstito concedido por la ley N.º 10.342, con el objeto de extender el servicio de alumbrado público a la referida localidad.

En mérito de estas consideraciones y en el evidente interés público que encierra el dar

a esta población energía eléctrica y alumbrado tengo el honor de someter a la consideración de la Honorable Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEY

"**Artículo único.**—Substitúyese en el artículo 1.º de la Ley N.º 10.342, publicadas en el "Diario Oficial", con fecha 13 de junio de 1952, la cantidad de "setecientos mil pesos (\$ 700.000)", por "un millón cien mil pesos (\$ 1.100.000)".

El producto de la ampliación de este empréstito se destinará a dotar de energía eléctrica y alumbrado público al pueblo de San Rafael, de la comuna de Pelarco.

(Fdos.): **Alfredo Illanes.** — **Santiago Urce lay.** — **Fernando Hurtado.** — **José Foncea**".

N.º 6.—MOCION DEL SEÑOR GUZMAN**PROYECTO DE LEY**

"**Artículo único.**— Libérase de todo derecho de internación, de almacenaje, de los impuestos establecidos en el decreto N.º 2.772, de 18 de agosto de 1943, que fijó el texto refundido de las disposiciones sobre impuestos a la internación, producción y cifra de negocios y sus modificaciones posteriores y, en general, de todo derecho o contribución a un armonio importado para la Iglesia Evangélica Alemana de Osorno".

(Fdo.): **Alberto Guzmán**".

N.º 7.—MOCION DEL SEÑOR MINCHEL

"HONORABLE CAMARA:

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

PROYECTO DE LEY

"**Artículo 1.º**— Las deudas u obligaciones por créditos en cuenta corriente, letras, pagarés u otros documentos a favor de los Bancos Comerciales, Caja Nacional de Ahorros y de particulares y firmas comerciales, contraídos o garantizados dentro de la provincia de Maule, antes de la promulgación de esta ley, sólo podrán ser exigibles noventa días después de la vigencia de esta ley.

La moratoria establecida en el inciso precedente, se extiende a los giradores y avalistas de las letras, y a los codeudores solidarios o fiadores de cualquiera de las deudas u obligaciones a que se refiere dicho inciso.

Artículo 2.º—En las obligaciones enumerados en el artículo anterior el interés, ordinario no podrá exceder de más de un 2%, incluso comisiones, al fijado por el Banco Central de Chile a los Bancos accionistas.

Artículo 3.º— Los Bancos Comerciales y la Caja Nacional de Ahorros sólo podrán cobrar

intereses penales en el caso de mora en el servicio de las deudas, en la forma que para su pago establece la presente ley.

Artículo 4.º— En las obligaciones indicadas en el artículo 1.º que procedan de contratos con garantía hipotecaria o prendario, no será necesario otorgar una nueva escritura pública, y el pagaré en que se reconoce el saldo adeudado, con sus respectivos intereses, formará parte de la obligación principal contraída y no constituirá novación respecto de dicha obligación.

Asimismo, las letras de cambio que prevengan de contratos referidos en el inciso anterior, se entenderán renovados y prorrogados de acuerdo con el artículo 1.º sin necesidad de extender nuevas escrituras, formando parte siempre de la obligación principal y tampoco constituirán novación respecto de dicha obligación.

Artículo 5.º— La presente ley regirá desde el día de su publicación en el "Diario Oficial".

(Fdos.): Luis Minchel Balladares".

N.º 8.—PETICION DE SESION

"Santiago, 23 de junio de 1953.

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 24 de junio, a las 14.30 horas, a fin de tratar el accidente del avión "Lodestar" 0100 y la situación de la Línea Aérea Nacional.

Saludamos atentamente a V. E.

(Fdos.): Fernando Vial. — Miguel Huerta. — Humberto del Río. — Luis Undurraga. — Salvador Correa. — Pablo Aldunate. — Domingo Cuadra. — Héctor Correa. — Hernán Arellano. — Alfredo Illanes. — Carlos José Errázuriz. — Bernardo Larraín. — Enrique Campos. — Luis Valdés. — Juan Checura. — Pedro Espina. — Hugo Zepeda. — Armando Jaramillo. — Ignacio Urrutia. — Héctor Ríos. — Humberto Enriquez. — Edmundo Pizarro. — Humberto Bolados. — Manuel Rioseco. — Rafael Vives. — Jaime Egaña. — Enrique Serrano. — Hernán Romani. — Pedro González".

N.º 9.—COMUNICACION

Del señor Director del Seminario de Derecho Público de la Universidad de Chile, por medio de la cual invita a los señores Diputados a una conferencia que se dictará en el Salón de Honor de dicha Universidad sobre el tema denominado "Partidos Políticos".

V. — TEXTO DEL DEBATE

—Se abrió la sesión a las 14 horas y 45 minutos.

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

Las Actas de las sesiones 7.a, 8.a y 9.a quedaron aprobadas, por no haber merecido observaciones.

Se va a dar la Cuenta.

El Secretario da cuenta de los asuntos llegados a Secretaría.

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

1.—RETIRO POR EL EJECUTIVO DE DIVERSOS PROYECTOS DE LEY

El señor CASTRO (Presidente).— El Presidente de la República ha resuelto retirar del conocimiento del Congreso Nacional, los siguientes proyectos de ley:

El que estructura la planta del personal y fija nuevas normas para el funcionamiento de la Dirección General de Obras Públicas;

El que fija la planta del personal de la Inspección Superior de Ferrocarriles, y

El que otorga diversas franquicias arancelarias y consulares a los nacionales de España y países latinoamericanos para su entrada al país.

Si le parece a la Honorable Cámara, se accederá a lo solicitado por el Presidente de la República.

Acordado.

2.—RETIRO POR EL EJECUTIVO DE LAS OBSERVACIONES FORMULADAS A DIVERSOS PROYECTOS DE INTERES PARTICULAR

El señor CASTRO (Presidente).— El Presidente de la República ha resuelto retirar las observaciones que había formulado a los proyectos que favorecen a doña Berta Cruz Carrera de Pedreros, a don Armando Moraga Droguett, a doña María Angélica Lagos y a don Gabino Morales Díaz.

Si le parece a la Cámara, se acordará dar por retiradas dichas observaciones.

Acordado.

3.—ENVIO A LA COMISION DE CONSTITUCION, LEGISLACION Y JUSTICIA DEL PROYECTO QUE AUMENTA LOS SUELDOS A LOS MIEMBROS DE LAS FUERZAS ARMADAS QUE PERMANECIEREN DETERMINADO TIEMPO EN UN MISMO GRADO

El señor CASTRO (Presidente).— La Comisión de Defensa Nacional ha solicitado que se envíe a la de Constitución, Legislación y Justicia, para que informe acerca de su constitucionalidad, el proyecto remitido por el Senado, que aumenta el sueldo de los miembros de las Fuerzas Armadas que permanecieren determinado tiempo en un mismo grado.

Si le parece a la Cámara, así se acordará.

Acordado.

4.—ACCIDENTE DEL AVION LODESTAR 0100 DE LA LINEA AEREA NACIONAL. —POLITICA SEGUIDA ULTIMAMENTE POR ESTA EMPRESA

El señor CASTRO (Presidente). — En conformidad al objetivo de la citación, corresponde ocuparse del accidente del avión Lodestar 0100, y de la situación de la Línea Aérea Nacional.

De acuerdo con el Reglamento, le corresponde usar de la palabra, en primer término, al Comité Liberal.

El señor UNDURRAGA. — Pido la palabra.

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

El señor UNDURRAGA. — Señor Presidente, en la sesión de ayer, tuve oportunidad de dar a conocer algunos antecedentes sobre el accidente del Lodestar 0100 de la Línea Aérea Nacional. Desgraciadamente, no me fue posible continuar estas observaciones, por cuanto algunos Honorables colegas se opusieron a que se me prorrogara el tiempo de que, entonces, disponía.

En virtud de esta situación, nos ha parecido conveniente a algunos Diputados celebrar una sesión especial, ya que la importancia de este accidente aéreo no puede ser desconocida por ningún sector del país.

Pero, antes de seguir, porque en realidad esta es una continuación de las observaciones hechas ayer, quiero dejar en claro algunos pequeños aspectos de este asunto. Se dijo por algunos Diputados agrariolaboristas, que se estaba haciendo política alrededor de este accidente.

Puedo manifestar a la Honorable Cámara que está muy lejos de nuestro propósito hacer política acerca de un asunto de esta gravedad. Debo decir a los Honorables colegas que formularon tal apreciación que podría hacerse política, y con mucho fundamento, sobre el manejo de la Línea Aérea Nacional: así quedaría demostrado que la política que esta institución sigue en su labor, es equivocada.

Podría haber traído al debate, por ejemplo, sin necesidad de referirme al accidente del Lodestar 0100, la situación del Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa, quien está cobrando sueldos cuantiosos, no obstante que existe un informe en contrario de la Contraloría General de la República. Efectivamente, el señor Merino Benítez percibe sus emolumentos de General en retiro, reajutable automáticamente por disposición expresa de la ley, y además, recibe íntegramente su renta como Vicepresidente de la Institución. Y esto ocurre, señor Presidente, a pesar de una resolución adversa de la Contraloría.

Podría haber traído a colación otros hechos...

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

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

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

El señor ENRIQUEZ. — ¿Si la Contraloría General de la República no acepta ese temperamento, cómo es que él se está aplicando?

El señor UNDURRAGA. — Se está aplicando, a pesar de lo que dice Su Señoría, así como se hacen muchas cosas actualmente: esta gente se atiene a la política de los hechos consumados.

Precisamente, por si algún Honorable Diputado ponía en duda mis aseveraciones, he traído el informe correspondiente de la Contraloría General. Puedo aseverar en forma categórica que, pese a dicho dictamen, tanto el Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional, como algunos altos jefes de la Empresa, que son militares o aviadores en retiro, están percibiendo emolumentos muy superiores a los que permite la compatibilidad legal.

El señor ENRIQUEZ. — El hecho que denuncia Su Señoría es sumamente grave, porque significa que se está substrayendo al conocimiento del poder contralor del país, una serie de situaciones irregulares.

El señor UNDURRAGA. — Efectivamente, Honorable colega. Creo que esto tendrá que ser materia de otra investigación o intervención de la Honorable Cámara.

Debo agregar, señor Presidente, que, si se tratara de hacer política sobre este accidente, podría recordar a esta Honorable Corporación que, en el mes de diciembre del año pasado, el Diputado que habla denunció a la Honorable Cámara que se había designado asesor técnico de la Vicepresidencia al señor José Agustín Riveros, un profesional que había sido eliminado de la Fuerza Aérea por mal comportamiento, ya que había fracasado rotundamente en la traída de la escuadrilla de los aviones Junkers, de Mendoza a Santiago, si mal no recuerdo, en los años 1940 o 1941.

Es decir, señor Presidente, para hacer observaciones de índole política, para criticar o fiscalizar los actos de la Línea Aérea Nacional —a pesar de que a los Consejeros parlamentarios no se nos informa de los detalles y de todo lo que está ocurriendo en este servicio—, tenemos que andar poco menos que pesquisando los hechos. Nada se nos comunica oficialmente, sino que todo se hace a petición expresa y especial de los señores Consejeros.

Pues bien, valga esto para decir entonces que en el caso del accidente del avión Lodestar 0100, no se trata de hacer política ni tampoco de desprestigiar al Servicio. Por el contrario, se trata de observar ciertas prácticas y normas que nos sirvan de experiencia a todos, a fin de cuidar con más cautela y precaución esto que yo llamo un patrimonio extraordinariamente valioso: la vida de los tripulantes y pasajeros, el material de la Línea Aérea Nacional; en una palabra, el prestigio de esta empresa, que tanto queremos todos los chilenos.

Sostenía ayer que, en este caso, además de la responsabilidad técnica, que será difícil establecer, —porque la causa precisa y directa del accidente jamás se podrá determinar— hay una responsabilidad moral que afecta a los hombres que dirigen una empresa de esta naturaleza.

Así, sostenía ayer que existía una responsabilidad que no puede eludirse, sino que, por el contrario, debe afrontarse. A juicio del Diputado que habla, que tiene algún conocimiento de la Línea Aérea Nacional por haber formado parte de su Consejo durante varios años, el cuidado del material de la mencionada institución se está haciendo en deficientes condiciones. Esto no puede atribuirse a fallas de la tripulación, sino que, lisa y llanamente, a defectos en su directiva y en su organización.

Repito, no es posible determinar qué ocurrió en el momento mismo del accidente. Nadie podrá imaginarse, absolutamente nadie, qué sucedió en esos 40 ó 45 segundos fatales, mientras el avión perdía todo control y se precipitaba a tierra. Pero, sí, es posible imaginarse otros hechos que están al alcance nuestro.

En primer término, señor Presidente, he recibido informaciones que me permiten asegurar ante la Honorable Cámara que el avión Lodestar 0100 tenía dos órdenes de trabajo pendientes, por falla de los carburadores o de los motores mismos, y que esos trabajos fueron postergados hasta que el avión regresara de su viaje a Antofagasta. ¡Este es un hecho gravísimo!

En segundo término, tengo antecedentes para poder manifestar a la Honorable Cámara que el cuidado o mantenimiento de los aviones no se está haciendo en la forma tranquila, en la forma acuciosa en que debe procederse en casos tan calificados como son estos que suceden en la aeronavegación comercial.

El señor DE LA FUENTE.— ¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor UNDURRAGA.— Con todo gusto.

El señor DE LA FUENTE.— Me agrada saber, señor Presidente, si el Honorable señor Undurraga, que es miembro del Consejo de la Línea Aérea Nacional, en algunas de sus reuniones ha hecho estas observaciones

que ahora formula ante la Honorable Cámara.

El señor UNDURRAGA.— Con todo gusto, Honorable colega, voy a satisfacer a Su Señoría.

Puedo decir al Honorable Diputado, que, para precaverme de esta cortina de humo que se quiere tender alrededor de estos graves hechos, con la experiencia que ya he recogido como Consejero en la nueva Administración de la Empresa, contraté dos taquígrafos, a fin de que tomaran una versión exacta de todo lo que se dijera en la última reunión del Consejo de la Línea Aérea Nacional.

Tengo aquí, en mi poder, la versión taquigráfica de lo dicho en el Consejo, versión que pongo a disposición de la Honorable Cámara y del Honorable señor De la Fuente...

El señor DE LA FUENTE.— Muchas gracias, Honorable colega.

El señor UNDURRAGA.— Si revisáramos algunas de las intervenciones del señor Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa, podríamos comprobar hasta dónde llega lo que me atrevo a calificar de inconsciencia de la dirección de la Línea Aérea Nacional.

Por lo demás, Honorables colegas, como el Diputado que habla representa al Honorable Senado en el seno de ese organismo, con fecha de hoy he enviado una comunicación a esa rama del Poder Legislativo y ha puesto a su disposición la versión taquigráfica de la última sesión del Consejo de la Línea Aérea Nacional.

Pues bien, señor Presidente, me atrevo a asegurar ante la Honorable Cámara que la mantención del material de vuelo en la Línea Aérea Nacional es deficiente, y está averiado por numerosas causas.

En primer término, señor Presidente, hay un hecho elemental; para comprobarlo, no es necesario ser especialista. Cuando se está operando con el mismo material, con los mismos repuestos, con el mismo presupuesto de divisas, con el mismo personal y, aún más, con la agravante de que el personal ha sido cambiado en muchas ocasiones, de la noche a la mañana, y se han triplicado o cuadruplicado los itinerarios, tiene que resentirse necesariamente la mantención del servicio. No es posible dar el mismo servicio que se daba antes, si acaso no se aumentan otros factores, como los repuestos, el personal, la calidad de la gente, y, sobre todo, si no se aumenta un factor importantísimo en materia de aviación: la tranquilidad de las personas que están atendiendo la mantención del material aéreo.

A este respecto, señor Presidente, debo manifestar que, con motivo de las Facultades Extraordinarias y de haber tomado a su cargo la Línea Aérea Nacional una nueva directiva, en esta empresa se está trabajando, prácticamente, en un sistema de terror. Muchas

veces se ordena la salida de una máquina y, como ella no está lista, el vicepresidente da órdenes a la Maestranza para que la máquina sea llevada a la losa y salga en vuelo.

Sé que, en cierta oportunidad, en una reunión de jefes calificados de la empresa, alguien manifestó al señor Merino Benítez que podría producirse un accidente y este señor le contestó rotundamente: "De eso usted no tiene por qué preocuparse, porque de los accidentes respondo yo". Es decir, Honorables Diputados, aquí se revela eso que yo he denominado "el criterio" del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de los años 1930 y 1931...

El señor GALLEGUILLOS (don Víctor).— Esto es muy serio.

El señor UNDURRAGA.— Es el mismo caso, Honorable Diputado, que cuando se mandó a la muerte al Capitán Fuentes, habiéndose cortado las aspas de una hélice. Sin embargo, el Comandante en Jefe ordenó que el Capitán Fuentes saliera en vuelo. Naturalmente, el Capitán Fuentes, que cumplía órdenes, como militar cumplidor de sus deberes, pereció en este accidente.

Aquí no se puede estar haciendo experimentos. La aviación comercial ha superado mucho tiempo esta etapa. Hoy no se puede decir que hay necesidad de víctimas o que es necesario sacrificar gente, vidas, material y prestigio para que la aviación progrese...

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

El señor UNDURRAGA.— Un momento, Honorable colega.

Hoy día no es heroísmo volar en un avión comercial. Esto debe ser una cosa lógica y natural. Pues bien, Honorables Diputados, con este sistema, con este régimen, con esta administración arbitraria y atrabiliaria, se está convirtiendo, prácticamente, en un acto heroico lo que debía ser una cosa perfectamente natural para todos los hombres que necesitan de este medio de transporte.

Ahora concedo, con todo gusto, la interrupción que el Honorable colega, señor Miranda, me había solicitado.

El señor MIRANDA (don Hugo).— Señor Presidente, hace algunos momentos, el Honorable señor Undurraga se refirió a la actitud del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea del año 1931. Esta actitud temeraria del Jefe de la Fuerza Aérea de aquel entonces de ninguna manera puede hacer escuela, mucho menos en la Línea Aérea Nacional, que es una empresa de aeronavegación de tipo comercial.

Por este motivo, me parece que es conveniente que la Honorable Cámara conozca el nombre del Comandante en Jefe a que se ha referido el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.— Fué el señor Merino Benítez, Honorable colega.

El señor DE LA PRESA.— ¿Quién fundó la Línea Aérea Nacional, Honorable colega?

El señor UNDURRAGA.— Eso no importa nada, Honorable Diputado.

El señor CASTRO (Presidente).— Ha terminado el tiempo del Comité Liberal.

El señor UNDURRAGA.— Le ruego, señor Presidente, recabar el asentimiento de la Honorable Cámara para que se me prorrogue la hora, porque tengo que dar antecedentes que le interesan mucho a esta Corporación. Además, estamos celebrando sesión especial con este objeto.

El señor CASTRO (Presidente).— La Mesa advierte que la prórroga de la hora al Comité Liberal significaría perjudicar a los otros Comités en el tiempo que les corresponde. Por lo demás, como la sesión termina a las dieciséis horas, no van a poder usar de la palabra todos los comités.

El señor CARMONA.— Es interesante conocer íntegramente los informes que está dando el Honorable señor Undurraga, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— ¿Cuánto tiempo necesita Su Señoría?

El señor UNDURRAGA.— Más o menos quince minutos, señor Presidente.

El señor CARMONA.— Pido que se prorrogue la hora por todo el tiempo que sea necesario.

El señor CASTRO (Presidente).— Solicito el asentimiento unánime de la Honorable Cámara para prorrogar el tiempo al Honorable señor Undurraga hasta que termine sus observaciones.

El señor PALMA (don Armando).— No, señor Presidente.

El señor MINCHEL.— Siempre que no se perjudique a los otros Comités.

El señor MIRANDA (don Hugo).— El Comité Radical le cede su tiempo.

El señor GALLEGUILLOS (don Víctor).— El Comité Socialista también le cede su turno.

El señor MIRANDA (don Hugo).— Lo interesante es conocer el mayor número de antecedentes.

El señor CASTRO (Presidente).— El Comité Radical sólo va a disponer de diez minutos.

El señor UNDURRAGA.— El Comité Conservador Tradicionalista me ha manifestado que no tendría inconveniente en que ocupara su tiempo.

El señor CASTRO (Presidente).— En total, Su Señoría dispone de veinticinco minutos para usar de la palabra.

Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.— Decía, señor Presidente, que la mantención de los servicios de la Línea Aérea Nacional, se ha resentido por una serie de circunstancias, que son imputables, exclusivamente, a las personas que tienen a su cargo la Dirección superior de estos servicios, llámense Vicepresidente Ejecutivo, Gerente Técnico de Operaciones

o Ingeniero. Estos servicios se resienten, como he dicho, porque con el mismo material, con los mismos elementos, se están triplicando o cuadruplicando los itinerarios. En estas condiciones, no se ganaría nada con que la Línea Aérea Nacional adquiriera mejor material, comprara aviones más modernos, si la mantención de ese material no va a poder hacerse en forma eficiente, porque el material, por muy nuevo que sea, a las tantas horas de vuelo, tiene que sufrir revisiones obligadas. Si no se le puede dar un servicio adecuado, va a constituir exactamente el mismo riesgo volar en un avión recién adquirido que en uno de los que actualmente tiene en uso la Empresa.

Con una máquina suficientemente probada ocurrió el accidente en Copiapó. No puede decirse que las horas de vuelo que tienen los aviones Lodestar signifiquen algo dentro de esa posibilidad de accidentes. Los aviones Lodestar que tiene la Empresa han volado, como término medio, entre siete mil y nueve mil horas. Actualmente, en Estados Unidos, existe el mismo tipo de máquinas que tienen voladas dieciocho y diecinueve mil horas, porque, teóricamente, el avión está en las mejores condiciones, siempre que su motor y que las partes que pueden fallar técnicamente sean revisadas, en conformidad a un horario determinado.

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

El señor UNDURRAGA.— Con todo gusto.

El señor CAMPOS (don Enrique).— Tengo entendido, Honorable colega, y creo que sería de interés que este dato lo conociera la Honorable Cámara, que los aviones, como los del tipo Lodestar, que son de modelo relativamente anticuado, van sufriendo, de acuerdo con la experiencia que va recogiendo la fábrica, una serie de modificaciones que los van haciendo más seguros en su uso.

Quisiera saber si Su Señoría estaría en condiciones de decirnos si esas modificaciones se han ido cumpliendo en la Línea Aérea Nacional, si se ha ido modificando el material, a fin de dar seguridad al vuelo de estos aviones de pasajeros.

El señor UNDURRAGA.— Puedo manifestar a Su Señoría que todas las fábricas de aviones, mensual o quincenalmente, están proporcionando a las empresas que utilizan su material de vuelo lo que se llama "la cartilla de mantenimiento", en la cual se especifican las modificaciones o el servicio adecuado de ese material. En consecuencia, aun cuando no me consta el dato específico, casi me atrevería a decir a Su Señoría que la Fábrica Lodestar, que fabrica este tipo de aviones, necesariamente tiene que estar mandando su cartilla de mantenimiento, como lo hacen todas las fábricas de aviones.

El señor CUETO.— Los aviones Lodestar están fuera de serie, Honorable Diputado.

El señor UNDURRAGA.— Probablemente, pero, en todo caso, aun cuando ya no fabrican este tipo de aviones, siguen mandando la cartilla de mantenimiento, como ocurre con los aviones Douglas D-C-3, que tiene la Línea Aérea Nacional y que actualmente no se fabrican. Sin embargo, la Fábrica Douglas continúa enviando la cartilla de mantenimiento.

No se saca nada con recibir las instrucciones del fabricante o con recibir las experiencias de todos estos organismos que interviene, si acaso el mantenimiento no se hace en forma adecuada. En la Línea Aérea Nacional actualmente, y esto es una cosa fácilmente comprobable, se han cambiado los grupos de mantención. Por ejemplo, se ha tomado un grupo de mecánicos de aviones Martin y, de la noche a la mañana, se les ha colocado en aviones Douglas. En la misma forma, Honorables colegas, se ha hecho respecto de otros tipos de aviones. Aún más, se ha llegado a extremos tales, que a algunos mecánicos antiguos y extraordinariamente experimentados en este material, se les ha echado de la empresa, en menos de media hora, por hacer comentarios desfavorables a algún ingeniero.

El señor DE LA PRESA.— ¿Por qué no da datos concretos?

El señor UNDURRAGA.— Ya voy a dar datos concretos, Honorable Diputado.

El señor DAVID.— ¡Después de la sesión!

El señor UNDURRAGA.— No, Honorable Diputado; se los voy a dar ahora, aun cuando no traigo escritas mis observaciones, como lo hace Su Señoría.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

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

El señor UNDURRAGA.— Con todo agrado.

El señor SCHAULSOHN.— Del curso que toma el debate se desprende que algunos Diputados desean pedirle mayores antecedentes al Honorable señor Undurraga. Creo que, como esto puede ocurrir, la manera lógica es darle el tiempo necesario al Honorable Diputado que está haciendo uso de la palabra, para que pueda conceder interrupciones...

Un señor DIPUTADO.— ¡Está presidiendo el Honorable señor Castro, Honorable colega!

El señor SCHAULSOHN.— Con la venia del Honorable señor Undurraga, estoy haciendo una petición para que el señor Presidente la formule a la Honorable Cámara. Ruego a Su Señoría que recabe el asentimiento de la Honorable Cámara para prorrogar el tiempo del Honorable colega, a fin de que pueda dar satisfacción, precisamente, a los Honorables Diputados que desean solicitar interrupciones.

El señor MARTONES MORALES.— No hay inconveniente.

Un señor DIPUTADO.— Su Señoría dispone de veinticinco minutos.

El señor UNDURRAGA.— Señor Presidente, parece que hubiera inconveniente. Hay un Honorable colega que reclama, porque dispongo de veinticinco minutos.

El señor MARTONES MORALES.— Yo no he reclamado, Honorable Diputado.

El señor CASTRO (Presidente).— Al término de los veinticinco minutos concedidos al Honorable señor Undurruga, solicitaré el asentimiento de la Honorable Cámara para prorrogarle el tiempo.

Puede continuar Su Señoría.

El señor ENRIQUEZ.— La Mesa podría solicitar este asentimiento de la Sala inmediatamente.

El señor SCHAULSOHN.— En esta forma, el Honorable Diputado podría conceder interrupciones.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

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

El señor DE LA FUENTE.— Siempre que conceda interrupciones.

El señor CASTRO (Presidente).— Acordado.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

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

El señor UNDURRAGA.— Señor Presidente, parece que existiera cierta nerviosidad por los antecedentes y por los casos concretos. Yo voy a dar estos antecedentes y voy a citar casos concretos.

Hace tres días, se echó de la empresa al mecánico jefe del grupo de mantención, señor Jorge u Oscar Palma —no recuerdo bien el nombre—, por haber hecho algunos comentarios que, seguramente, no le convenían al ingeniero de mantención.

Se echó de la empresa, señor Presidente, a un hombre con diez años de servicios en la Línea Aérea y con once o doce años en la Fuerza Aérea, como mecánico jefe del grupo de mantención, porque seguramente no estuvo de acuerdo con la apreciación del ingeniero sobre el accidente, en Vallenar, del avión en que viajaba el Vicepresidente Ejecutivo de la Línea Aérea Nacional, señor Merino Benítez. Me voy a referir a esto, porque es lógico que se conozcan todos los antecedentes.

Yo estoy hablando de mala mantención, estoy hablando de irresponsabilidad. Hay algunos antecedentes que abonan estas afirmaciones.

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

El señor UNDURRAGA.— Si me perdona el Honorable colega, le ruego me permita terminar este capítulo, si pudiera llamarse así.

Al día siguiente del accidente del Lodestar 0-100 —y doy este antecedente sin que ello signifique que dispuse de la totalidad de las informaciones, porque la totalidad de ellas no se nos proporcionan—, es decir, el 16 de junio, los aviones de la Línea Aérea tuvieron las fallas que voy a mencionar, y que quisiera que la Honorable Cámara se sirviese tener muy presentes.

El avión Douglas 241 efectuó un aterrizaje de emergencia, en Copiapó, con un motor parado y colocada la hélice de ese motor en bandera; el Martín que venía de Montevideo a Santiago tuvo un aterrizaje de emergencia en Mendoza para arreglar una falla de la celosía del motor; el Martín que debía salir de Santiago a Antofagasta debió cancelar su viaje por falla de dos motores; el Douglas 0100, en que viajaba el Vicepresidente Ejecutivo de la Línea Aérea Nacional, para actuar en el sitio del accidente del Lodestar 0100, tuvo un aterrizaje de emergencia en Vallenar y debió colocar un motor con su hélice en bandera, a pesar de las precauciones que los señores Diputados deben imaginar que tienen que haberse tomado con un avión especial en que viajaba el Vicepresidente de la Empresa; el Douglas D-C 3, que debía salir a Temuco ese mismo día, tuvo 4 horas o más de atraso por fallas de los motores.

Pero hay más, señor Presidente; el avión en que viajó el Vicepresidente de la Empresa, tuvo una falla de motor, porque la conexión de la cañería de la bencina estaba mal hecha. Esto ocurre debido a los frecuentes cambios de faenas del personal, puesto que si se trasladan los mecánicos de los talleres de un tipo de avión a las de otro, y se les urge para que coloquen las máquinas en pie de eficiencia, probablemente se producirán fallas de orden técnico. ¿Qué hizo el Vicepresidente Ejecutivo? Se trasladó a otro avión y de vuelta, ¡admírense los señores Diputados!, no se vino en esta máquina sino que hizo el trayecto en el avión del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea; o sea, para venir no ocupó los servicios de la Línea Aérea Nacional.

Un señor DIPUTADO.— No tenía confianza en ellos.

El señor UNDURRAGA.— Y esto lo pudieron verificar los Honorables colegas que se hallaban en Los Cerrillos esperando los restos de las víctimas del último accidente. Ese día Sus Señorías pudieron ver que el Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa viajaba en el avión del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, y no en el avión de la Línea Aérea Nacional que estaba en servicio especial hasta Coquimbo.

Pero aún hay más: ese día, el avión Douglas 241, el que tuvo un aterrizaje de emergencia en Copiapó, como he dicho, iba bajo el mando del Comandante señor Valjalo, un distinguido piloto de la Línea Aérea Nacional, millonario del aire, hombre de mucha experiencia y con excelentes calificaciones.

El señor Valjalo, después de un aterrizaje de emergencia en Copiapó, colocó un radio, el N.º 262, a las 12.15 horas pidiendo instrucciones al ingeniero de Santiago sobre lo que debía hacer, porque se le había producido una falla de motor. Desde Santiago se le ordenó, señor Presidente, que procediera al cambio de un magneto y del juego de bujías, magneto y juego de bujías que un avión debe llevar siempre en perfecto estado, aun cuando se encuentre en las mejores condiciones posibles, porque son los repuestos de más uso de la máquina. Pues bien, al tratar de colocar estas piezas, se pudo establecer que el magneto que llevaba el avión 241 no tenía fibras, o sea, que no servía de nada, y que las bujías habían sido dejadas fuera de uso el 10 de junio.

Yo digo, Honorable Cámara, ¿y los pasajeros? ¿Y las vidas humanas y las personas que ocupan estos servicios? ¿Entonces llega a tanto la irresponsabilidad que incluso los repuestos que se usan en las máquinas no son adecuados, ya que se anda trayendo un magneto sin fibras y un juego de bujías dado de baja?

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

El señor UNDURRAGA.— Con todo gusto.

El señor GUZMAN.— Señor Presidente, quiere preguntarle al Honorable señor Undurraga, que defiende con tanto celo el prestigio de la Empresa ante la cual es representante, ¿por qué, según he sabido, Su Señoría ha estado defendiendo el contrato que mantiene la Línea Aérea Nacional con la firma Air Carrier de los Estados Unidos?

Desgraciadamente, señor Presidente, hemos tenido poco tiempo para informarnos sobre la marcha de la Línea Aérea Nacional. Sin embargo, es sabido que en la firma Air Carrier de los Estados Unidos existe un pariente del ex Vicepresidente Ejecutivo, señor Del Villar. Es sabido, Honorable Cámara, como debe constarle al Honorable señor Undurraga, que los repuestos que recibe la Línea Aérea Nacional desde los Estados Unidos por intermedio de la firma Air Carrier son, se pueden suponer, de mala calidad; incluso, le envían como repuestos, desechos de guerra que Air Carrier ha adquirido en Estados Unidos y que pertenecieron a los aviones dados de baja en la última conflagración.

Aquí hay un informe del Departamento técnico de Ingeniería de la Línea Aérea Nacional, que dice lo siguiente:

“Ha ordenado esa Gerencia una información respecto de los inconvenientes ocurridos

en el abastecimiento de repuestos al hacerse las adquisiciones en los Estados Unidos de Norte América por intermedio de nuestros Agentes de Compras, Air Carrier Supply Corp.

Para tal objeto he examinado la documentación respectiva del Departamento de Ingeniería y la del Departamento de Abastecimientos y Adquisiciones, correspondiente a los años 1951 y 1952, con el siguiente resultado:

DEPARTAMENTO DE INGENIERIA

1.— Dos motores R-1830 llegaron con fallas de regulación, accesorios cambiados (magnetos), una bomba hidráulica agripada en uno de ellos. (IT-59 de 2-III-1951) al Jefe del Departamento de Abastecimientos y Adquisiciones.

2.— A los magnetos de estos mismos motores fue preciso cambiarles un exceso de piezas en su primera revisión, lo que demuestra que no eran nuevos (IT-223 de 14-VII-1951) al Jefe de Abastecimientos y Adquisiciones.

3.— Dos ejes reductores para motores R2800 CA-15 se retrasaron indebidamente y en exceso (IT-65 del 5-III-1952) al Jefe del Departamento de Abastecimientos y Adquisiciones.

4.— Dos Impeller Shaft Assy, que fueron entregados por la Fábrica Pratt and Whitney en octubre de 1951, en marzo de 1952 no habían sido embarcados aún por Air Carrier Supply Corporation”.

Yo creo que Air Carrier, firma a la cual se le ha dado la exclusividad para el abastecimiento de repuestos a la Línea Aérea Nacional, no está cumpliendo con su deber. Y, precisamente, el Honorable señor Undurraga no debería haber defendido a esta firma cuando se trató de desahuciar el contrato...

El señor UNDURRAGA.— ¡Su Señoría está equivocado! ¡Yo no la defendí!

El señor DAVID.— ¡Su Señoría se abstuvo!

El señor UNDURRAGA.— Tengo el acta aquí...

El señor GUZMAN.— También tenemos el acta aquí.

El señor UNDURRAGA.— ¡Es muy distinto!

El señor CUADRA.— ¡Los han engañado a Sus Señorías!

El señor UNDURRAGA.— ¿Ha terminado su interrupción, Su Señoría?

El señor GUZMAN.— Sí, Honorable Diputado.

El señor UNDURRAGA.— Celebro, señor Presidente, que se haya planteado esta materia, porque ello da oportunidad para hacer también otras averiguaciones.

Cuando se celebró el contrato de la Línea Aérea Nacional con la Air Carrier, me tocó intervenir como Consejero...

El señor DAVID.— A favor de la "Air Carrier"...

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor CASTRO (Presidente).— Ruego a los Honorables Diputados guardar silencio.

Está con la palabra el Honorable señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA. — Rogaría a los Honorables colegas que han expresado que yo definiendo intereses extraños, que se responsabilizaran de esa afirmación y la debatieramos aquí en la Honorable Cámara.

El señor CASTRO (Presidente).— Honorable Cámara, las palabras antireglementarias que han usado algunos señores Diputados, serán suprimidas de la versión oficial.

Ruego a Sus Señorías se sirvan abstenerse de usar términos antiparlamentarios.

Puede continuar el Honorable señor Undurraga.

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

El señor UNDURRAGA.— Con todo gusto.

El señor ENRIQUEZ.— Yo quisiera que se centralizara el debate en la materia que es objeto de esta sesión. Es muy sencillo y muy manido este sistema de evitar que se esclarezcan los problemas que interesan al país...

Varios señores DIPUTADOS.— No es eso...

El señor ENRIQUEZ.— Dejanme terminar, Honorables colegas.

El Honorable señor Undurraga fue designado Consejero de la Línea Aérea Nacional por el Congreso. Ahora Su Señoría está dando a conocer antecedentes que tiene sobre la marcha de esa Empresa, y, especialmente, sobre el accidente sufrido por uno de sus aviones, accidente que ha ocurrido después que la Línea Aérea ha logrado durante muchos años el premio de seguridad de vuelo. Y nos está dando datos de tal gravedad, que en realidad abisman; pero, desde los bancos de los Diputados de Gobierno se pretende silenciar al Honorable señor Undurraga...

El señor DAVID.— ¡En absoluto...!

El señor LIRA.— ¡Le hemos dado toda una sesión...!

El señor ENRIQUEZ.— Permítame terminar mi pensamiento. Se pretende silenciar al Honorable señor Undurraga, llevando el debate a un terreno personal, haciéndole la imputación de que ha defendido determinados intereses en el seno de la Línea Aérea. Podemos celebrar todas las sesiones que hagan falta para esclarecer este asunto; pero, entretanto, el Honorable señor Undurraga cumple con su cometido, y esperamos que nos siga dando cuenta de todo lo que nosotros deseamos saber, en relación con su cargo de Con-

sejero de la Línea Aérea Nacional. En seguida se le podrán formular los cargos que se quiera respecto de su actuación personal, para lo cual pueden celebrarse las sesiones que se deseen. Pero, Honorable Cámara, no se venga en esta ocasión a tender una cortina de humo...

El señor LIRA.— No se trata de eso.

HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor LIRA.— No se trata de eso, Honorable colega, como lo demuestra el hecho de que deseamos que la Honorable Cámara celebre todas las sesiones necesarias para conocer lo que ocurre en la LAN.

Por eso no es justo que Su Señoría insista en esta observación.

El señor CASTRO (Presidente).— ¿Terminó el Honorable señor Enríquez?

El señor ENRIQUEZ.— Quiero terminar, señor Presidente, aprovechando esta interrupción, pidiéndole al Honorable señor Undurraga que no se deje envolver por esta clase de argumentos, con los cuales se pretende desviar el debate, y nos proporcione todos los antecedentes que estamos esperando.

Muchas gracias.

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

El señor UNDURRAGA.— Como decía, señor Presidente, celebro que se haya traído a colación este contrato con la Air Carrier. Cuando se celebró este contrato, hubo un Consejero de la Línea Aérea Nacional que insistió, no obstante que estos contratos con firmas norteamericanas tienen un formulario casi standard, en que la empresa debía reservarse el derecho de poner término a su contrato sin explicación de causa y sin derecho a indemnización de perjuicios, cuando lo estimara conveniente.

Fuí irreductible en el establecimiento de esa cláusula, como consta en el acta del Consejo y en la comunicación que oportunamente envié al Honorable Senado.

En consecuencia, no se me puede decir que he estado defendiendo el interés de la Air Carrier. A mí me es indiferente que la Línea Aérea Nacional le compre a esa firma o a quien quiera. Hay ciertas cosas que definiendo. Por ejemplo, cuando vencido el contrato con la firma Air Carrier, se presentó como proponente para la venta de repuestos usados el señor Eugenio Tixier, ingeniero expulsado de la Línea Aérea Nacional, responsable de varios accidentes a causa de los cuales fué encarado reo, me opuse a su contrato porque me merecían dudas y desconfianza las compras que se le podían hacer. Y cuando se cambió a la firma Air Carrier por otra, como es la Aviquipo, que tiene como representante en Chile al señor García Cobo, que fué contador de la Fuerza Aérea, cuando el señor Merino Benítez era

Comandante en Jefe de ella, también miré con recelo el nuevo contrato, porque he sostenido —y de esto hay constancia igualmente en el acta que tengo a la mano, cuya copia mandé al Honorable Senado— que si se le cancela el contrato a un intermediario, las compras deben hacerse directamente a los fabricantes. En todo caso, como ya lo dije, cuando se canceló el contrato con la firma Air Carrier, me abstuve de pronunciarme sobre esa medida, porque aparecían formulados una serie de cargos en su contra, pero no estaban a nuestra disposición los descargos que la empresa proveedora había mandado.

En consecuencia, el hecho de que Air Carrier haya suministrado o no repuestos en buenas o malas condiciones, demuestra algo que es evidente; si esos repuestos estaban en malas condiciones, ellos fueron observados por el Departamento de Ingeniería de la Línea Aérea Nacional y, por lo tanto, no podían ser usados. ¡Pero no se nos venga a argumentar ahora que porque la Air Carrier había enviado algunos repuestos en malas condiciones, ellos, necesariamente, tenían que ser usados en los aviones en vuelo de la Línea Aérea Nacional!

El problema es otro y hay que enfocarlo desde distinto punto de vista: la Línea Aérea Nacional tiene los recursos, los medios y los elementos para determinar si lo que está usando es bueno o malo, y, si es adecuado o inadecuado. Yo sostengo que el empleo de los elementos es deficiente y que, en consecuencia, el mantenimiento de los aviones también es deficiente, como lo prueban los hechos que he relatado ante la Honorable Cámara.

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

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

El señor UNDURRAGA. — Perdóne, Honorable señor González, pero el Honorable señor Lira me había pedido antes la interrupción.

El señor CASTRO (Presidente). — Con la venia del Honorable señor Undurraga, tiene la palabra el Honorable señor Lira.

El señor LIRA. — Señor Presidente, deseo dejar perfectamente en claro que los Diputados de estos bancos deseamos que todos los antecedentes que el Honorable señor Undurraga posea sobre esta materia, los conozca esta Honorable Cámara; y que todo lo que se pueda decir en relación con los servicios que presta la Línea Aérea Nacional, se traiga aquí al debate. De ninguna manera queremos lanzar una cortina de humo para ocultar irregularidades, malos manejos o irresponsabilidades en un servi-

cio de tanta importancia para el país. Por el contrario, queremos que esto se esclarezca íntegramente, en forma seria y elevada, como corresponde hacerlo a este Cuerpo Legislativo.

Por ello, me alegro de que, en esta oportunidad, se haya traído al debate esta materia, porque no sólo durante los últimos meses han estado ocurriendo estos hechos. Hace ya bastante tiempo que están sucediendo accidentes de la Línea Aérea Nacional que, por cierto, no han tenido las proporciones de la última tragedia, que todos hemos lamentado.

Siento tener que ir más lejos. El día 29 de agosto del año pasado, realizando una gira de la campaña presidencial, podría casi afirmarlo con seguridad, este mismo avión Lodestar 0100, regresando del Norte, sufrió un accidente en Taital. Fué un accidente simple: no funcionó, me parece, el tacómetro (creo que así se llama un instrumento que prueba las revoluciones de los motores). Pues bien, fué imposible subsanar esta dificultad aquel mismo día. Al día siguiente, se le cambió esta pieza al avión, y, precisamente, sobre Copiapó, también le falló el motor, y, por suerte, tuvo un aterrizaje feliz.

Sobre esto no se investigó nada, señor Presidente, aun cuando lo solicitamos, pues en ese avión viajaban un candidato a la Presidencia de la República y seis parlamentarios. Nunca se supo qué es lo que había ocurrido, a pesar de que estuvimos a punto de sufrir también una desgracia. Por eso queremos que, gracias al debate que se ha planteado en la Honorable Cámara, se esclarezcan todas estas cosas.

Además, quiero hacer otro pequeño alcance, señor Presidente. Ayer, a raíz de algunas interrupciones que formulara mi estimado amigo el Honorable señor Undurraga, por ahí, entre el murmullo, oí que un Honorable colega decía: "Es que él defiende al señor Merino Benítez, porque es su pariente".

Quiero dejar constancia de que, en estas materias de interés nacional, para mí no existen parientes, y ni siquiera existirían padres si ellos tuviesen responsabilidad en un caso de esta naturaleza. Yo me despojo de mi calidad de correligionario del señor Merino Benítez e incluso de mi calidad de pariente, y si mañana se descubre que le afecta responsabilidad en los graves cargos que el Honorable señor Undurraga está planteando ante la Honorable Cámara por su labor frente a la Línea Aérea Nacional, que caigan sobre él todas las responsabilidades y todas las penas.

Muchas gracias, Honorable colega.

El señor UNDURRAGA.— El Honorable señor González me había solicitado también, una interrupción, señor Presidente.

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

El señor GONZALEZ (don Sergio).— Señor Presidente, me alegro mucho de las últimas palabras del Honorable colega, señor Lira Merino, en este debate, producto de una especie de inquietud, que se ha creado en esta Honorable Cámara, en torno a la tradición de seguridad que ofrece la Línea Aérea Nacional, hoy puesta en discusión frente a los accidentes que han sufrido sus aviones en diferentes oportunidades (a pesar de los "Premios de Seguridad"), y frente a las irregularidades que se observan en el funcionamiento de este organismo.

Ya en el período legislativo pasado se hicieron denuncias de este orden y la Honorable Cámara debió abocarse a considerarlas.

He escuchado con enorme interés el informe que nos está dando el Honorable señor Undurraga acerca de este problema, en su papel de fiscalizador, como representante del Parlamento en el seno del Consejo de la Línea Aérea Nacional. Creo que lo hace con altura de miras y que su objetivo es el que dice el Honorable señor Lira Merino, o sea el de ahondar en el asunto y definir responsabilidades en torno a este último desgraciado accidente de aviación.

Quiero hacer una observación y es la siguiente: se ha ahondado mucho en torno a los antecedentes técnicos, pero creo que hemos descuidado el aspecto humano, la situación del personal, tanto de obreros de maestranza como del personal de vuelo, de los pilotos de la Línea Aérea Nacional.

Tengo antecedentes de que este clima de terror a que se ha referido el Honorable señor Undurraga, ilustrado con algunos ejemplos de despidos de obreros, es muy grave; se ha despedido, efectivamente, a personal sin causa justificada alguna. El señor Merino Benítez ha destruido la organización sindical existente en la Línea Aérea Nacional y ha impedido por todos los medios posibles el normal ejercicio del derecho de sindicalización. Esto, señor Presidente, en el aspecto humano, que es uno de los factores fundamentales, junto con el técnico, para determinar el progreso de esta institución, crea un clima de inestabilidad.

Hombres que están trabajando en un organismo fiscal, si no tienen seguridad en sus puestos, si no confían en que serán respetados en su acción como técnicos, como obreros y como pilotos, perderán la tranquilidad y con ello se determinará la destrucción del clima de seguridad que debe reinar en un organismo de la especie de la Línea Aérea Nacional, que tiene a su cargo la responsabilidad de vidas humanas.

Por eso, señor Presidente, quisiera que el Honorable señor Undurraga se refiriera a estos hechos, a esta persecución que en la actualidad, en forma casi fascista, está realizando la nueva administración. Y recuerdo aquí, ante la Honorable Cámara, que esto es una "continuidad" del mismo régimen de tipo fascista con que el señor del Villar persiguió a las organizaciones sindicales de la Línea Aérea Nacional.

Nada más, señor Presidente.

El señor UNDURRAGA.— Señor Presidente, en realidad, me han producido profunda satisfacción las palabras de mi Honorable colega señor Lira Merino, especialmente cuando decía que, tratándose de asunto de interés nacional, él no reconocía parentescos de sangre ni otras obligaciones que la que tienen relación con su deber de cautelar el interés público.

Digo, señor Presidente, que me han producido especial tranquilidad estas palabras, porque ellas vienen a desvirtuar lo que algún individuo, escudándose en el anonimato del grito y con la mente y el espíritu torcidos, dijera denantes, en la forma especial que usan algunos sujetos, que yo estaba defendiendo intereses particulares.

Me basta, señor Presidente, para replicar a ese torcido anónimo, las palabras del Honorable señor Lira Merino, porque no puedo menos que pensar que la Honorable Cámara tendrá que juzgar mi actuación en la misma forma como el Honorable colega mencionado desea que juzguen la suya.

Pues bien, señor Presidente, había dicho que el mantenimiento del material de vuelo era deficiente, que las fallas son graves y que en la directiva de la Empresa hay una especie de irresponsabilidad para juzgar estas cosas. Por ejemplo, quiero referirme a lo ocurrido en la sesión del Consejo de la Línea Aérea Nacional del jueves último, cuando en relación con el accidente del avión Lodestar, 0100, el Diputado que habla, en su calidad de Consejero, formuló observaciones similares a las que ahora está haciendo en esta Sala y citó, entre otras fallas de ese material, aquella de la celosía del motor del avión Martín que venía de Montevideo a Santiago.

Para ahorrar comentarios, me voy a permitir leer la versión taquigráfica de la sesión en referencia. Refiriéndose a esta materia, el Vicepresidente Ejecutivo de la Línea Aérea Nacional, señor Merino Benítez, dice:

"¿El señor Consejero considera falla del motor la de celosía?"

"El señor UNDURRAGA.— El mantenimiento está malo.

"El señor MERINO (Vicepresidente).— Debemos ser más exactos en las apreciaciones, porque usted habla como que todas las fallas fueron del motor, aludiendo entre ellas

a una falla de celosía, que es independiente del motor.

"El señor UNDURRAGA.— La falle de la celosía podrá ser cosa chica, pero si se mete en la cordillera, con ese defecto, el avión se cae, porque se produce formación de hielo. Después no sacamos nada si se matan 25 pasajeros y toda la tripulación. Y no sacamos nada, tampoco, con decir que la cosita era de este porte, si tal cosa se pudo prever y el mantenimiento no la previó".

Honorables colegas, éste es el criterio que impera en la Empresa. Hay cosas chicas y cosas grandes, hay fallas de porte grande y fallas de porte pequeño. Cuando al avión Lodestar 0100 le fallaron los dos motores y se mataron la tripulación y los pasajeros, entonces la cosa es grave; cuando falla la celosía del motor comienza la discusión bizantina. Esta interpretación artificiosa del señor Vicepresidente, de decirle a un consejero: "Pero, señor, si esa falla es muy pequeña, si la falla de la celosía es de este porte; si ésto no puede considerarse falla del motor, porque la celosía no es parte del motor", es inaceptable. En realidad, la celosía es una tapa del motor; pero si queda abierta, cuando se tiene que traspasar la cordillera, a mucha altura y con temperatura muy baja, se forma hielo en el motor y el avión se cae... y, entonces, comienza la discusión bizantina para eludir responsabilidades.

Yo les digo, Honorables colegas: no es aprensión, es el deseo de que esta institución progrese; es el deseo de que se cautele el patrimonio nacional y las vidas humanas, que no tienen precio. Los aviones se reponen; las vidas humanas, no. ¿O creen, acaso, que con el seguro de vida de 500 mil pesos que se le da a la familia del piloto, se repone la vida de este hombre? ¿Creen acaso que, con los 300 mil pesos por pasajero, están reponiendo una vida humana? El material se puede reponer; la Empresa, el día de mañana, podría quemar todo su material de vuelo, y por una ley especial, recibir recursos y comprar nuevo material. Pero, con qué ley recupera vidas?

Entonces, que no se venga a hablar de fallas chicas o grandes. Las fallas no deben producirse cuando ellas pueden ser previstas. Y no pueden ser previstas cuando los organismos marchan adecuadamente, cuando realiza bien las funciones para las que han sido creados y se desenvuelven en forma normal.

Y a propósito de lo que expresaba el Honorable señor González, también es necesario considerar la parte humana del servicio de mantención. Es cierto que entre el personal de la Línea Aérea Nacional existe un clima de inquietud, que no sólo es de ahora, sino que viene desde administraciones pasadas, porque con toda razón esa gente as-

pira, ya sea a una mejor situación económica, a una organización sindical más eficiente, o a otras cosas que la empresa no ha podido concederle. Pero es efectivo, como digo, que existe este clima de inquietud, que es uno de los factores que contribuye al deficiente estado en que se mantiene el material de vuelo. Es evidente que cuando el obrero, el mecánico, el empleado, trabajan con aliciente y con buenas expectativas, necesariamente tienen que dar un mejor rendimiento. Pero cuando los individuos tienen que desarrollar sus labores en medio de la persecución organizada, bajo el peso del temor, entonces sí que la cosa es grave, porque no pueden rendir lo que la empresa y el país esperan de ellos. Es necesario, entonces, abocarse al estudio de estas cosas, porque, como he dicho, hay un conjunto de factores y elementos que es conveniente juzgar y pesar debidamente, a fin de evitar que se produzcan después hechos lamentables. Es indispensable aprovechar todas las experiencias que se presenten, desde las más sencillas hasta las más complicadas; desde aquellas, por ejemplo, que ha tenido el señor Lira Merino en jira presidencial, y los que somos pasajeros obligados de los aviones de la LAN, hasta la experiencia más fundamental, como es el detalle de la mantención de los aviones. Pero, por sobre todas las cosas, tenemos que sacar una experiencia que vale la pena considerar en forma especial: la de la gente que dirige estos servicios.

He dicho, he sostenido y lo seguiré sosteniendo, que dirigir estos servicios no es como dirigir un campo de entrenamiento de pilotos de prueba. En una empresa de navegación comercial se deben tomar todas las precauciones que sean necesarias, a fin de que todos los elementos en juego se conjuguen en forma tal, que no haya ninguna imprevisión. O sea, es indispensable que la gente que tiene a su cargo el manejo de una empresa de esta índole, pueda estar con la conciencia perfectamente tranquila para que, si el día de mañana ocurre, desgraciadamente, un suceso lamentable, como el del Lodestar 0100, todos los elementos que colaboren en ella, desde el más altamente colocado hasta el más humilde obrero, puedan decir con la conciencia limpia: "Señor, hemos puesto todo lo que está de nuestra parte para prever estas contingencias, de manera que los imprevistos que se puedan presentar son superiores a nuestras fuerzas".

Desgraciadamente, señor Presidente, esto no se puede decir ahora en la Línea Aérea Nacional, porque tengo la evidencia de que estos imprevistos, en muchas oportunidades, habrían podido evitarse si se hubiera procedido con inteligencia y las debidas precauciones.

Cuando se nombran asesores técnicos descalificados; cuando se despiden injustamente a grupos de obreros, produciendo el desquiciamiento interno de la maestranza; cuando con la más absoluta irresponsabilidad se permite el empleo de repuestos usados; cuando hasta ahora no se sabe qué sanción ha sido aplicada al ingeniero o al hombre responsable de haber autorizado el uso en un avión de repuestos dados de baja; cuando, en fin, el vicepresidente de una empresa como ésta estima que la falla en una celosía del motor de un avión que va a cruzar la cordillera con veinticinco pasajeros, es una cosa que no tiene importancia, entonces, creo que ha llegado el momento de pedir la intervención de otros poderes, de otros hombres, para que puedan servir de reguladores y de freno a esas personas que están procediendo en forma arbitraria.

Honorable Cámara, he querido aportar estas observaciones al conocimiento de los hechos que se investigan, porque creo que ésta es mi obligación.

Hace más o menos un año o un año y medio, tuve ocasión de enviar al Honorable Senado una comunicación, manifestando que yo creía que el índice de seguridad de la empresa se había rebajado. En esta oportunidad no vacilo, y sostengo que este índice de seguridad es deficiente, es malo, y que las causas de los accidentes son imputables, exclusivamente, a la mala y arbitraria dirección de la empresa.

Estas consideraciones pueden servir, Honorables colegas, para formular conclusiones; pero es indispensable, además, poner remedio a este mal, y extraer alguna provechosa experiencia que tenga como resultante un mayor prestigio para nuestros servicios aéreos y una mayor confianza en la Línea Aérea Nacional.

Sin perjuicio de las observaciones que ya he formulado, no tengo inconveniente en proporcionar los antecedentes que me sean solicitados, naturalmente en la medida en que esté en mis manos proporcionarlos, para que sirvan a los Honorables colegas que deseen intervenir en este debate.

Nada más, señor Presidente.

El señor CASTRO (Presidente).— Corresponde el segundo turno al Comité Agrariolaborista.

El señor GUZMAN.— Pido la palabra.

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

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

El señor GUZMAN.— Con todo gusto.

El señor LIRA.— Desearía formular una pregunta al Honorable señor Undurraga.

Denantes Su Señoría dijo que existía una persecución organizada; me imagino que ella habrá sido dirigida en contra del personal de la Empresa por parte de su administración. Desearía saber en qué consiste esta persecu-

ción organizada y cuáles son las consecuencias que ha tenido para la estabilidad de los funcionarios que trabajan en la Línea Aérea Nacional.

El señor CASTRO (Presidente).— Con la venia del Honorable señor Guzmán, tendría la palabra el Honorable señor Undurraga.

El señor GUZMAN.— Con mucho gusto, señor Presidente.

El señor UNDURRAGA.— Lamento que el Honorable señor Lira no haya estado al principio de la sesión en que cité algunos casos y manifesté el modo cómo se cambian bruscamente grupos de operarios y mecánicos especializados en los distintos tipos de máquinas aéreas, y agregué que esto se podía comprobar fácilmente. También cité, como ejemplo, la expulsión violenta, sin causa alguna, de uno de los mecánicos mejor calificados, jefe del grupo "Martín", el señor Palma. Según mis informaciones, que no he podido comprobar con exactitud, esto habría ocurrido porque el afectado habría hecho algunos comentarios respecto a la falta de previsión o precaución en el accidente de la máquina 010 en que viajaba el Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa.

Así como estos casos, hay muchos otros, que en un plazo de muy pocos días puedo traer al conocimiento de la Honorable Cámara.

Casi ex profeso no he querido referirme al problema del personal, porque creo más importante, por el momento, comenzar a delimitar responsabilidades en cuanto a la mantención del material frente a defectos técnicos que pueden preverse.

Pero no tengo ningún inconveniente, en una oportunidad posterior, no en este momento, de proporcionar a Su Señoría todos los elementos que puedan servir para determinar si ha habido o no persecución de algunos elementos del personal.

El señor LIRA.— Entre lo que Su Señoría ha dicho y el que exista o haya habido persecución organizada en la Empresa, entendiéndolo exactamente lo que estos términos significan, creo que hay una diferencia apreciable.

El señor UNDURRAGA.— ¿Si me permite, Honorable Diputado?

También ocurren actualmente otras cosas que vale la pena considerar, como por ejemplo, el nombramiento del nuevo personal. Puedo decir a Su Señoría que hay algunos regalones en la nueva Administración, que, sin entender nada, han pasado a ocupar los cargos superiores. A este respecto, estoy haciendo preparar una lista de los nuevos empleados que se han designado para cargos técnicos, con las rentas que ganan y, en lo posible, con indicación de las funciones que desempeñaban antes.

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

El señor GONZALEZ (don Sergio).— ¿Me permite, señor Presidente? Respecto a la pregunta que hacía el Honorable señor Lira Merino, puedo informar que han sido expulsados de la organización de la Línea Aérea Nacional, el señor Teodoro Bravo, presidente de la Asociación de Mecánicos y el señor Edgardo Mewes, ambos, dirigentes sindicales internos ante las organizaciones de la Línea Aérea Nacional, y ambos bien calificados.

Lamento no poder dar mayores antecedentes que los que he mencionado, y lamento también que los empleados y pilotos presentes en la Sala, no tengan derecho para hablar en este recinto, a fin de que nos hubieran dado cuenta de los otros compañeros que también han sido expulsados de la Línea Aérea Nacional.

El señor LIRA.— Con la venia del Honorable señor Guzmán, señor Presidente, yo formularía indicación para que celebremos una nueva sesión especial en la semana próxima a fin de continuar tratando este tema, ya que hay otros señores Diputados que también desean intervenir en este debate.

El señor CASTRO (Presidente).— La Mesa considerará oportunamente lo solicitado por Su Señoría.

Está con la palabra el Honorable señor Guzmán.

El señor GUZMAN.— Yo me asocio a los conceptos vertidos por el Honorable colega señor Lira Merino y deseo expresar a la Honorable Cámara y, especialmente, al Honorable señor Enríquez que, de ninguna manera, los Diputados de estos bancos tratan de tender una cortina de humo en este lamentable suceso ocurrido a un avión de la Línea Aérea Nacional.

El señor CAMPOS (don Enrique).— ¿Me permite una brevísimas interrupción?

Un señor DIPUTADO.— Sólo quedan dos minutos.

El señor GUZMAN.— Cómo no, Honorable Diputado.

El señor CAMPOS (don Enrique).— Como todos tenemos interés en que se esclarezcan los hechos que ha denunciado el Honorable señor Undurraga, creo que sería interesante que la Honorable Cámara designara de su seno una Comisión Investigadora.

El señor GUZMAN.— Estoy muy de acuerdo con Su Señoría.

Señor Presidente, la opinión del señor Vicepresidente Ejecutivo de la Línea Aérea Nacional es la de que este desgraciado accidente no se debió a falla de pilotaje. Para tranquilidad del Honorable señor Undurraga y de la Honorable Cámara, debo decir que en estos momentos se están instruyendo dos sumarios: uno a cargo del Comandante de Aeronáutica, señor Beytía, que es un experto piloto; y un segundo sumario, que corre paralelo al primero, que instruye el Comandante de Escuadrilla señor Barrier, por la Dirección de Aeronáutica.

Se ha dicho en esta Honorable Cámara y ahora debo repetirlo, que nosotros, como chilenos, debemos ser los primeros en mantener en alto el prestigio de la Línea Aérea Nacional.

De acuerdo con la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), este tipo de aviones puede volar hasta 8 horas al día. Sin embargo, en estos momentos están volando solamente 4 horas. Y vuelvo, nuevamente, señor Presidente, a hacer hincapié en esto de la importación de repuestos; porque, con toda seguridad, el resultado de los sumarios va a determinar quién es el responsable del desgraciado accidente que acaba de ocurrir. Pero no se puede culpar al personal de la Línea Aérea Nacional, al personal de mecánicos, si no se le proporcionan los elementos adecuados para cumplir en forma eficiente su cometido.

Por eso he querido citar el contrato que mantiene la Línea Aérea Nacional con la firma "Air Carrier", en Estados Unidos. Cuando se firmó este contrato, dicha firma percibió el cinco por ciento por los primeros 300 mil dólares y el 3 por ciento por el saldo.

En enero de 1952 fue renovado el contrato...

El señor CASTRO (Presidente).— ¿Me permite, Honorable Diputado? Ha llegado la hora. Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 16 horas.

CRISOLOGO VENEGAS SALAS,
Jefe de la Redacción de Sesiones.