REPÚBLICA DE CHILE

CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 355ª

Sesión 119ª, en miércoles 19 de diciembre de 2007
(Ordinaria, de 10.36 a 15.14 horas)

Presidencia de los señores Walker Prieto, don Patricio,
y Díaz Díaz, don Marcelo.

Secretario, el señor Loyola Opazo, don Carlos.
Prosecretario, el señor Álvarez Álvarez, don Adrián.

REDACCIÓN DE SESIONES

PUBLICACIÓN OFICIAL

ÍNDICE

I.- ASISTENCIA
II.- APERTURA DE LA SESIÓN
III.- ACTAS
IV.- CUENTA
V.- ORDEN DEL DÍA
VI.- HOMENAJE
VII.- DOCUMENTOS DE LA CUENTA
VIII.- OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA

ÍNDICE GENERAL

Pág.

I. Asistencia 6

II. Apertura de la sesión 9

III. Actas 9

IV. Cuenta 9

- Constitución de Comisión Investigadora de la creación de la carrera de criminalística 9

V. Orden del Día.
- Informe de la Comisión Especial Investigadora encargada de analizar el proceso de diseño e implementación del Transantiago 10

VI. Homenaje.
- Homenaje en memoria de mártires de la Escuela Santa María de Iquique 52

VII. Documentos de la Cuenta.
- Oficios del H. Senado mediante los cuales comunica que ha aprobado, con enmiendas y modificaciones, los siguientes proyectos:

1. "Derechos morales y patrimoniales de los intérpretes de las ejecuciones artísticas fijadas en formato audiovisual". (boletín N° 5143-24) 67
2. "Crea el Instituto de Propiedad Industrial". (boletín N° 2469-03) 67
3. Oficio del H. Senado mediante el cual comunica que ha aprobado, en los mismos términos que la Cámara de Diputados, el proyecto que "libera del impuesto a las compensaciones económicas originadas al término de un matrimonio". (boletín N° 5534-05) 71

- Oficios del H. Senado por los cuales comunica que ha aprobado los siguientes proyectos:

4. "Con discusión inmediata", "reforma constitucional que regula la entrada en vigencia de las leyes procesales que indica". (boletín N° 5560-07) (S) 71
5. "Modifica el decreto con fuerza de ley N° 2, de 1998, sobre subvención del Estado a Establecimientos Educacionales". (boletín N° 5383-04). (S) 72
6. "Modifica el Código del Trabajo con el objeto de establecer una multa para el caso de contravención de la jornada laboral o pactada". (boletín N° 5313-13) (S) 72

Pág.

7. Moción de los diputados señores Arenas, Estay, Hernández, Lobos, Masferrer, Moreira, Salaberry, Von Mühlenbrock, y de las diputadas señoras Cubillos, doña Marcela y Turres, doña Marisol, que "regula la venta de videojuegos excesivamente violentos a menores de 18 años y exige control parental a consolas". (boletín N° 5579-03) 73
8. Moción de la diputada señora Nogueira, doña Claudia, y de los diputados señores Arenas, Estay, Hernández, Lobos, Moreira, Recondo, Salaberry, Von Mühlenbrock y Ward, que "incorpora al Registro de Vehículos Motorizados la participación de vehículos en accidentes de tránsito". (boletín N° 5580-15)..... 75
9. Moción de los diputados señores Estay, Arenas, Bobadilla, Correa, Egaña, Hernández, Moreira, Norambuena, Urrutia y Von Mühlenbrock, que "regula circulación de bicicletas a motor". (boletín N° 5581-15) 76
10. Moción de los diputados señores Estay, Arenas, Bobadilla, Correa, Egaña, Hernández, Moreira, Norambuena, Urrutia y Von Mühlenbrock, que "regula tarifario de pasajes de buses interprovinciales". (boletín N° 5582-15)..... 78
11. Moción de los diputados señores Sepúlveda, don Roberto, Chahuán, Becker, Cardemil, Monckeberg, don Cristián, Vargas, Verdugo, y de la diputada señora Rubilar, doña Karla, que "reforma el artículo 52 N° 2 de la Constitución Política de la República, con el objeto de ampliar el plazo para la interposición de las acusaciones y precisar los delitos que la hacen procedente en los casos que indica". (boletín N° 5600-07) 79

VIII. Otros documentos de la Cuenta.

- Petición de 49 señores Diputados quienes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 52 N° 1 letra c) de la Constitución Política de la República, solicitan la constitución de una "Comisión Investigadora que estudie todos los hechos relacionados con la creación de una carrera de criminalística por parte de distintas casas de estudio, dentro de las cuales hay estatales, y establecer las eventuales responsabilidades por omisión de la autoridad respectiva, por cuanto es impartida sabiendo que no existe campo laboral para que sus alumnos puedan ejercerla con posterioridad a su titulación, lo que significa truncar sueños y metas de muchos estudiantes con el consiguiente desembolso económico realizado por sus padres. Para el cumplimiento de este objetivo solicitamos que a la referida Comisión se le otorgue un plazo de 90 días para evacuar su informe".

Ministerio de Interior:

- Diputada Valcarce, exonerado político Rolando Soto.

Ministerio de Hacienda:

- Diputado Farías, deudores PET.
- Diputado Ulloa, pagos de Superintendencia de Valores y Seguros a instituciones de salud, respecto de bomberos.
- Diputado Jimenez, compromiso de BancoEstado con retornados.

Ministerio de Defensa Nacional:

- Diputado Silber, requerimiento de profesionales del área criminalística y número de personas contratadas.
- Diputado De Urresti, vinculación contractual existente entre la Armada de Chile y los alcaldes de mar.

Ministerio de Agricultura:

- Diputado Robles, denominación de origen a vino pajarete.
- Diputado Sabag, intervención en mercado vitícola.
- Diputado Ortiz, cantera valle Nonguén, Concepción.
- Diputado Martínez, consecuencias en construcción de central hidroeléctrica Trupán.
- Diputado Martínez, investigación a Indap, 8ª Región.
- Diputada Valcarce, avisos y llamados a concurso, en medios de comunicación de Arica y Parinacota.

Ministerio del Trabajo y Previsión Social:

- Diputada Valcarce, Transferencia de fondos de Juan Ardiles.
- Diputado Lobos, negociación colectiva empresa Hipermercado Líder, de Los Ángeles.
- Diputado Espinoza don Fidel, sanciones a empresas pesqueras Sacho y Pafco, de la provincia de Llanquihue.

Ministerio de Salud:

- Diputado Quintana, instalación de centro de diálisis público en comuna de Lautaro.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

- Diputado Sepúlveda don Roberto, funcionamiento de Transantiago.

Comisión Nacional del Medio Ambiente:

- Proyecto de Acuerdo 383, 383-A, 388-A, hechos que ocasionaron contaminación ambiental en regiones del Maule y Bío Bío.

I. ASISTENCIA

-Asistieron los siguientes señores diputados: (106)

NOMBRE	(Partido*	Región	Distrito)
Accorsi Opazo, Enrique	PPD	RM	24
Aedo Ormeño, René	RN	III	5
Alinco Bustos, René	PPD	XI	59
Allende Bussi, Isabel	PS	RM	29
Alvarado Andrade, Claudio	UDI	X	58
Álvarez Zenteno, Rodrigo	UDI	XII	60
Araya Guerrero, Pedro	PDC	II	4
Arenas Hödar, Gonzalo	UDI	IX	48
Ascencio Mansilla, Gabriel	PDC	X	58
Barros Montero, Ramón	UDI	VI	35
Bauer Jouanne, Eugenio	UDI	VI	33
Becker Alvear, Germán	RN	IX	50
Bertolino Rendic, Mario	RN	IV	7
Bobadilla Muñoz, Sergio	UDI	VIII	45
Burgos Varela, Jorge	PDC	RM	21
Bustos Ramírez, Juan	PS	V	12
Cardemil Herrera, Alberto	IND	RM	22
Ceroni Fuentes, Guillermo	PPD	VII	40
Correa De la Cerda, Sergio	UDI	VII	36
Cristi Marfil, María Angélica	UDI	RM	24
Cubillos Sigall, Marcela	UDI	RM	21
Chahuán Chahuán, Francisco	RN	V	14
De Urresti Longton, Alfonso	PS	X	53
Díaz Díaz, Marcelo	PS	IV	7
Dittborn Cordua, Julio	UDI	RM	23
Duarte Leiva, Gonzalo	PDC	RM	26
Egaña Respaldiza, Andrés	UDI	VIII	44
Eluchans Urenda, Edmundo	UDI	V	15
Encina Moriamez, Francisco	PS	IV	8
Enríquez-Ominami Gumucio, Marco	PS	V	10
Errázuriz Eguiguren, Maximiano	RN	RM	29
Escobar Rufatt, Álvaro	PPD	RM	20
Espinosa Monardes, Marcos	PRSD	II	3
Espinoza Sandoval, Fidel	PS	X	56
Estay Peñaloza, Enrique	UDI	IX	49
Farías Ponce, Ramón	PPD	RM	30
Forni Lobos, Marcelo	UDI	V	11
Galilea Carrillo, Pablo	RN	XI	59
García García, René Manuel	RN	IX	52
García-Huidobro Sanfuentes, Alejandro	UDI	VI	32

Girardi Briere, Guido	PPD	RM	18
Godoy Ibáñez, Joaquín	RN	V	13
González Torres, Rodrigo	PPD	V	14
Hales Dib, Patricio	PPD	RM	19
Hernández Hernández, Javier	UDI	X	55
Insunza Gregorio De Las Heras, Jorge	PPD	RM	28
Isasi Barbieri, Marta	PAR	I	2
Jaramillo Becker, Enrique	PPD	X	54
Jarpa Wevar, Carlos Abel	PRSD	VIII	41
Jiménez Fuentes, Tucapel	IND	RM	27
Kast Rist, José Antonio	UDI	RM	30
Latorre Carmona, Juan Carlos	PDC	VI	35
Leal Labrín, Antonio	PPD	III	5
León Ramírez, Roberto	PDC	VII	36
Lobos Krause, Juan	UDI	VIII	47
Lorenzini Basso, Pablo	PDC	VII	38
Masferrer Pellizzari, Juan	UDI	VI	34
Melero Abaroa, Patricio	UDI	RM	16
Monckeberg Bruner, Cristián	RN	RM	23
Monckeberg Díaz, Nicolás	RN	VIII	42
Monsalve Benavides, Manuel	PS	VIII	46
Montes Cisternas, Carlos	PS	RM	26
Mulet Martínez, Jaime	PDC	III	6
Nogueira Fernández, Claudia	UDI	RM	19
Norambuena Farías, Iván	UDI	VIII	46
Núñez Lozano, Marco Antonio	PPD	V	11
Ojeda Uribe, Sergio	PDC	X	55
Olivares Zepeda, Carlos	PDC	RM	18
Ortiz Novoa, José Miguel	PDC	VIII	44
Pacheco Rivas, Clemira	PS	VIII	45
Palma Flores, Osvaldo	RN	VII	39
Pascal Allende, Denise	PS	RM	31
Paya Mira, Darío	UDI	RM	28
Pérez Arriagada, José	PRSD	VIII	47
Quintana Leal, Jaime	PPD	IX	49
Recondo Lavanderos, Carlos	UDI	X	56
Rojas Molina, Manuel	UDI	II	4
Rossi Ciocca, Fulvio	PS	I	2
Rubilar Barahona, Karla	RN	RM	17
Saa Díaz, María Antonieta	PPD	RM	17
Sabag Villalobos, Jorge	PDC	VIII	42
Saffirio Suárez, Eduardo	PDC	IX	50
Salaberry Soto, Felipe	UDI	RM	25
Sepúlveda Hermosilla, Roberto	RN	RM	20
Sepúlveda Orbenes, Alejandra	PDC	VI	34
Silber Romo, Gabriel	PDC	RM	16

Soto González, Laura	PPD	V	13
Sule Fernando, Alejandro	PRSD	VI	33
Súnico Galdames, Raúl	PS	VIII	43
Tarud Daccarett, Jorge	PPD	VII	39
Tohá Morales, Carolina	PPD	RM	22
Tuma Zedan, Eugenio	PPD	IX	51
Turres Figueroa, Marisol	UDI	X	57
Ulloa Aguillón, Jorge	UDI	VIII	43
Uriarte Herrera, Gonzalo	UDI	RM	31
Urrutia Bonilla, Ignacio	UDI	VII	40
Valcarce Becerra, Ximena	RN	I	1
Valenzuela Van Treek, Esteban	PPD	VI	32
Vargas Lyng, Alfonso	RN	V	10
Venegas Cárdenas, Mario	PDC	IX	48
Venegas Rubio, Samuel	PRSD	V	15
Verdugo Soto, Germán	RN	VII	37
Vidal Lázaro, Ximena	PPD	RM	25
Von Mühlenbrock Zamora, Gastón	UDI	X	54
Walker Prieto, Patricio	PDC	IV	8
Ward Edwards, Felipe	UDI	II	3

-Asistieron, además, los ministros del Interior, don Belisario Velasco; de Transporte y Telecomunicaciones, don René Cortázar, y de la Secretaría General de la Presidencia, don José Antonio Viera-Gallo.

-Concurrieron, también, los senadores señores Hernán Larraín y Pedro Muñoz.

-Con permiso constitucional estuvo ausente el diputado señor Sergio Aguiló.

-En misión oficial estuvieron ausentes los diputados señores Pedro Álvarez-Salamanca, Roberto Delmastro, Amelia Herrera, Fernando Meza, Alberto Robles y Patricio Vallespín.

* *PDC: Partido Demócrata Cristiano; PPD: Partido por la Democracia; UDI: Unión Demócrata Independiente; RN: Renovación Nacional; PS: Partido Socialista; PAR: Partido de Acción Regionalista; PRSD: Partido Radical Social Demócrata, e IND: Independiente.*

II. APERTURA DE LA SESIÓN

-Se abrió la sesión a las 10.36 horas.

El señor **WALKER** (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

III. ACTAS

El señor **WALKER** (Presidente).- El acta de la sesión 114ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 115ª queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

IV. CUENTA

El señor **WALKER** (Presidente).- El señor Prosecretario va a dar lectura a la Cuenta.

*-El señor **ÁLVAREZ** (Prosecretario) da lectura a la Cuenta.*

CONSTITUCIÓN DE COMISIÓN INVESTIGADORA DE LA CREACIÓN DE LA CARRERA DE CRIMINALÍSTICA.

El señor **WALKER** (Presidente).- En conformidad con lo estatuido en el artículo 52, número 1), letra c), de la Constitución Política de la República, cincuenta señores diputados y señoras diputadas solicitan la constitución de una Comisión investigadora de "todos los hechos relacionados con la creación de la carrera de criminalística, por parte de distintas casas de estudio, y establezca las eventuales responsabilidades por omisión de la autoridad respectiva", en los términos que plantean. Para el cumplimiento de este objetivo, solicitan asimismo que a la referida Comisión se le otorgue un plazo de noventa días.

Tiene la palabra el diputado Farías.

El señor **FARÍAS.-** Señor Presidente, ¿sería posible que votáramos esta petición junto con los proyectos de acuerdo?

El señor **WALKER** (Presidente).- ¿Habría acuerdo en ese sentido?

No hay acuerdo.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 49 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.

El señor **WALKER** (Presidente).- **Aprobada.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Accorsi Opazo Enrique; Alinco Bustos René; Bauer Jouanne Eugenio; Bertolino Rendic Mario; Burgos Varela Jorge; Ceroni Fuentes Guillermo; Cubillos Sigall Marcela; Dittborn Cordua Julio; Duarte Leiva Gonzalo; Egaña Respaldiza Andrés; Encina Moriamez Francisco; Errázuriz Eguiguren Maximiano; Espinosa Monardes Marcos; Farías Ponce Ramón; Galilea Carrillo Pablo; García García René Manuel; Girardi Briere Guido; González Torres Rodrigo; Hales Dib Patricio; Hernández Hernández Javier; Jiménez Fuentes Tucapel; Leal Labrín Antonio; León Ramírez Roberto; Lobos Krause Juan; Lorenzini Basso Pablo; Mulet Martínez Jaime; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Olivares Zepeda Carlos; Ortiz Novoa José Miguel; Pérez Arriagada José; Quintana Leal Jaime; Recondo Lavanderos Carlos; Rossi Ciocca Fulvio; Sabag Villalobos Jorge; Silber Romo Gabriel; Soto González Laura; Tarud Daccarett Jorge; Tohá Morales Carolina; Turres Figueroa Marisol; Urrutia

Bonilla Ignacio; Valcarce Becerra Ximena; Valenzuela Van Treek Esteban; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Patricio; Ward Edwards Felipe.

El señor **WALKER** (Presidente).- Hago presente a la Sala que, dado que en el Orden del Día trataremos un tema importante y debemos rendir homenaje a los muertos de la masacre de la Escuela Santa María, de Iquique, ocurrida hace cien años, se acordó suprimir la hora de Incidentes y adelantar para las 15.30 horas, la sesión de esta tarde, programada para las 16.00 horas.

El señor **ALINCO.-** Señor Presidente, una cuestión de reglamento.

¿Quién acordó eliminar la hora de Incidentes?

El señor **WALKER** (Presidente).- Los Comités, señor diputado.

El señor **ALINCO.-** Con todo respeto, señor Presidente, usted habla en abstracto. Estamos como en los mejores tiempos del "generalísimo".

El señor **WALKER** (Presidente).- Señor diputado, lo que su señoría plantea no es cuestión reglamentaria.

Además, todos los diputados pueden recurrir al Reglamento para saber cuáles son las facultades de los Comités. Si tiene alguna duda, pregúntele a su jefe de bancada.

V. ORDEN DEL DÍA

INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA ENCARGADA DE ANALIZAR EL PROCESO DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL TRANSANTIAGO.

El señor **WALKER** (Presidente).- Corresponde tratar el informe de la Comisión especial investigadora del plan Transantiago.

Antecedentes:

-Informe de la Comisión Especial investigadora del Plan Transantiago, sesión 117ª, en 18 de Diciembre de 2007. Documentos de la Cuenta Nº 13.

El señor **WALKER** (Presidente).- Diputado informante de la Comisión es el señor Patricio Hales Dib.

Tiene la palabra su señoría.

El señor **HALES.-** Señor Presidente, la Cámara de Diputados, en su sesión 30ª, celebrada el 5 de junio de 2007, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 52 de la Constitución Política, acordó "la creación de una Comisión especial investigadora que analice los errores en el proceso de diseño e implementación del Plan Transantiago cometidos en perjuicio de los usuarios del servicio de transporte público de la Región Metropolitana y del patrimonio del Estado como, asimismo, determinar los responsables en todos los niveles del planteamiento y ejecución desarrollados a la fecha".

La Comisión cumplió su cometido y la valoración de su trabajo corresponde hacerla a la Sala, a la ciudadanía, a la opinión pública; no a mí. Realizó 47 sesiones; a veces, hubo cuatro reuniones semanales, casi todas, de entre tres y cuatro horas de duración. En esas sesiones recibió, en total a sesenta invitados.

La Comisión investigó y conoció en qué consistió el Plan Transantiago, su origen, el

desarrollo de su diseño, el debate respecto de su creación, los conceptos profesionales, académicos, técnicos, las decisiones políticas y la participación de la empresa privada.

Debo hacer notar que éste no es un plan de transporte estatal, sino que privado, en manos de empresas privadas que fueron contratadas por el Estado, que fijó sus condiciones.

La Comisión -cuyos términos de desarrollo se pueden apreciar- trabajó para un resultado que está expresado en 730 páginas más un Anexo que contiene el informe de minoría y que se encuentra en poder de los señores diputados.

Ese mismo informe se puede revisar en detalle a partir de la página seiscientos treinta y cinco. La Comisión aprobó no sólo entregar el Anexo sino también incluir en el propio informe lo referido a las consideraciones que sirvieron de base a las conclusiones, que fueron rechazadas.

Hay una descripción del diseño del Plan Transantiago y una explicación más detallada de las responsabilidades. El informe de minoría -que fue rechazado- establece responsabilidades individuales y las califica como gravísimas, muy graves, graves y colectivas. En todo caso, hace una diferencia respecto a lo que se denominan los actores públicos y los actores privados.

En su sección tercera, ese informe rechazado, entrega propuestas de solución para el Transantiago desde el punto de vista de sus autores.

Finalmente, el informe de minoría determina las responsabilidades gravísimas de los actores públicos, con sus propios juicios, detalle de este informe que, naturalmente, no voy a leer, y que fue rechazado por mayoría. Ahí se mencionan nombres como los de los ministros de Obras Públicas, del Interior y de Hacienda de ese entonces; de subsecretarios y de diferentes funcionarios respecto de los cuales agrega, además, una serie de juicios, opiniones, que se incluyen como parte integrante del informe, a pesar de haber sido rechazadas, por acuerdo pleno de la Comisión, para que sean conocidos tanto esos nombres como los fundamentos de las responsabilidades.

En relación con los actores privados, el informe de minoría, consciente de un plan de transporte ejecutado por privados, asigna responsabilidades a los señores Andrés Navarro, Enrique Méndez, José Manuel Mena y a los actores públicos como los ministros Bitrán, Eyzaquirre, el intendente y otros.

Finalmente, quedó consignado el informe de la Comisión propiamente tal -más allá de lo señalado como el informe de minoría-, las conclusiones que propone y solicita a la Sala aprobar, a las cuales me referiré a continuación.

En sus conclusiones, como cuestión previa y en un acto de responsabilidad, los diputados expresamos que, con anterioridad a la partida del plan Transantiago, el 10 de febrero de 2007, consideramos honestamente -a pesar de que este plan no fue determinado por ley ni discutido en el Congreso- que no impulsamos acciones concretas preventivas que redundaran en una mayor discusión de su implementación, sobre todo de la última fase. Pensamos que más allá de los esfuerzos individuales de algunos parlamentarios, desde el punto de vista corporativo, hubo omisión.

La Comisión estableció responsabilidades directas de las autoridades del área de transporte, las que se indican en el informe, el que, en todo caso, no es una simple planilla de establecimiento de responsabilidades, sino que es una explicación más compleja de una serie de interrogantes: ¿Qué ocurrió? ¿Cómo nació la idea del plan de transporte? ¿Por qué se diseñó de esa manera? ¿Qué pasó al momento de tomarse la decisión de ponerlo en marcha? A partir de la explicación de un fenómeno tan complejo como es el transporte en ciudad, como es la actividad

del transporte en medio de las localizaciones urbanas, se indican los distintos responsables de cada uno de los momentos que se describen. La Comisión hizo una lista de responsabilidades, no prontuarial porque de acuerdo con la Constitución, la Cámara no puede aplicar sanciones.

Hemos calificado de imprudente la puesta en marcha del Plan el 10 de febrero de 2007. A pesar de eso, y constatando la responsabilidad, llamó la atención, al inicio del funcionamiento de la Comisión, que el propio coordinador del Transantiago de entonces, don Fernando Promis, quizás reconociendo su responsabilidad, dijera que su inicio era factible a partir del 10 de febrero, cuestión que ha sido claramente desmentida y calificada de imprudente durante los siete meses que duró el trabajo de la Comisión.

De esa responsabilidad y de esa imprudencia, en el informe se señalan responsabilidades y responsables. Se consignan declaraciones de otros funcionarios que confirmaron que también estaban de acuerdo con el inicio del Transantiago el 10 de febrero.

Me parece razonable y adecuado, en mi rol de diputado informante, mencionar una cita de la Presidenta de la República, incorporada en el informe, y que caracteriza de buena manera lo que ocurrió: "Ha sido esta reforma una experiencia mala y frustrante para una enorme mayoría de los santiaguinos y especialmente, para los sectores más pobres. Las personas tienen todo el derecho de estar molestas y angustiadas. Comprendo su indignación y su impotencia.

Hubo falencias en el diseño, como también en la implementación. Hubo un masivo incumplimiento de parte de actores que debían garantizar la operación del sistema," refiriéndose a la empresa privada. "No se contó con adecuadas herramientas de supervisión y fiscalización. No se consideró al inicio un pilar público de apoyo ni la gradualidad que ameritaba un cambio de esta magnitud.

Esto dejó en evidencia algo que creo debe llamarnos infinitamente la atención, que el Estado siempre debe cumplir un rol más relevante en el transporte público."

Los ministros más vinculados al problema, así como los integrantes del Comité Político, con anterioridad al 10 de febrero, en opinión de esta Comisión, no solicitaron antecedentes como para confirmar la exactitud y certeza de la información que entregaban las autoridades del transporte y que comprometían al Administrador Financiero (AFT), al aparato tecnológico, a los operadores, a las empresas privadas.

En particular, los ministros de Obras Públicas y de Hacienda, confiaron en lo que se les planteó y no cuestionaron la seriedad y consistencia de los informes que se estaban entregando y que indicaban que todo estaría listo para partir el 10 de febrero.

La Comisión Investigadora estableció que el inicio del Transantiago el 10 de febrero de 2007 fue un error que ha significado enormes daños sociales y económicos al país; lo califica como un impacto grave en las condiciones de vida de los ciudadanos de Santiago, todo lo cual se expresa en un listado de casi 15 o 20 materias que se indican en el informe, donde podrán conocer en detalle los problemas que ha sufrido la ciudadanía santiaguina.

El Plan se puso en marcha el 10 de febrero, tal como se había acordado, y el administrador financiero y su operador tecnológico, ambas empresas privadas, aseguraban que estaban en condiciones de hacer funcionar el sistema de cobro y el soporte tecnológico. A su vez, los operadores anunciaban que estaban en condiciones de cumplir los contratos.

Después vino la sorpresa. Quedó en evidencia que el 10 de febrero, Santiago y el nuevo sistema no contaban con los elementos más imprescindibles para su funcionamiento. No había autoridad de transportes metropolitana, coordinación institucional, infraestructura mínima, soporte tecnológico, ni la totalidad de los buses, ni una disposi-

ción positiva de los operadores.

Se pudo constatar que hubo diversos informes técnicos negativos. Este es un aspecto extraordinariamente importante, que tiene un doble lectura y hay que ponerle atención: los informes técnicos negativos provenientes de asesores externos, como Fundación Chile y Aditiva, no fueron considerados en toda su dimensión crítica. Tampoco fueron comunicados por el Coordinador del Transantiago a otras autoridades incumbentes.

Es necesario decirle a la Sala que por negativos y duros que hayan sido esos informes a la hora de describir los inconvenientes, nunca señalaron, de manera terminante, la necesidad de postergar la puesta en marcha del Transantiago el 10 de febrero. Al final, estaba dado el visto bueno para la partida, a pesar de las observaciones negativas. Esto quiere decir que había informes abrumadoramente positivos sobre las observaciones de reparo.

De esta manera, la Comisión, teniendo presente los testimonios recibidos, los documentos tenidos a la vista, todos colacionados en el cuerpo de este informe, concluye que las autoridades de Transantiago, en particular las del Ministerio de Transportes, son responsables de haber permitido la puesta en marcha de la última etapa del plan de transporte urbano de Santiago, no obstante que una normal prudencia hacía a todas luces previsibles las consecuencias, por lo que la decisión de éstas, y su falta de previsión, no resultan explicables.

Cabe consignar en esta materia que los antecedentes sobre los días previos al 10 de febrero nos indican que también se produjo la discusión sobre las condiciones para la entrada en régimen de la última fase. De acuerdo con las informaciones entregadas públicamente, en la coordinación de ministros -que había sustituido al Comité Coordinador del Transantiago-, y como es sabido, se habría avalado, salvo el ministro del Interior, Belisario Velasco, el inicio de la fase de régimen el 10 de febrero, especialmente ocurrió así en el caso de los titulares de Hacienda y Obras Públicas, Andrés Velasco y Eduardo Bitrán.

Señor Presidente, debemos preguntarnos por qué se diseña el Plan Transantiago. Cuando se entrega el listado de responsabilidades, se nombra a los responsables y se indican los errores que nos ha pedido la Sala investigar, es necesario explicar qué se pretendió hacer y para qué se hizo este cambio.

La situación del transporte en Santiago era insostenible. Todos los invitados expresaron que el transporte en Santiago debía ser modificado. Por ello, en el año 2000, el candidato a Presidente, don Ricardo Lagos, decide la implementación de este plan.

El propio Banco Mundial plantea lo siguiente en sus observaciones: “Para mejorar la calidad de vida en las ciudades chilenas, junto a su competitividad, el Gobierno de Chile se ha embarcado en un ambicioso programa nacional urbano en vistas a la celebración del Aniversario 200 de la Independencia de Chile (El Bicentenario, 2010). En el caso de Santiago, probablemente la herramienta más poderosa y significativa para lograr dichos objetivos es el Plan de Transporte Urbano 2000-2010, que persigue transformar Santiago en una ciudad de calidad mundial.”

Por tanto, el Plan es alabado en los organismos internacionales como la gran tarea.

Agrega el Banco Mundial: “El Presidente Lagos ha dado prioridad a este Plan de Transporte Urbano Integral que espera cambiar profundamente la forma en que los habitantes de Santiago se desplazan, a través de medidas que en parte se inspiran en el éxito internacional que ha tenido el Transmilenio, el sistema de transporte público de Bogotá.”

El sistema de transportes de Santiago se caracterizaba por su mala calidad, era el servicio de utilidad pública peor evaluado, principalmente por estudiantes y adultos

mayores, materia que la comisión ha considerado importante consignar en sus conclusiones, por cuanto al paso de los efectos dañinos del Transantiago hay olvido del sistema que se tenía antes.

La situación del transporte urbano en Santiago había alcanzado su peor nivel en los años 80 debido a la liberalización del transporte, con 14 mil buses en las calles, con una demanda menor a la que había cuando se desplazaban 7 mil buses, con altas tarifas, porque no funcionó la competencia en la calle, y se vio que el mercado no era capaz de regular un sistema con liberalización absoluta.

En 1990, el sistema antiguo contaba con más de 8 mil buses; su estructura empresarial era precaria: existían 297 servicios, agrupados en 127 empresas, pero la mayoría de éstos pertenecía a alrededor de 6 mil empresarios informales que funcionaban como cartel. Otros dicen que eran 3.500; en la actualidad, hay diez.

No existían normas formales en la relación de trabajo, había evasión provisional y la mayoría de las empresas declaraban por renta presunta, con lo que ocultaban parte de sus utilidades.

Ése era el transporte que se proponía cambiar.

Desde el punto de vista de la ocupación del territorio urbano, el desastre era peor, ya que se agrupaban en líneas que operaban los 297 servicios concesionados de la capital. Casi el 80 por ciento del transporte público de Santiago pasaba por una de las seis calles más importantes de la ciudad: Gran Avenida, Independencia, Recoleta, Santa Rosa, Vicuña Mackenna, San Pablo, Pajaritos, Alameda, Apoquindo e Irarrázaval. Es imposible que una ciudad funcione así.

El sistema estaba mal organizado, los recorridos eran largos y fuente de inseguridad, robos a los choferes que manejaban el dinero de los pasajes, carreras para cazar pasajeros, régimen laboral inhumano y sin horarios de trabajo, salarios por boleto cortado y maltrato de los conductores a los usuarios. Durante 2003, dejó 103 personas muertas y 5.827 lesionados.

Los buses eran viejos y la fuente móvil más contaminante de Santiago, ya que era responsable del 21 por ciento del total emitido, según el inventario de emisiones elaborado por la Conama. También eran los mayores generadores de contaminación acústica.

El sistema venía sufriendo la llamada “espiral del deterioro”.

Todas las ciudades en crecimiento se han visto forzadas a mejorar sus sistemas de transporte y a tratar de hacerlos más baratos para disminuir el uso del transporte privado.

Todo ello era evidente y también lo era que la autoridad pública no había podido implementar políticas coherentes de localización urbana, vivienda y educación.

Mientras se desarrollaba en el mundo la tesis de que la estructura de recorridos punta a punta se hacía más ineficiente en toda ciudad en expansión, en Santiago aumentaba ese tipo de viajes debido a:

l. Que la ciudad crecía de manera ilimitada.

2. La ubicación de los barrios populares en las periferias cada vez más alejadas, lo que obligaba a realizar grandes recorridos a la mano de obra de los sectores de altos ingresos, en el otro extremo de la ciudad.

3. Los centros urbanos de los sectores de altos ingresos se ubicaban cada vez más aislados, hacia las partes más altas de la cordillera, y

4. La libre elección de los establecimientos educacionales para localizarse donde quisieran o donde pudieran.

Esto debido a que en Santiago el mercado localiza y ordena a los centros urbanos y residenciales. Eso significa que la capital carece de coordinación urbanística. Habrá que reflexionar para el desarrollo de otras ciudades.

Pero el sistema antiguo tenía algo muy

valorado; llegaba a todas partes, lo que ha sido una de las grandes ventajas en la comparación con el Transantiago. Cuando se inauguraba una población, aunque fuera sólo de 200 casas, a la semana llegaban los recorridos y el sistema funcionaba.

Transantiago partió de la propuesta global "Política y Plan de Transporte Urbano para Santiago 2000-2010".

Se estudiaron otras experiencias como las de Estocolmo, Hong Kong, Londres, Madrid, Nueva York, París, Singapur y Zurich, y sus sistemas integrados por trenes subterráneos.

Estas experiencias señalaron algo muy claro que aquí no se hizo: los contratos tienen que ser irreprochables, puesto que deben permitir a la autoridad encarar el mal cumplimiento, falla que tiene nuestro actual sistema de trasporte.

Lo anterior se debe combinar con una estructura armónica, que se supone es un elemento básico para la adecuada puesta en marcha de cualquier sistema de transporte.

El gobierno del Presidente Lagos decidió que el cambio del transporte urbano de Santiago debía hacerse con urgencia, dado el diagnóstico que acabo de señalar. Era una necesidad ineludible, ya que la ciudad caminaba al caos, por lo que debía realizarse luego el cambio para terminar de una vez por todas con esa situación, puesto que era un sistema que se arrastraba desde hacía cuarenta años.

La mayoría de las ciudades que implementaron nuevos sistemas de transporte demoraron décadas en resolver los problemas que se presentaban. Sin embargo, los entrevistados involucrados en Transantiago y sus gestores originales establecieron frente a la comisión que fueron responsables de haber estado convencidos de que era posible hacer el cambio en Chile más rápidamente que en otras partes del mundo que lo enfrentaron. Ninguno de los participantes puso en duda los cronogramas.

Germán Correa es uno de los responsables de esta sobreestimación de las capacidades del país, y así lo dijo en la comisión. Agregó que en una discusión en el Banco Mundial le habían expresado que si se hubiese pensado hacer este plan en cualquiera otra parte del mundo, no lo hubieran creído posible; pero que sí creían que resultaría en Chile.

La responsabilidad de la autoridad pública en la sobreestimación de las capacidades del país fue expresada no sólo en la comisión dirigida por Germán Correa y su grupo, sino que en todos los equipos que la sucedieron, tanto de la Coordinación del Transantiago con los coordinadores Aldo Signorelli, Rodrigo Urzúa, Isabel Guzmán y Danilo Núñez; de los técnicos del diseño, como Fernández y De Cea, Henry Malbrán, de la Sectra, y de las autoridades que participaban en el Comité de Ministros del Transantiago.

Expresión de dicha sobreestimación lo constituyen los estrechos plazos de los cronogramas previstos y los compromisos establecidos en las bases de licitación y consiguientes contratos que fijaban plazos que el Estado y el sector privado tenían que cumplir.

Es así que ni siquiera se consideraron los plazos naturales para la ejecución de la infraestructura y las cartas Gantt adecuadas para intervenir la ciudad, por lo que el plan se entregó a la ciudadanía el 10 de febrero sin todos sus componentes, suponiendo que éstos se irían cumpliendo con el Plan funcionando y que los problemas que se causarían a la población se resolverían con lo que los técnicos llamaron medidas de mitigación.

Por lo tanto, contra todo lo que mostraba la experiencia internacional -dato que es importante que conozca la Sala y la ciudadanía-, la urgencia fue el primer parámetro que consideraron los gestores y diseñadores responsables de Transantiago, los que se impusieron con voluntarismo, puesto que desatendieron experiencias y consejos de

expertos, inclusive del Banco Mundial, de manera que actuaron de manera descuidada e insensible frente a los efectos sociales de su improvisación, la que con posterioridad afectaría muy intensamente a los sectores más vulnerables de la población.

Un capítulo adicional dice relación con el mal diseño financiero.

Los entrevistados ligados al Ministerio de Hacienda negaron enfáticamente haber siquiera discutido o considerado la posibilidad de subsidiar el sistema, a diferencia de lo que se hace en otras partes del mundo.

El ex ministro de Hacienda Nicolás Eyzaguirre informó a la Comisión que además el sistema tenía que ser barato: "Este sistema se concibió, desde un principio, como barato". Sin embargo, finalmente agregó que teníamos un Estado "perejil", con equipos técnicos que no tienen salarios adecuados.

Por lo tanto, el Plan Transantiago nació con recursos financieros, materiales y humanos limitados, especialmente en lo referido al gasto y la inversión públicos.

Esta decisión fue coherente con el compromiso estratégico que había guiado a la autoridad económica desde 1990, de disciplina y responsabilidad fiscales y de mantención, bajo cualquier circunstancia, de un superávit estructural en el balance fiscal anual.

El sistema debía ser barato para el Estado y para el usuario, con el objeto de romper con el círculo de deterioro del sistema anterior y atraerlo al sistema de transporte público, especialmente al Metro, que hasta ese momento estaba subutilizado. Para ello la tarifa debía ser menor o igual que la antigua.

La tarifa fue determinante en todo lo ocurrido posteriormente en el diseño. Todo se adaptó a ella: el número de buses, la infraestructura, la calidad del soporte tecnológico y la tasa de usuarios por metro cuadrado, tanto en buses como en el Metro.

En otras palabras, se disminuyeron costos y se adaptaron tamaños, calidades y capacidades. Por lo tanto, a juicio de la Comisión, el parámetro tarifa tuvo un impacto grave en el diseño global del sistema al no existir subsidio.

Se efectuó un análisis exhaustivo de todos esos elementos, el que no me parece necesario analizar de manera pormenorizada, puesto que aparece consignado en el informe que obra en poder de cada diputado.

Sin embargo, quiero señalar que esa opinión formó parte de las conclusiones desarrolladas por el Ministerio de Hacienda, desde 2000 en adelante, presidido por Nicolás Eyzaguirre y Andrés Velasco, hasta poco después del 10 de febrero, en las que se responsabiliza de ellas a los diseñadores de Sectra y al Consorcio Fernández y De Cea, es decir, los técnicos responsables de estos análisis fueron los directores de Sectra, Aldo Signorelli y Henry Malbrán, y los dueños del Consorcio Enrique Fernández y Joaquín De Cea.

El financiamiento y el cálculo de la tarifa no fueron cuestionados en el Comité de Ministros Transantiago ni, posteriormente, por ninguno de los asistentes a la Comisión, como consta en actas.

Por lo tanto, todos los integrantes del Comité de ministros, asesores y técnicos de las diferentes instancias del área de transportes involucrados son responsables de no haber reflexionado sobre esos cálculos.

Un elemento vital en el diseño no fue cuestionado por asesores financieros, especialmente por el señor Gibrán Harcha, quien, a juicio de la Comisión, fue el principal asesor, constructor y conductor del modelo de negocios del Transantiago durante el período 2002-2005.

No se encargaron estudios alternativos a los proporcionados por Sectra, de modo que, a nuestro juicio, hay una grave responsabilidad al haberse descuidado de los efectos para la población que un error en esos cálculos podría significar.

Los cálculos no considerados también están consignados en el informe.

A juicio del ex Ministro Eyzaguirre "lo peor de sus cálculos fue no contar con que el precio de la gasolina subiría seis veces en el período comprendido entre la elaboración del diseño y la fase de régimen del Plan".

Las características de la tarifa en el diseño de Transantiago eran inéditas en el mundo y no hubo ninguna reflexión o análisis entre los expertos y autoridades del Plan acerca de la experiencia internacional, en cuanto a que ningún transporte público digno de mención reposa en una arquitectura financiera respaldada únicamente en las tarifas que pagan los usuarios, sino que existen distintas formas de subsidio.

En el informe aparecen indicados los costos de las tarifas en Francia, Italia y España, en donde se puede observar que son inferiores a la del Transantiago. En París, los empleadores reembolsan a los trabajadores la mitad del costo de su pasaje en un abono mensual. Un trabajador parisino gasta menos del 7 por ciento de su salario en transporte, en cambio en Chile ese gasto llega al 22 por ciento del salario mínimo, considerando dos viajes al día.

En Brasil, las empresas pagan el transporte de sus asalariados a través del sistema conocido como "Vale Transporte". Es el caso de los sistemas integrados de Sao Paulo, Río de Janeiro y de las principales ciudades brasileñas.

A pesar de eso, a nueve meses de la fase de régimen, se estima que el Plan cuenta con un déficit mensual de 35 millones de dólares. Al respecto, cabe recordar que el ministro de Transportes dio a conocer ayer que el déficit de noviembre ascendía a 40,3 millones de dólares.

Estamos convencidos de que el camino correcto iniciado por el ministro Cortázar traerá como consecuencia cambios de recorrido de tal magnitud que finalmente, harán más atractivo el transporte. Por eso, es probable que haya, menos evasión, mayor demanda y menor déficit.

A juicio de esta Comisión, la ausencia de un modelo de subsidio, al menos en los primeros años, es un defecto estructural del diseño del Plan Transantiago y los desequilibrios entre ingresos y costos llevaron al Congreso a aprobar en mayo una ley para cubrir el déficit de 2007, que llegó a 290 millones de dólares.

En la Comisión Investigadora quedó claramente establecido el error de no haber creado en Santiago una Autoridad Metropolitana de Transportes para emprender un cambio de tanta complejidad. Asimismo, quedó en evidencia la responsabilidad de las autoridades de transportes y del Comité de Ministros, quienes negaron esa realidad y subestimaron la experiencia internacional que existía sobre la materia. A nuestro juicio, actuaron con desprolijidad y no destinaron a esta tarea, tan importante y difícil el estudio y el tiempo que demandaba. Esa falencia institucional constituye uno de los impedimentos más graves para el éxito del Plan.

Ningún sistema de transportes en una ciudad del tamaño de Santiago puede transformarse radicalmente y funcionar sin una institucionalidad sólida y consistente. Es indispensable contar con una autoridad, sobre un conjunto de factores que afectan a la organización del transporte, con capacidades técnicas, fiscalizadoras, jurídicas, incluso con potestad normativa, y con instancias efectivas de interacción con las autoridades municipales y la ciudadanía.

Lo expuesto fue planteado por la Comisión que encabezaba Germán Correa, quien salió de su cargo de Coordinador del Transantiago, en parte debido a las inconsistencias de la organización.

No hubo una autoridad única con facultades amplias, pero tampoco hubo una coordinación efectiva en ninguno de los niveles participantes.

Después de Correa, la Coordinación de Transantiago tuvo permanentes cambios de

coordinadores y de autoridades, lo que también, en alguna medida, fue desvirtuando el diseño inicial del Plan, puesto que nadie daba seguimiento exacto a lo obrado con anterioridad, y el énfasis y los intereses de cada uno eran distintos a los de su predecesor.

Todos ellos fueron responsables de no haber cumplido en su cargo con la tarea de integración, unidad y control global que les había encomendado el Presidente de la República de no haber buscado el peso de imagen pública potente que el cargo requería. Carecían de facultades, de poder de decisión e incluso -¡vaya absurdo!- no tenían derecho a voto en el Comité Coordinador de Ministros. Sus propios testimonios ante la Comisión demostraron que ellos mismos son responsables de haberse confinado a un rol menor, autorredujeron su autoridad y el rol que podrían haber ejercido para evitar los daños causados.

En efecto, para impulsar la coordinación se creó el Directorio de Transporte de Santiago, mediante el decreto supremo Nº 24, de 2002, que fue reemplazado por una decisión del Presidente Lagos por un Comité de Ministros, el 7 de abril del 2003, a través del instructivo presidencial Nº 1, firmado por el Presidente Ricardo Lagos, con la funciones de proponer lineamientos estratégicos, velar por el cumplimiento del Plan, dar seguimiento y evaluar el incumplimiento de las metas que se iban fijando. En éste no tenían derecho a voto ni el ministro de Transportes ni el coordinador del Transantiago.

La Comisión estableció que, en este Comité, cada uno de los participantes fue responsable de velar reductivamente por el cumplimiento sectorial de su cartera y, por lo tanto, son responsables de descuidar la tarea de coordinación que le encomendara el Presidente en el instructivo correspondiente.

Ponemos como ejemplo, no por estigmatizar su nombre, a don Gianni López, homologable su conducta a los demás miembros del Comité, cuando dice que se preocupaba estrictamente de lo suyo, que su responsabilidad estaba en el tema ambiental.

Esta fue la actitud común de este comité coordinador, reducirse a lo propio y despreocuparse de la tarea colectiva encomendada por el Presidente Lagos, lo que significó terminar en el resultado que conocemos con los efectos sociales que produjo.

La ex ministra de Vivienda, Sonia Tschorne, también mostró su responsabilidad al afirmar haber cumplido las labores encomendadas, porque ejecutó el 95 por ciento de los recursos para inversión, pero diciendo que no se sentía responsable del Plan como un todo, pero es, en efecto, responsable de no haber planteado sus opiniones en el Comité de Ministros. Ella no planteo nunca las dificultades de considerar las mayores holguras que señaló en la Comisión, para el cumplimiento de los cronogramas. Reconoció que los cronogramas de los Planes, especialmente los de gran envergadura, deberían considerar mayores holguras, y no lo había planteado en el Comité de Ministros ni a las autoridades políticas.

La Comisión estableció que los miembros del Comité, además de su defensa sectorial corporativa, son responsables de la nula actitud proactiva para promover una tarea de coordinación y ejercicio colectivo que requería la institucionalidad del Transantiago.

Aquí se señala a Fernando Promis, a Eduardo Bitrán y al coordinador del Transantiago. Se insiste en que no hubo interés en los ministros en conseguir los materiales adecuados e información que tenía que haber entregado el coordinador. No hubo interés ni proactividad; se insiste en esto en el informe de manera abundante.

A los intendentes se les señala como responsables de no haber jugado ningún papel en el Plan; al Administrador Financiero de no haber tenido ninguna coordinación. A su vez, el Consorcio tampoco demostró interés

en coordinarse. En definitiva, pérdida de la conducción de la tarea colectiva y dedicados a funciones específicas.

Una expresión dramática de todo esto es que ninguno de los invitados a la Comisión, quizás con la excepción valiente del ministro Estévez y del subsecretario Díaz, reconoció auténticamente ser responsable de los malos resultados del Plan Transantiago.

Llama la atención que profesionales de alto nivel se mostraran casi indiferentes respecto de los impactos que produjo el 10 de febrero, insistiendo en haber sido sorprendidos y de haber carecido de la totalidad de la información, declarando haber cumplido bien la parte de responsabilidad que les correspondía.

Esta actitud de mirada parcial y de descoordinación no es más que la expresión de la ausencia de una autoridad única de Transantiago. Eso faltó. Hubo fragmentación de responsabilidades, pero no instancias donde se tomaran decisiones y se desarrollara una coordinación efectiva entre todos los participantes.

En conclusión, podemos afirmar que la crisis del Plan Transantiago se explica en parte importante por la ausencia de una institucionalidad adecuada, y se considera que la ausencia de esta institucionalidad es un defecto político grave del diseño de este nuevo sistema.

La superación de los problemas actuales exige crear esta institucionalidad. El 13 de junio de 2007 el ministro René Cortázar presentó un proyecto de ley para crear la Autoridad Metropolitana de Transportes. Esa institucionalidad es fundamental. Debería haber existido desde el comienzo.

Lamentamos en nuestras conclusiones que la Oposición se haya manifestado en contra del proyecto y éste no haya avanzado en su tramitación legislativa.

Consideramos un error no haber tenido un diseño institucional sólido y adecuado, como lo tuvieron otras políticas públicas, por ejemplo, el Auge.

Por supuesto, absurdo sería pensar que un Presidente de la República va a estar preocupado de dibujar en los planos los recorridos de los buses, asignar los números ni menos lo relacionado con el operador tecnológico o las cláusulas de los contratos.

Además, hemos señalado que el Transantiago se debería haber presentado al Congreso Nacional, para tener la posibilidad de discutir toda la materia, por mucho tiempo que demorara.

Conocemos las observaciones de algunos ministros y de directivos de Transantiago, en el sentido de que mandar un proyecto al Congreso podía significar demorar la puesta en marcha del Plan Transantiago, pero, en nuestra opinión, habría sido preferible hacer partícipe a toda la Corporación. También algunos diputados expresaron en la Comisión que aprobar anualmente las partidas presupuestarias para Transantiago hacía que de alguna manera estuviéramos involucrados, pero eso no era lo mismo que discutir un proyecto, como se hizo cuando se debatió concesiones, la telefonía móvil, el Auge y como se pretende hacerlo con la televisión digital y otras políticas públicas innovadoras.

Este informe concluye en que el centro principal de la molestia de los usuarios de Transantiago reside en los recorridos y en las mallas de cobertura. Son enormes las distancias que la gente debe caminar hasta los puntos de partida de los buses.

El diseño del nuevo sistema no asumió adecuadamente los movimientos de los habitantes de Santiago, hospitales, las subzonas periféricas o centrales, los mercados de trabajo, los movimientos de los trabajadores.

Hay recorridos absurdos que no pasan por los destinos principales de la ciudad y una enorme cantidad de transbordos, con caminatas o esperas intermedias al bajarse para el cambio de buses entre alimentadores y troncales; hay baja frecuencia de buses, que, en horas de punta, produce esperas de

quince, veinte, cuarenta y hasta sesenta minutos; la ausencia de buses en la periferia, en lugares donde siempre hubo; el cansancio de la gente cuando sale de su trabajo. El diseño, la cultura de movilización de punta a punta que por años se había consolidado, la calidad de los trasbordos, considerando a los adultos mayores y a las personas que regresan de su trabajo, más la mentalidad que había respecto del uso del sistema y el poco rigor y cumplimiento en los operadores, han agravado la situación. Otro elemento que contribuyó a ello es la falta de estaciones intermodales que habrían aliviado los transbordos, dando más seguridad y protección al usuario.

La peor consecuencia es que el nuevo sistema de transporte es más lento, más incómodo, más incierto y más distante que el que había.

El nuevo sistema era una esperanza; debía ser integrado con un sistema de gestión de flota, basado en trazados y frecuencias de servicios, alimentadores y troncales, con un sistema troncal alimentador multimodal, como la única forma posible para ir absorbiendo el crecimiento de la ciudad.

Para ello, había que tener una actitud flexible, no sagrada, no rígida, no de escritorio, sino pensando en la ciudad. No coincide, incluso, con esta valoración, Juan Esteban Doña, quien dice que el sistema debía contar, además, con largos recorridos de origen y destino, como ocurría con el sistema antiguo.

Durante el transcurso de la redacción de este informe, han surgido los anuncios del ministro señor Cortázar que apuntan en este buen criterio, en lo que ha señalado la Comisión, después de siete meses de investigación, cuya conclusión radica en que el sistema troncal y alimentador establecido en la teoría de los escritorios de Transantiago debe ser flexibilizado y modificado en la conducta y en el estilo en que lo está haciendo el ministro señor Cortázar, en cuanto a romper la sacralidad de las zonas de alimentadoras y de troncales para abrirse a las necesidades de la gente, incluso, llegar a abrir recorridos mucho más amplios, como los que ha señalado, de Nueva de Matte, desde Reina María, Independencia hacia Mapocho; del paso desde La Florida hacia Las Condes; del cruce de recorridos, los que ahora llegan a cuarenta o cincuenta kilómetros, cuestión que no estaba en el plan.

Se vislumbra más que un rediseño, otro Transantiago, distinto de lo que ya se expuso y produjo los errores y los daños sociales que se han descrito.

La idea de un cambio drástico a un sistema integrado adquirió fuerza en 1990. Este fue un concepto muy discutido y que no terminó de aclararse en la Comisión si fue errado como tal, o en su aplicación; pero lo que sí se concluye es de que esto requiere mayor estudio, mayor reflexión, mayor análisis, mayor participación de la ciudadanía, mayor consulta a los municipios, mayor compromiso de los municipios, más participación de la gente, más consulta en los barrios, más conocimiento de los movimientos de las organizaciones sociales.

Esta conclusión que tiene y contiene el voto de mayoría, también la asume el voto de minoría; los informes de mayoría y de minoría concluyen con estos conceptos que acabo de señalar, y no constituyen una opinión exclusiva del informe de mayoría. Por tanto, es una cuestión unánime de la Comisión que debo señalar, aun cuando la letra no me obliga a declararlo.

La división geográfica de la ciudad en nueve áreas fue un aspecto que generó muchísimas dificultades y bastante teoría a la hora de explicar por qué un área delimitaba con otra. En este aspecto del diseño, la responsabilidad mayor se establece en los entonces ministro y subsecretario Javier Etcheberry y Guillermo Díaz, respectivamente; o en el asesor técnico Gibrán Harcha, acerca del cual la Comisión me ha solicitado

informar que, a pesar de haber sido asesor por varios años del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y de haber ocupado varios cargos designados por el Estado, fue el único involucrado invitado -varias veces- que se negó a asistir a la Comisión Investigadora para contribuir con su testimonio.

Las unidades monopólicas dejaron un mayor peso en la fiscalización del Estado y, por tanto, las características de los contratos adquirían especial relevancia.

Los bordes de cada área -que la ciudadanía conoce como los bordes de colores-, las fronteras de cada unidad, quedaron sin recorridos. A pesar de todos los defectos del sistema de micros amarillas, la gracia que tenía era que llegaba a todos los lugares. Cuando se establecieron estas zonas, los bordes se quedaron sin recorridos porque cada monopolio estableció restricciones, prohibiendo la penetración del sector vecino y del empresario vecino a las unidades de su propio territorio. El propio Germán Correa se declara responsable de este aspecto del diseño y defendió ante la Comisión lo que él hizo con sus propios fundamentos. A su vez, el entonces ministro Etcheberry explica lo suyo, a lo cual no le daré lectura, puesto que se encuentra en el informe que los señores diputados tienen en su escritorio.

La Comisión en pleno concluyó en que uno de los principales errores del diseño del plan y una de las rigideces que no permite que los servicios alimentadores se extiendan a medida que crece la ciudad, es una materia a la cual hay que hacerle una corrección importante.

Los monopolios son responsables de la ausencia de recorridos, de mallas absurdas, de falta de cobertura, de las dificultades para acceder a destinos dentro de cada unidad de negocios y de que haya lugares sin acceso a hospitales y escuelas.

Los operadores no tienen incentivos, porque no tienen competencia; por tanto, ganan lo mismo si el usuario camina más o si camina menos, y eso quedó establecido en los contratos.

Por eso, es un error, hay críticas y se establecen responsabilidades de las personas que hicieron y maniataron esos contratos. La ingeniería de detalle fue encargada a Sectra por la coordinación de Transantiago. Sus diseñadores, los consorcios Fernández y De Cea, Sectra, dirigida durante el período por Aldo Signorelli y Henry Malbrán, son responsables de los efectos sociales. Todas estas responsabilidades, coincidentes con el informe de minoría, donde también están consignados los indicados como responsables de los efectos sociales, de haber provocado fallas en los recorridos, de dejar zonas sin buses, de abandonar territorios que antes estaban cubiertos por buses, de excesivos trasbordos, lo que esperamos sea corregido; de la disminución del número de buses, que recién ahora ha comenzado a aumentarse, y del aumento de los tiempos de espera en los paraderos. Y si era el concepto el que contenía errores, los técnicos diseñadores son responsables de no haber indicado a la autoridad política sus fallas, porque como profesionales y técnicos estaban también contratados para comunicar las fallas a la autoridad política. Para eso se les pagaba.

La Comisión estableció algo muy delicado. La actitud de los técnicos y los profesionales que se ampararon en su condición de tales, es decir, somos técnicos, o bien, en que sus informes eran secretos, y así liberarse de su responsabilidad profesional y funcionaria y de no poner en acción su capacidad técnica para advertir a la autoridad política, como profesionales serios, que iban por mal camino y que se producirían efectos dañinos para la población, debido a fallas en aspectos específicos del diseño. Eso fue lo más grave.

En esto fue enfático el actual director de Sectra. Rechazó toda responsabilidad porque era un técnico, y todos ellos aceptaron lo que hoy se está cuestionando: el sistema

troncal alimentador y los nueve monopolios alimentadores en las coberturas y en las mallas de recorridos, sin formular crítica alguna a la autoridad política.

Debido a las rigideces de las unidades de negocios y a las características de las mallas de recorridos, el sistema cuenta con transbordos poco amigables, con trazados absurdos e ilógicos y compleja comunicación entre origen y destino, lo que conduce al absurdo de que, por ejemplo, para dirigirse a un hospital, una persona que sale de un territorio, a unas pocas cuadras debe bajarse del bus para esperar otro que, tal vez, no pasará. Largas caminatas y tiempos de espera y problemas de infraestructura, aparte de dificultades en la madrugada y en las noches, con el consiguiente aumento de los asaltos a los usuarios. Lo más grave de los transbordos es que chocan con la cultura de una población usuaria que, por años, se había desplazado en un solo bus desde el lugar de origen al de destino, por más alejados que estuvieran estos puntos entre sí.

No hubo mucha información ni educación. El sistema troncal alimentador requiere mucha información. En Curitiba demoró 17 años, y la experiencia de Colombia otros tantos. En muchas ciudades se efectuaron campañas educativas que comenzaban en los colegios. En Chile, los usuarios se levantaron el 10 de febrero sin saber cómo movilizarse, con mapas prácticamente incomprensibles, enterándose del cambio a través de una campaña publicitaria, pero no de una campaña educativa. En la comisión, los conductores manifestaron que tampoco conocían sus recorridos, comentando que, a veces, fueron guiados por los propios pasajeros.

Ésas fueron definiciones de la Coordinación del Transantiago para el Siaut o Transantiago Informa. Es decir, la responsabilidad de esta concepción recae en todos los coordinadores del Transantiago que sucedieron en el cargo a Germán Correa, en la errónea estrategia de participación ciudadana del Transantiago y, en mayor medida, en el ex ministro de Transportes, Sergio Espejo, que subestimó la necesidad de educación y consideró que la información del concepto era suficiente. Aplicó el mismo procedimiento en su relación con los municipios y con la ciudadanía.

Hasta hoy, las municipalidades consideran que no fueron consultadas. Sin embargo, es un hecho que los municipios recibieron información, principalmente conceptual; pero conocieron las mallas de recorridos con varios meses de anticipación. Algunos municipios hicieron propuestas para perfeccionarlas, las que se acogieron sólo en parte. Ese proceso no fue regular ni ordenado.

Con todo, queda claro que hubo un error de concepto en lo referente a información y educación.

La información para el diseño era antigua y obsoleta. En la Comisión, algunos diputados se refirieron en detalle a eso y mencionaron la encuesta Origen y Destino. Ha habido una larga discusión sobre la calidad de esta encuesta que demostró responsabilidades y trabajo insuficiente de consulta de las realidades locales, consulta insuficiente en los barrios, escasa consulta a la gente por parte del Ministerio de Transportes, en particular, por el seremi, don Pablo Rodríguez, que tenía una larga trayectoria porque había sido jefe de gabinete del subsecretario, Guillermo Díaz. Él mismo pronunció una frase, que consideramos un tanto despectiva: que los municipios no podían determinar las mallas de recorridos.

Respecto de la calidad de los nuevos buses, en el informe se señala la gran confusión que produjo en la Comisión la información recibida. La ingeniera Mónica Zucker dejó en claro que era jefa de servicio del Transantiago. Es un buen ejemplo de la forma de asumir responsabilidades, porque ella dijo que a pesar de que le habían cambiado el número de buses, rebajándolo de 6.500 a 4.500, no advirtió a nadie sobre la gravedad

de los efectos de esa medida. Ella reconoció que era responsable de haber dado fe de los supuestos que guiaron a la Sectra y de haber disminuido la cantidad de buses.

No pretendo estigmatizar su nombre; la menciono porque es un buen ejemplo de lo que ocurría en el Transantiago, para saber qué hacía cada funcionario. Ella dijo: "Todos nos basábamos en que el otro no decía nada." Su responsabilidad adquiere mayor importancia, dado su alto nivel de conocimiento, sus 24 años de experiencia, su condición de ingeniera matemática, profesional del transporte y jefa de equipos de profesionales. Consultada acerca de si advirtió a alguien que la Sectra había reducido el número de buses de 6.500 a 4.500, que su propia unidad había propuesto, dijo que no.

Dio la misma respuesta negativa, cuando se le consultó sobre menor cobertura y eliminación de recorridos. Cuando se le preguntó si había advertido que el aumento de los tiempos de espera era un problema delicado, también respondió que no. Un buen ejemplo de la fragmentación en el cumplimiento de la tarea.

El ministro Etcheberry asumió la responsabilidad de haber seleccionado el modelo de los buses. Sobre esto hay mucho que decir, pero no me voy a referir en detalle a la materia porque en el informe aparece toda la información. Es un trabajo de siete meses, y en una hora no se puede explicar todo. En todo caso, aunque podría parecer un detalle, para la Comisión constituyó algo muy importante. Los buses son incómodos; están muy lejos de ser el transporte digno que se había soñado y ofrecido; son lentos, debido a las dificultades de la infraestructura vial; tienen menos asientos que los buses amarillos: más del 70 por ciento de los pasajeros debe ir de pie; los elementos de sujeción y seguridad están a gran altura -es decir, no fueron construidos sobre la base de un estudio ergonométrico, de acuerdo a la estatura promedio de los chilenos, -por lo que resulta difícil acceder a las manillas; contrariamente a las leyes de la física, los asientos tienen una pendiente hacia delante, lo que provoca problemas de estabilidad y vertebrales a las personas; llevan muchos pasajeros de pie, lo que puede ocasionar accidentes; los ancianos, niños y discapacitados tienen dificultades para acceder a los buses, etcétera. Es decir, todo se contrapone con las promesas que se habían hecho.

Por otra parte, hay gran responsabilidad de los operadores. Me voy a saltar el capítulo relacionado con el Metro porque ha sido abundantemente discutido y conocido, y los colegas pueden encontrarlo en el informe.

Están las licitaciones y los contratos de los operadores. Aquí, conviene decir que este transporte de servicio público es efectuado por empresas privadas, no por el Estado; está contratado por éste. Lo que más ha afectado la fase de régimen del Plan Transantiago ha sido el grave incumplimiento de los operadores de buses que son responsables de no sacar a la calle el número de buses comprometidos en los contratos.

Al final, con todo lo que se dice en ellos, con toda la autoridad que se pueda imaginar, con toda la ilusión que se ponga en los planes, si las personas contratadas no cumplen con los contratos, el sistema jamás va a funcionar. El contrato es un mandato de confianza, al servicio de la gente, que las empresas privadas tienen que cumplir.

El ex ministro Jaime Estévez comentó en la Comisión: "Lo que hoy apreciamos es que ha habido una falla masiva en el cumplimiento de los contratos, que no fue prevista. Y creo que el Ejecutivo no tiene armas demasiado contundentes; sólo quitar la concesión o, quizás, licitar de nuevo. "Falta un mecanismo intermedio y, como he señalado, me parece que la deficiencia principal -respecto de lo cual me hago una autocrítica-, debo destacar la franqueza y valentía del ex ministro Estévez, y sacado adelante una ley para intervenir a las empresas que no cum-

plieran los contratos, de manera de dar continuidad de giro efectiva a la operación cuando se produjeran esos incumplimientos.

Eso expresó el ex ministro Estévez en la Comisión y en las conclusiones consideramos fundamental consignarlo, para entender y corregir lo obrado, porque la Comisión concluye hoy día estableciendo responsabilidades, pero compromete a la Sala y a los diputados, en su conjunto, a la tarea de futuro de continuar resolviendo los problemas del Transantiago.

Esto -dijo el ex ministro Estévez-, ocurrió porque nunca imaginamos que esa situación -el incumplimiento de la empresa privada- se manifestaría de manera tan profunda, como efectivamente ocurrió.

En efecto, el transporte de superficie no poseía la institucionalidad o la experiencia para llamar a licitación, ni contaba con recursos. Incluso el Transantiago no tenía cuenta corriente, de modo que debía operar a través del subsecretario del ramo.

El ex ministro Espejo dijo: "...no ponderamos adecuadamente que frente a incumplimientos graves y persistentes de los contratos -se refiere a los empresarios que no sacaron los buses a la calle, muchos de los cuales todavía no los sacan- la estructura nacional del sistema sería insuficiente, debido a la ausencia de una autoridad configurada al efecto, con instrumentos similares a los de un administrador, y que el sistema de incentivos establecidos en los contratos serían insuficientes para resolver ese problema. Por lo demás, creo que la evidencia de los últimos meses indica que en ese ámbito están las principales deficiencias, de manera que estimo que en ese aspecto fallamos". (Acta del 28 de agosto).

Sin embargo, la autoridad pública se esmeró en que los contratos otorgaran seguridad a los empresarios tradicionales, y eso lo consideramos un error.

Esto fue cuestionado por la Comisión, puesto que las formas de los contratos han hecho difíciles las modificaciones -y la tarea al ministro Cortázar, que está tratando de hacerlas- y, en cierta forma, han dejado a los usuarios en la indefensión.

Esto parecía necesario para entusiasmar al empresariado a que se metiera en el negocio. Sin embargo, en opinión de la Comisión, las garantías que se dieron a los empresarios fueron exageradas, debido a que durante la administración del ministro Etcheberry se desarrolló la firme convicción de que el negocio no era bueno y que se requería atraer inversiones al país. El ministro Etcheberry se declara responsable de esto, pero está convencido de que el objetivo era correcto.

La mayor responsabilidad que asume "es no haber percibido con anterioridad", "que los incentivos existentes en los contratos eran prácticamente nulos frente al no cumplimiento que se produjo a partir del 10 de febrero.

El ministro Estévez agrega: "A los europeos había que darles ciertas garantías, un ingreso estimado y si nos equivocábamos asumiríamos el error. Mi error fue no darme cuenta que los contratos no daban herramientas para que la Coordinación los hiciera cumplir".

No puedo dejar de hacer hincapié en que estas expresiones constituyen un acto de honestidad, de valentía y de franqueza que ayuda no sólo a transparentar sino a develar errores y dificultades que le permiten a la actual autoridad hacer correcciones para mejorar el servicio a los usuarios.

Más que un homenaje a la valentía, es la valoración de que deja un instrumento en esta Comisión para que las cosas se hagan mejor en el futuro y, por el bien de la gente, ahora se corrijan los errores.

Pero fue un grave error que los contratos se establecieran así. La responsabilidad de dichas bases corresponde al ministro Etcheberry y está consagrada en el informe. Por su parte, la responsabilidad de la firma

de los contratos es del ministro Estévez, pero no quiero ahondar en eso.

Para terminar con el tema de los contratos, no ha sido una buena práctica la presencia de asesorías jurídicas a nivel de comisiones y subsecretarías, en muchos casos externalizadas a estudios jurídicos de la plaza, porque en los hechos han demostrado debilidades inconvenientes a la hora de proteger de mejor manera el bien común y el interés social.

Esta Comisión, luego de tener a la vista los contratos suscritos por el Estado con agentes privados que adquirieron derechos y obligaciones con el Transantiago, concluyó que resulta indispensable que a futuro, en la redacción, estudio y suscripción de estos actos jurídicos, atendidos los efectos económicos y jurídicos de los mismos, siempre actúe el Consejo de Defensa del Estado, -y no cualquier asesoría contratada- en virtud de lo dispuesto en el número 11 del artículo 3° de su ley orgánica.

Finalmente, la infraestructura del sistema se ha avalado abundantemente y no considero necesario detallarla a la Sala. Pero debo decir que en algún lugar cerca de la plaza San Luis, una ciudadana dijo: "O sea que aquí primero sacaron los micros y después empezaron a hacer las calles". El capítulo completo está resumido en esa frase coloquial de una ciudadana común y corriente.

El ex subsecretario Guillermo Díaz fue muy franco al decir que no pesaron lo suficiente la importancia de la infraestructura y que parecía haberse tomado como un elemento más. No hubo discusión suficiente, ni análisis, ni proposiciones bien analizadas.

Respecto de las responsabilidades, aunque el artículo 52 de la Constitución no permite establecer responsabilidades de las empresas privadas, la Comisión, a pesar de eso -y debo decir que forma parte del informe de mayoría y de minoría y ya lo señalé al mencionar el informe de minoría-, determina que la responsabilidad es de las empresas privadas.

Si el informe aprobado señala responsabilidades de las empresas privadas, no se debió a que el informe de minoría no las contuviera, porque también ahí se señalan, en particular las que ya se conocen.

La responsabilidad del administrador financiero señala que tiene a su cargo el control de la flota, es responsable de que veamos en los paraderos tres buses de un mismo recorrido, de los cuales uno está lleno y dos vacíos, lo que trae como consecuencia que el cuarto bus, en vez de llegar a los 20 minutos, va a llegar a los 40 y a veces a los 60 minutos. Eso significa que hay una empresa privada que no ha cumplido. Hay empresas privadas gigantescas, de tremendos ingresos.

Aquí ha habido dureza para calificar responsabilidades del Gobierno y de funcionarios de Estado, independiente de cualquier adhesión política, pero cuando se trata de establecer responsabilidades completas, aunque no sea función del artículo 52 de la Constitución Política, esta Comisión ha considerado indispensable expresarle al país y a la Sala que en el informe de conclusiones deben señalarse las responsabilidades de las empresas privadas.

En 2005, Transantiago contrató a un grupo de bancos -lo más gigante que concentraba el aparato financiero de Chile- que se constituyó como consorcio. El 29 de agosto de 2005, el Ministerio de Transporte lo autorizó para subcontratar a Sonda como operador tecnológico del AFT. En nuestra opinión, eso constituyó un error de graves consecuencias.

El 10 de febrero del presente año se dio comienzo al Plan sin que este consorcio cumpliera con los componentes que le correspondía aportar al sistema, salvo la tarjeta BIP integrada, lleno de fallas, con escasos puntos de recarga y algunos mal ubicados. No había control de gestión de flota, situación que aún persiste; botones de pánico, cámaras de seguridad y no funcionaban los validadores ni el *clearing*.

Se detallan abundantemente las fallas de su software y las promesas permanentes, incluso las declaraciones de los miembros de la empresa privada que vinieron a decir aquí que estaba todo en perfectas condiciones, a pesar de lo que constató la Comisión y la ciudadanía en la realidad.

A juicio de la Comisión, Sonda carecía de experiencia y pese a que la decisión de contratarla fue del Consorcio de los Bancos que forman parte del AFT, el Ministerio de Transportes autorizó esa contratación.

A juicio de Aditiva, fue un error adjudicar porque había un solo postor, que no reunía las capacidades. Más valía declarar desierta la licitación y llamar a otra nuevamente para hacer más exigente con la empresa privada en la adjudicación.

Son pocos los proveedores en el mundo que logran manejar sistemas de esta magnitud y densidad de transacciones. Por ejemplo, el sistema financiero nacional no tiene más de 750 mil transacciones al día y que el Transantiago necesita 12 millones.

El ministro Jaime Estévez, quien modificó las bases de la licitación para que los bancos pudieran organizarse como consorcio, lo que a su juicio generaría un menor costo para el Transantiago, explica lo siguiente:

"A ella se presentaron los cuatro mayores bancos del país, Falabella y Sonda. Honestamente, con la información de que disponíamos en esa época, me pareció que era una gran noticia y que era lo más sólido que teníamos en el Transantiago. Sin embargo, la vida demostró después que eso no era así. Pero en ese momento parecía ser lo más sólido, porque teníamos todo el respaldo de la banca, de una empresa exitosa como Falabella y de Sonda, una de las mayores empresas de tecnología del país. Entonces, ¿qué razón podía esgrimir para decidir no adjudicar la licitación a ese consorcio? ¡Ninguna!"

La responsabilidad del sector privado y el grave incumplimiento de contratos corresponde a los bancos que componen el AFT, a Enrique Méndez, gerente general del AFT, a la empresa Sonda, cuestionada severamente por su responsabilidad, a través de su dueño don Andrés Navarro.

También quedó claramente establecida la responsabilidad por el incumplimiento del AFT de las autoridades públicas máximas del Bancoestado, como José Luis Mandones, presidente del Bancoestado; José Manuel Mena, presidente del AFT y gerente del Bancoestado, hoy retirado de ambos cargos, y de Oscar González, gerente de Planificación del Bancoestado.

Asimismo, quedó consignada la responsabilidad de algunos técnicos de Transantiago, encargados del seguimiento del AFT.

Más adelante, en el informe figura el Plan Cortázar. Con seguridad, lo explicará el ministro. Hay muchas cuestiones que nos parecen de interés, pero que todavía no se han resuelto y esta Comisión las mira con atención.

Sin embargo, vale la pena expresar en nuestras conclusiones la siguiente frase del ministro Cortázar que nos da esperanza: "Tengo la convicción de que al construir esta solución hacia delante es clave no buscar "la solución" ni el modelo cerrado,...".

Esa modestia se necesitaba cuando se confeccionó el plan, esa humildad en el conocimiento y en la falta de certezas.

Continúa: "...no tratar de aplicarlo todo de una vez y decir: ahora la solución es b), sino ir construyéndolo y aplicando las soluciones, ir aprendiendo del proceso y corregir lo que tenemos, porque lo que ya tenemos es otro Transantiago; no es el original". Ése es el camino correcto.

La situación actual ya fue descrita.

En el siguiente punto se proponen algunas materias para la fijación de un subsidio, la tramitación de una ley para establecer la institucionalidad metropolitana de transporte, con la responsabilidad que le cabe a la Cámara de Diputados.

Luego viene el rediseño estructural de las mallas de recorridos, que contemple estudios, conversación y debate con la autoridad municipal y una relación estrecha para definir los recorridos, las zonas de cobertura, donde deben llegar los buses, con participación ciudadana en los barrios para saber desde dónde deben partir, por dónde deben pasar y a dónde deben llegar.

Se debe otorgar un subsidio para no subir la tarifa y tener la certeza de que los recursos que se entreguen por esta vía redundarán en mejor servicio.

La Comisión propone al Gobierno poner fin a los contratos cuando no se cumplan. Hay que dar señales claras. El primer operador que los incumpla debe tener claras las consecuencias de tal actitud.

El Administrador Financiero del Transantiago lo ha hecho muy mal. El sistema de cobro está funcionando de manera elemental y el soporte tecnológico no funciona con gestión de flota.

También le decimos al Gobierno que de no acaecer el arreglo y la mejora del servicio en el más breve plazo, proponemos que se demande el término de esta parte del contrato con el AFT por su prolongado incumplimiento y que reciba las sanciones máximas. No se les puede seguir esperando. Deben asumir el mismo costo que han pagado los ciudadanos más modestos de Santiago.

También se plantea la creación de sistemas de evaluación y la formación de una Comisión Especial de la Cámara de Diputados que proponga un modelo para Chile, considerando los programas más complejos.

Por otro lado, la Comisión se encontró con la situación de que, por mandato de la ley, las empresas privadas contratadas por el Estado no están obligadas a aceptar la invitación de las Comisiones de la Cámara de Diputados. Por eso, se estima necesario estudiar un cambio en el Reglamento en ese aspecto.

Las empresas privadas, como ocurre en el caso del AFT, que mantienen contratos de gran envergadura con el Estado y son pagadas con recursos fiscales, con platas de todos los chilenos, deberían estar obligadas a asistir a este tipo de invitaciones.

La Comisión también propone ver la posibilidad de reconversión y capacitación de los trabajadores que quedaron sin empleo. Fiscalizar el cumplimiento de los contratos de los actuales conductores de Transantiago y sus condiciones laborales.

Al mismo tiempo, analizar la actual situación de los antiguos microbuseros que perdieron su fuente laboral, de manera que los organismos correspondientes del Estado vean la forma de elaborar algunos planes de reparación y reconversión de este sector en conjunto con sus organizaciones.

De conformidad con lo dispuesto en el número 6° del artículo 301 del Reglamento de la Corporación, la Comisión estableció que no existían fundamentos que justifiquen el envío del informe o los antecedentes recopilados a los Tribunales de Justicia, a la Contraloría General de la República o al Consejo de Defensa del Estado.

Sin perjuicio de ello, la Comisión consideró necesario el envío del presente informe, con carácter meramente informativo, a la Presidenta de la República, a la Corte Suprema, a la Contraloría General de la República y al Consejo de Defensa del Estado.

En la Comisión, trabajaron las diputadas señoras Allende, doña Isabel; Cristi, doña María Angélica; Cubillos, doña Marcela; Nogueira, doña Claudia; Pacheco, doña Clemira; Pascal, doña Denise y Rubilar, doña Karla y los diputados señores Accorsi, don Enrique; Bertolino, don Mario; Burgos, don Jorge; Cardemil, don Alberto; Chahuán, don Francisco; Díaz, don Marcelo; Encina, don Francisco; Errázuriz, don Maximiano; Farías, don Ramón; García, don René; Hales, don Patricio (Presidente); Insunza, don Jorge; Jiménez, don Tucapel; Latorre, don Juan Carlos; Lobos, don Juan; Melero, don Patricio; Monckeberg, don Cristián;

Montes, don Carlos; Olivares, don Carlos; Sepúlveda, don Roberto; Sule, don Alejandro y Uriarte, don Gonzalo. Asistieron, además, las diputadas señoras Saa, doña María Antonieta y Tohá, doña Carolina, y los diputados señores Aguiló, Alinco, Álvarez, Ceroni, De Urresti, Duarte, Enríquez, Forni, Fuentealba, Galilea, Girardi, Jarpa, Kast, León, Monckeberg, don Nicolás; Moreira, Norambuena, Núñez, Quintana, Recondo, Robles, Rossi, Silber, Tarud, Tuma y Vargas.

Valoro mucho lo realizado por la Comisión. Este Presidente no habría podido llevar a cabo su labor si no hubiera contado con el trabajo acucioso de la totalidad de los señores diputados, tanto de los que suscriben el informe de mayoría como de los que suscriben el de minoría. Sin hacer distinción política alguna, el rigor, la seriedad, la disciplina y la constancia de estudio y de trabajo durante estos siete meses fueron parejas y quiero destacarlo ante la Sala.

He dicho.

-Manifestaciones en las tribunas.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra, hasta por cinco minutos, el diputado Jorge Burgos.

El señor **BURGOS.-** Señor Presidente, las conclusiones, una a una, están en el informe y las ha señalado con rigor el Presidente de la Comisión. Los hechos fueron lo suficientemente dramáticos como para no ser soslayados o evitados. Los puntos centrales, que constituyen la matriz del informe aprobado por la Comisión, son los problemas en el diseño y en la implementación y la decisión de echar a andar la última fase el 10 de febrero de 2007.

Como dice el informe, se trata de una reforma inevitable y, desde el punto de vista estructural, revolucionaria. Sin embargo, a mi modesto entender, no estábamos preparados para ella, ni social, ni cultural, ni económicamente. Cuando digo “no estábamos preparados”, me refiero a todos: los políticos, tanto de Gobierno, con una mayor responsabilidad, como de Oposición, los grandes empresarios, la banca, los medianos empresarios y los académicos.

Si uno intentara buscar elementos que previeran lo que iba a ocurrir, como centros de estudios vinculados a visiones ideológicas de centro, de derecha o de izquierda, comprobaría que no los hay. El país y la sociedad organizada no fue capaz de determinar, en los momentos precisos, si esta revolución estructural tenía fundamentos para concretarse bien en el corto plazo. En consecuencia, con razón hablamos de que quien condujo este plan tuvo valentía. Pero, no bastaba eso, como dice el informe. La ausencia de institucionalidad y creer que era un plan de transporte autofinanciable fueron factores cuyas consecuencias se fueron repitiendo con el tiempo. Ahí está el informe, ahí están los hechos, uno a uno.

Es legítimo que alguien diga: “No me gusta el informe porque creo que aún no es tiempo de determinar el fracaso o el no fracaso.” Es legítimo; nadie podría enojarse por eso. Yo no lo creo, a mi juicio, es tiempo de determinarlo. Pero lo que no me parece legítimo es que se pretenda confundir y se diga que quien critica es desleal. Eso no tiene fundamento. Jamás lealtad ha sido sinónimo de incondicionalidad, y no debería serlo en esta oportunidad. Estamos cumpliendo con nuestras capacidades, modestas, semimodestas o importantes. Estamos cumpliendo con el rol que nos otorga la Constitución Política: fiscalizar. Ésa es la tarea de los legisladores en esta área.

Dado que ha sido un tema en estos días, debo manifestar que, como muchos de quienes estamos acá, tengo el mayor respeto y admiración por quien fue Presidente de Chile entre 2000 y 2006, el señor Ricardo Lagos. Quiero dar un solo ejemplo. Ayer,

los chilenos recibimos la noticia de que, a pesar de las crisis hipotecarias y de una serie de cuestiones que ocurren en el mundo, los organismos internacionales que califican a los países nos han subido la calificación. Para los inversionistas extranjeros, Chile es mejor país para invertir que hace una semana, con Transantiago y todo. Eso tiene que ver con el trabajo de muchos, pero, por cierto, con una conducción seria encabezada por el Presidente Lagos en el sexenio que he señalado.

No concuerdo con quienes dicen que criticar o señalar que han pasado ciertas cosas reprochables no es defender la obra. No es consistente expresar eso con salir todos los días a imputar cuestiones erróneas a políticas públicas exitosas como el Auge. Un minuto o diez minutos en televisión o aparecer en diez titulares no justifican la falta de rigor. Alguna vez a ese tipo de político se le pasará la cuenta. Así lo espero.

En mi opinión, el informe es riguroso. En la política hay que ser riguroso. No me parece serio hacer peticiones de renuncia que no son consistentes con la discusión del informe. Tampoco es serio decir que este informe es consistente con negarle la sal y el agua al ministro Cortázar. ¡No hay ninguna relación entre una y otra cosa!

Por lo expuesto, llamo a aprobar el informe, porque da cuenta de un trabajo opinable, como muchos otros, pero serio y riguroso. La política de nuestro país requiere de políticos que hagan un trabajo serio y no simplemente populismo.

He dicho.

-*Aplausos.*

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Maximiano Errázuriz.

-*Manifestaciones en las tribunas.*

El señor **ERRÁZURIZ.-** Señor Presidente, me alegro de que me pifien. El día en que los socialistas me aplaudan, empezaré a preocuparme.

-*Manifestaciones en las tribunas.*

El señor **WALKER** (Presidente).- Advierto a los asistentes a las tribunas que está estrictamente prohibido hacer manifestaciones en forma negativa a las opiniones de los diputados. Por lo tanto, ruego respeto. Así como se expresó el diputado Burgos, a quien aplaudieron al final de su intervención, el diputado señor Errázuriz tiene todo el derecho a manifestar sus planteamientos.

Continúa con el uso de la palabra el diputado señor Errázuriz.

El señor **ERRÁZURIZ.-** Señor Presidente, en mi calidad de diputado por Puente Alto, La Pintana, Pirque y San José de Maipo, es decir, la zona sur de Santiago, la más afectada con la implementación del Transantiago, me duele mucho que el interés de la Comisión se centrara más en buscar a los responsables que en preocuparse de los 5 millones y medio de santiaguinos que sufren las consecuencias de dicho plan de transporte.

El Transantiago se diseñó sin consultar a los interesados. El alcalde de Puente Alto expresó que nunca se le preguntó nada, ni tampoco a los vecinos. Eso se ha traducido en un cambio permanente de recorridos.

Lo que quieren las personas que viven en mi distrito, especialmente en Puente Alto y La Pintana, es la reposición de los recorridos de las antiguas micros amarillas y la disminución de los transbordos. ¿Es mucho pedir?

Mi posición personal es ayudar a resolver el problema. No estoy en la postura de utilizar el Transantiago para criticar al Gobierno a costa de los usuarios.

Me habría gustado que el sistema funcionara, aunque eso significara un importante aumento en la popularidad de las autorida-

des. Pero el desconocimiento de la realidad llevó a algunas de ellas a sostener que es bueno que la gente camine más para tomar locomoción, porque en el país se camina muy poco.

Al respecto, respondo a esa autoridad que es muy diferente caminar en un barrio seguro e iluminado que hacerlo en algunas zonas de Puente Alto y La Pintana, máxime en la oscuridad de la noche o la madrugada.

Las quejas que recibimos apuntan a que hoy los trabajadores que viven en La Pintana o Puente Alto demoran más en llegar a sus lugares de trabajo. Ése es el problema que desean se resuelva.

Si en el informe aparecen responsabilidades administrativas, los antecedentes deben ponerse en conocimiento de la Contraloría General de la República para que adopte las medidas que considere oportunas; si existen responsabilidades penales, los antecedentes deberán enviarse a los tribunales de justicia, y si existen responsabilidades políticas, la Cámara de Diputados deberá actuar, en cumplimiento de su función fiscalizadora.

La Comisión Investigadora del Transantiago, luego de 47 sesiones de trabajo y de escuchar a muchas personas y de recibir muchas respuestas por escrito de quienes no se atrevieron a concurrir, dejó en evidencia que hubo no sólo un mal diseño del Transantiago, sino también una pésima implementación. En efecto, en diciembre de 2006, a dos meses de su puesta en marcha, el diputado Carlos Olivares anticipó que, de acuerdo con los antecedentes que obraban en su poder, la implementación de dicho sistema significaría una crisis nacional.

Conocemos a los responsables. Por lo tanto, lo que queremos y necesitamos ahora es buscar soluciones.

Me pregunto, si Gobierno y Oposición fueron capaces de ponerse de acuerdo en temas como la educación y la seguridad ciudadana, ¿cómo no van a ser capaces, ahora, de ponerse de acuerdo y encontrar alguna solución respecto de una materia tan poco ideológica, pero tan técnica, como el transporte público de pasajeros de Santiago?

Desde esta tribuna, como expresé hace algunos minutos al ministro Cortázar, anuncio mi disposición a colaborar con las autoridades en la solución de ese grave problema. Pero no deseo esperar de brazos cruzados que el Gobierno envíe su propuesta para votarla a favor o en contra, sino que quiero concurrir a trabajar con los equipos técnicos del Gobierno, participar en su elaboración y ser parte de ella.

El ministro Cortázar se comprometió a llamarnos en enero próximo. Por el bien de Chile, de los habitantes de Santiago y, en forma especial, de quienes viven en Puente Alto, La Pintana, Pirque y San José de Maipo y deben desplazarse al centro de la ciudad a sus trabajos, espero que, juntos, encontremos alguna solución a ese drama que tanto ha costado al país en lo económico y en el sacrificio personal de miles y miles de chilenos.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra, hasta por tres minutos, el diputado señor Ramón Farías.

El señor **FARÍAS.-** Señor Presidente, nos corresponde conocer un informe de más de 700 páginas, que establece responsabilidades; un informe aprobado por los trece miembros de la Comisión, pero que establece dos conclusiones, una de las cuales votaron a favor en forma mayoritaria los miembros de la Concertación.

¿Qué vimos durante los meses que duró la investigación? A una Derecha obsesionada, trastornada y enajenada que, desde antes del comienzo de la investigación, declaró que el Presidente Lagos es el gran culpable del Transantiago.

¿Es posible que, antes de iniciar la investigación, el juez decida sobre los culpables?

¿Asegura eso transparencia y objetividad? Obviamente, no.

El objetivo de la derecha no era encontrar en forma honesta a los responsables del gran problema del Transantiago, sino enlodar, a como diera lugar, a un estadista, creador de los avances más importantes en materia de infraestructura en el país y autor del revolucionario plan Auge, que hoy permite que los pobres cuenten con atención de sus enfermedades, lo que no ocurría antes.

(Aplausos)

El informe deslinda responsabilidades. Se refiere no sólo a la del Presidente Lagos, sino también a las de muchos personeros y funcionarios públicos. Las responsabilidades políticas están claras. El Presidente Lagos y la Presidenta Bachelet no crearon una institucionalidad que estuviera a la altura del desafío. Pero una responsabilidad mayor cupo al ministro Espejo al no detener la implementación del sistema el 10 de febrero pasado. ¿Y las responsabilidades de la AFT, de los privados, que pese a tener a la vista un informe de la Fundación Chile que expresaba que el sistema sería un desastre, igual lo echaron a andar? ¿Y la responsabilidad de Sonda y de su presidente, el señor Andrés Navaro, quien, contra lo expresado prácticamente por todos los invitados a la Comisión, afirmó que su sistema computacional funciona? Al respecto, lamento la actitud de los feroces inquisidores de la Comisión Investigadora, sobre todo de los de la Derecha, quienes, al momento de tener enfrente al señor Andrés Navarro, se convirtieron en verdaderos perritos falderos que no asomaron siquiera un diente de leche para contradecir a los privados.

Todavía estoy esperando la expresión de su queja e indignación porque no acudieron a la Comisión los representantes de los bancos.

Las responsabilidades políticas están definidas. Hoy, esperamos el mejoramiento de un sistema que afecta a miles de chilenos residentes en Santiago.

El ministro Cortázar avanza.

La Presidenta de la República, además de asumir sus responsabilidades, desea implementar la Autoridad Metropolitana de Transporte.

Señor Presidente, por su intermedio, llamo a los colegas de la Derecha a aprobar, por el bien de los chilenos afectados, el proyecto que crea la Autoridad Metropolitana de Transporte. De esa manera, demostrarán que, en verdad, desean que la gente no siga sufriendo. Los llamo a ponerse a la altura del país. Con mil pesos es imposible avanzar. Lo demás es poesía.

Finalmente, anuncio que acabo de firmar un proyecto de reforma constitucional del cual es autor el diputado Jaime Quintana, que establece que las personas que celebren contratos con el fisco tendrán la obligación de comparecer y entregar antecedentes a las comisiones investigadoras.

He dicho.

-*Aplausos.*

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Cristián Monckeberg.

El señor **MONCKEBERG** (don Cristián).- Señor Presidente, para comenzar estas breves palabras, deseo expresar que, gracias a Dios, estamos contra el tiempo, porque a veces debemos escuchar cosas que no se asemejan ni se asimilan a la realidad.

Aprovecho la ocasión para felicitar la labor de la Comisión Investigadora, de sus integrantes, funcionarios y asesores. Ellos demuestran que el Poder Legislativo, esta Corporación, cumple y cumplió con su rol fiscalizador a cabalidad, más allá de los legítimos intereses partidistas de sus integrantes, de todos nosotros. Eso se vio superado y se

llevó adelante un buen trabajo fiscalizador, nuestra obligación constitucional.

En estos mismos términos introductorios, quiero aprovechar de pedir disculpas al diputado Insunza, presente en la Sala, porque, en algún momento, dije que él estaría arrepentido de haber votado a favor de las platas del Transantiago, lo que no es cierto. Por lo tanto, nobleza obliga en lo que corresponde.

En cuanto a la materia que nos ocupa, quiero señalar cuatro ideas fundamentales.

En primer lugar, las conclusiones de esta Comisión marcan un hito pocas veces visto. En el informe de la Comisión, que fue el primero y que se transformó en el informe propiamente tal, y el informe de la Alianza, se determinan responsabilidades políticas y se señalan responsables, con nombres y apellidos. Eso es notable porque es el esfuerzo de todos los diputados que integraron la Comisión investigadora. Pero, además, como lo planteaba el diputado Hales, es doloroso para los parlamentarios de la Concertación tener que adjudicar, con nombres y apellidos, responsabilidades a personas de su misma coalición.

Por eso, la Derecha no es la trastornada, la enajenada, como acabamos de escuchar. Diría que, quizá, los trastornados y enajenados fueron los que inventaron este sistema.

Espero que este esfuerzo que hemos hecho y las responsabilidades políticas determinadas no quedan en nada. En un régimen presidencialista, no parlamentario, como el nuestro, es el Ejecutivo el llamado a hacerlas efectivas; es el Gobierno de la Presidenta Bachelet, sus ministros, quienes -aprovecho que están presentes los ministros Cortázar y Viera-Gallo- deben leer este informe, asumirlo, digerirlo, sacar las conclusiones que correspondan y, repito, hacer efectivas las responsabilidades políticas en los funcionarios que, a nuestro entender, cometieron errores. Ellos deben dejar el cargo que ejercen en la actualidad. Ésa es la obligación que ahora tiene el Gobierno.

Asimismo, la Cámara debe actuar con altura de miras. Tenemos la obligación constitucional de fiscalizar y no podemos inhibirnos de ella. No puede ser que una, dos o tres cartas, vengan de la OEA o de donde sea, inhiban la facultad fiscalizadora de los diputados. Es un rol esencial al cual no podemos renunciar. Los países se hacen grandes y los pueblos crecen cuando cometen errores, los cuales, primero, se reconocen, luego, se asumen las responsabilidades y, en seguida, se ponen de pie y enmiendan el rumbo. Pero, insisto, hay que reconocer los errores y asumir las responsabilidades. Eso es lo que corresponde hoy.

Por último, entendemos que el informe de la Comisión dice una verdad que, a nuestro juicio, es insuficiente. Podría haber sido con mayor determinación. Quizás nuestro énfasis se acercan más a la realidad que creemos. Sin embargo, no podemos desconocer también que hay un esfuerzo -como lo decía inicialmente- por determinar responsabilidades, muy doloroso quizás, desde el ex Presidente Lagos hacia abajo; pero eso ya es un avance.

Por lo mismo, esperamos que, hoy, este informe tenga los votos suficientes para ser aprobado. Y hago un llamado a los diputados, principalmente de la Concertación, para que apoyen el informe que sacaron adelante los diputados de su coalición, quienes lo aprobaron después de un trabajo arduo en la Comisión Investigadora.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra, hasta por cinco minutos y medio, la diputada Isabel Allende.

La señora **ALLENDE** (doña Isabel).- Señor Presidente, hemos escuchado el informe que, como se ha dicho, recoge el trabajo de siete meses de la Comisión, con, a veces, hasta cuatro sesiones semanales, donde recibimos más de sesenta testimonios y

gran cantidad de documentación. En honor a la verdad, creo que se trabajó con extremo rigor y responsabilidad.

Cumplimos con el cometido que nos encomendara la Cámara; pero, además, quienes participamos en la Comisión también representábamos a los millones de usuarios cuya calidad de vida se ha visto afectada estos últimos meses a raíz del problema del Transantiago.

Además, y, permítame, señor Presidente, por su intermedio, decir al diputado Errázuriz, colega de distrito, que se equivoca, porque, de acuerdo con nuestro cometido debíamos determinar responsabilidades; sin embargo, un grupo de nosotros fue el que más insistió en la necesidad de dar alternativas y rectificaciones a las cuales ya me referiré.

No acostumbramos a eludir las responsabilidades, tenemos capacidad para asumirlas de manera autocrítica cuando nos hemos equivocado en una política de Estado que, como, en este caso, obviamente, no dio los resultados esperados. No nos hemos negado nunca a asumir nuestras responsabilidades, y las hemos asumido, incluso, de cara al país; porque no es nuestra cultura el ocultamiento ni la negación. No sé si se puede decir exactamente lo mismo de otros que en la dolorosa historia de Chile no han asumido sus responsabilidades y, hasta hoy, algunos niegan, incluso, conocer lo que ocurrió.

(Aplausos)

Quiero, además, hacer notar que, de los sesenta testigos que concurrieron a nuestra Comisión, ninguno pretendió defender el sistema antiguo. Sin duda, de acuerdo con el crecimiento de la ciudad de Santiago, con su gigantesca extensión, era impensable continuar con el sistema por “cómodo” que fuera ir de punta a punta sin hacer trasbordo. No hay nadie que pueda sostener, responsablemente ante el país, que podíamos seguir con el sistema de los buses amarillos que todos conocimos por sus carreras locas, por su inseguridad, por su atomización, por su explotación a los trabajadores, por su incapacidad de hacer contratos formales, etcétera. ¡Nadie!

Por lo tanto, valoramos y valoro lo que significó que el gobierno del entonces Presidente Lagos, se propusiera hacer un cambio del sistema de transporte público, porque no se podía continuar con el que existía. ¡Sí, señores, hay que tener responsabilidad ante un país!

(Aplausos)

Hay que tener valentía, frente a la grave situación que se vivía -de atomización, pero también de minimonopolio y de acciones de fuerza como las que tuvimos que ver en ciertos momentos, cuando los micreros, incluso, se apoderaron de las calles de Santiago-, para plantear un cambio radical.

Ahora bien, a lo largo de siete meses pudimos ir desentrañando, un a uno los errores en el diseño, en la implementación, en la ejecución y, por cierto, en la actuación del mundo privado. Pero reconocer esos errores, asumirlos y, además, querer rectificarlos, no significa que desconozcamos la figura del ex Presidente Lagos, la cual respetamos y valoramos. Nos ayudó a tener esperanzas cuando en el país estábamos viviendo todavía los rezagos de una dictadura implacable.

(Aplausos)

Ahora podemos decir, con orgullo, que el país no es el mismo; que es distinto vivir en democracia, en libertad, superando la pobreza, ampliando las expectativas de vida y tantas otras cosas más que podríamos agregar.

A pesar del trabajo serio de la Comisión, debo decir que como principal objetivo y desde el primer minuto, diputados de la

Alianza querían al ex Presidente Lagos en el banquillo de los acusados como el mayor responsable. Hicieron todo tipo de actos y gestos para que se concentrara la responsabilidad en el ex Presidente Lagos, desconociendo que no es responsabilidad de un Presidente establecer mallas de recorridos, detalles de diseño, que sí fueron errores, y graves, a los que se refirió latamente el diputado informante y no voy a ocupar tiempo en ellos. Pero, lo lamentamos, porque, obviamente, aquí hubo responsabilidades y faltas de una autoridad.

La Alianza lo único que quiere es que digamos que esto fracasó, sin darnos expectativas, sin darnos esperanzas. Por el bien del país, necesitamos salir adelante. Por eso, respaldamos al ministro Cortazar y apoyaremos todos los cambios que beneficien verdaderamente a la población.

He dicho.

-*Aplausos.*

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Claudia Nogueira.

La señora **NOGUEIRA** (doña Claudia).- Señor Presidente, valoro tremendamente el esforzado trabajo que realizamos los trece diputados que integramos la Comisión Especial Investigadora del Plan Transantiago.

A estas alturas, poco importan informes más o informes menos, porque la ciudadanía ya emitió su juicio e individualizó a los responsables del Transantiago.

A diferencia de cualquier otra política pública llevada adelante por los gobiernos de la Concertación, ésta ha sido la que más ha dañado las raíces profundas de la población.

La modificación del transporte público pasa por la transformación del estilo de vida de millones de chilenos, de esos que, de un día para otro se vieron afectados por el sistema de transporte, sin posibilidad alguna de elegir otro medio de locomoción que no fuera el que les ofreció el Gobierno de la Concertación. Esta modificación no afectó a cualquier chileno, sino que principalmente a los más pobres, a aquellos que no tiene alternativa alguna para trasladarse y que deben sufrir el rigor y las graves consecuencias todos los días del año.

Me podría extender por horas, si quisiera describir cada uno de los perjuicios y sufrimientos que han debido sobrellevar nuestros compatriotas este año, hombres y mujeres, obreros y profesionales, discapacitados y adultos mayores: horas esperando micro, atochamientos, manoseos, empujones y deterioro de la calidad de vida. También podría hablar de los perjuicios de las familias, de las bajas en el rendimiento laboral y de la pérdida de confianza más absoluta de los ciudadanos en su Gobierno.

Las imágenes han sido evidentes y la realidad irrefutable. El plan fracasó y su costo implicó un castigo injusto e inmerecido para todo el país. ¿Quién es el responsable y quién nos llevó a esto? Como dije, la gente ya juzgó.

Humildemente hemos pretendido, a través de nuestro trabajo, colocarle nombre y apellido a esa responsabilidad. Sin duda, no hemos sido lo suficientemente amplios para incorporarlos a todos ni lo suficientemente profundos para asignar, en justa medida, la tremenda participación de cada uno de ellos. No cabe duda de que este monumental error es el resultado de una seguidilla de errores y omisiones que no tienen justificación y no merecen quedar impunes.

Esto nunca debió ocurrir; sin embargo, sorprenden la pasividad y la indiferencia mostradas por las distintas autoridades que participaron en el proceso. Quedó absolutamente demostrado, a través de los cientos de estudios, informes y advertencias, que el resultado del Transantiago era absolutamente evitable y que faltó voluntad, profesiona-

lismo, sensibilidad y, principalmente, verdadera preocupación por las personas para frenar la consumación de este fracaso. También lo demuestra el valorable esfuerzo del ministro Cortázar, quien ha debido empezar de cero y cambiar todos los supuestos de este fallido plan. Otro reflejo es el tremendo costo que ha significado para el país sostener este fracaso, todo lo cual confirma la pésima y mala planificación que hubo.

¿Cuánto podríamos haber hecho con los 20 mil millones de pesos que pierde el Transantiago todos los meses? Una Teletón mensual es lo que nos cuesta el Transantiago a todos los chilenos. ¿Cuánto nos habríamos ahorrado si las cosas se hubiesen hecho con responsabilidad y sentido patriótico?

La gran lección de esta dramática experiencia y el mensaje que queremos enviar a través de nuestro pronunciamiento de hoy es que nunca más se vuelva a diseñar una política pública a espaldas de los chilenos; que nunca más se implemente un programa social pensando en metas y objetivos de corto plazo, renunciando a los resultados concretos y al desarrollo de los proyectos; que nunca más se experimente con los pobres ni se les utilice como medio para alcanzar otros fines.

Espero sinceramente que se valore el trabajo de la Comisión Investigadora, ya que nuestro objetivo no fue otro que dar una justa reparación a los chilenos que sufrieron y siguen sufriendo por el Transantiago. No hacerlo sería decepcionar aun más a la ciudadanía, que no entiende cómo pudo ocurrir esto ni cómo nadie hizo algo para evitarlo. Esta señal de la Cámara de Diputados debe ser acogida por el Gobierno y traducirse en hacer efectivas cuanto antes las responsabilidades que corresponden. No es posible que un proyecto que se desarrolla durante cinco años bajo dos gobiernos, fracase tan estrepitosamente. ¿Cómo nadie lo frenó? ¿Cómo nadie se preocupó de las consecuencias? Las responsabilidades existen y tiene que hacerse efectivas. Lamentablemente, nos estamos acostumbrando a que nadie responda por las cosas que se hacen mal.

Lo importante no es utilizar esta ocasión para defender intereses ajenos y coyunturales.

Después de seis meses de trabajo, estamos conformes porque la ciudadanía ya emitió su veredicto y consignó la responsabilidad de los verdaderos responsables del Transantiago, que todos conocemos.

Ojalá, en esa misma línea, todos los diputados, de la Concertación y de la Alianza, estemos a la altura de nuestro mandato y lejos de utilizar esta ocasión para defender intereses personales y coyunturales.

¿Defendamos a las personas, especialmente a los más pobres!

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor José Pérez.

El señor **PÉREZ.-** Señor Presidente, los gobiernos que nada hacen nunca cometen errores, pero las administraciones agresivas, que se preocupan de dar solución a los problemas de la gente, especialmente de los que más necesidades tienen y cuya gestión es muy compleja, enorme y multifacética, corren el riesgo de cometer errores, sobre todo con aquellos proyectos que no logran concluir y que pasan a la administración siguiente.

Con la honestidad que me caracteriza, les digo con mucha tranquilidad de conciencia que me siento orgulloso, como parlamentario chileno, de haber tenido un Presidente de la República de la estatura de Ricardo Lagos Escobar.

(Aplausos)

Ya se quisiera cualquier país darse el lujo de tener a un ex mandatario que llegue a cualquier rincón del planeta y que sea reco-

nocido como un estadista, como un hombre que puede aportar no sólo a su país, sino que a los grandes problemas que tiene el orbe. Hoy está preocupado del calentamiento global, de lo que deberíamos tener más conciencia, y es uno de los expositores más importantes en distintos foros internacionales.

Nadie puede desconocer la obra del Presidente Lagos ni sus proyecciones en materias sociales de envergadura: salud, educación, transportes y en todas la áreas; con nuestros pensionados, con nuestra niñez, con los más necesitados. ¡Cuántas inversiones en infraestructura se hicieron! Éste es un país distinto al que recibimos hace quince años. Cuando nuestros compatriotas que tuvieron que irse al exilio llegan a Chile, se pierden y se confunden en las ciudades que visitan, porque la realidad de hoy es muy distinta a la de hace quince o veinte años.

Claro, Ricardo Lagos fue el hombre que ideó el Transantiago, ideó el cambio a este sistema cuyos problemas estamos conociendo; pero la idea era buena. ¡Cómo no iba a ser bueno terminar con los buses amarillos, que eran cocinerías ambulantes, que expelían grandes cantidades de gases y de humo insoportable,...

(Aplausos)

...que afectaban a la salud de la gente del Gran Santiago, especialmente a los niños, a las guaguas y a los adultos mayores! Había que descontaminar de alguna manera a esa tremenda ciudad, que es la capital de Chile.

Por ello, se pensó en un sistema mejor, más moderno y que terminara con las locas carreras de los buses amarillos, que no respetaban a los pasajeros ni a los transeúntes, que producían accidentes y cuyos conductores eran asaltados prácticamente a diario. Ese sistema debía terminar.

La idea era buena; pero, ¿cómo se implementó? No cabe duda alguna de que aquí fallaron los asesores y las personas que estaban a cargo de la implementación, y también falló el ministerio respectivo. La Comisión determina responsables. Pero nadie puede pretender que el Presidente de la República esté preocupado de los recorridos a, b o c, o cómo se pone en marcha un proyecto de esta naturaleza.

En todos los países en que se ha implementado un sistema nuevo como el Transantiago ha habido problemas de ajuste tremendamente importantes y se han tomado algunos años para ello. Aquí tenemos que reconocer que se implementó mal.

Tampoco tiene responsabilidad la Presidenta de la República, doña Michelle Bachelet, porque no puede andar preocupada del detalle de la implementación del sistema, porque para eso tiene a sus asesores, a los ministros y a las personas responsables del plan.

Finalmente, quiero reconocer el esfuerzo del ministro Cortázar para sacar adelante este plan, que, reitero, es un buen sistema, que hay que seguir implementando hasta que demos solución a los problemas que ha producido a los santiaguinos, porque es una obligación de todos y también del Congreso.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Marco Antonio Núñez.

El señor **NÚÑEZ.-** Señor Presidente, estamos aquí para aprobar o rechazar un informe respecto del Transantiago.

Los chilenos conocen la historia. El gobierno que presidió Ricardo Lagos Escobar intentó solucionar definitivamente décadas de sufrimientos de los habitantes de la Región Metropolitana producidas por el denominado “transporte de las micros amarillas”.

Su ineficiencia, inseguridad y contaminación ambiental tienen una explicación muy

clara: la extrema liberalización del transporte público metropolitano durante la época de la dictadura. Quienes profitaron de este sistema absolutamente liberal, que traía sufrimientos, inseguridad y contaminación al Gran Santiago, nunca participaron en una movilización o en un paro, nunca manifestaron solidaridad gremial en la lucha por la democracia. Alguien tenía que hacer el esfuerzo, difícil por cierto, de tomar el toro por las astas.

Después de tener éxito en las reformas de la educación, de la salud y de la justicia, y después de avanzar en la seguridad ciudadana, es cierto que aquí se falló en el diseño del sistema y, fundamentalmente, en su implementación.

Pero, ¿qué tenemos al frente? Una Derecha que no colabora. En el gobierno del Presidente Lagos le dimos la confianza para que realizara de buena fe este tipo de investigaciones parlamentarias y de interpelación a los ministros, pero ahora intentan desnaturalizar y utilizar el sufrimiento de los santiaguinos con mezquinos intereses electorales. Además, los diputados de la oposición que integraban la Comisión no debieron visitar la oficina del ex Presidente Lagos para realizar una protesta sin precedentes.

Llamo a reconocer el esfuerzo del ministro Cortázar para mejorar el sistema, reconozco a Ricardo Lagos como un gran Presidente y rechazo el esfuerzo de la Derecha de querer ganarnos la próxima elección a costa del sufrimiento de los santiaguinos.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Gonzalo Uriarte.

El señor **URIARTE.-** Señor Presidente, conforme lo establece la ley N° 20.206, que crea el fondo de estabilización del Transantiago, ayer escuchamos por quinta vez un completo informe del ministro Cortázar. Él nos habló de los avances que ha hecho con los nuevos recorridos. Anunció otros contratos y la implementación de un nuevo programa de gestión de flota, que esperamos que ahora funcione. Además, se refirió en forma detallada a un plan de infraestructura real, no irreal como el que se anunció originalmente.

Mientras entregaba esta exposición, no pude dejar de recordar que a unos pocos metros más allá, en el Salón de Honor del Congreso Nacional, escuchamos que se prometió a todo Chile un nuevo sistema de transporte, más seguro, más limpio, más barato, más cómodo y, sobre todo, más rápido.

¡Qué contraste entre esas palabras que se dijeron al viento y lo que estamos oyendo ahora! ¡Qué contrate entre esa promesa y la manera en que el ministro que hereda esa promesa tiene que deshacer estos nudos, hacerse cargo de los problemas y rediseñar el sistema a tal extremo que hoy día se habla de un nuevo Transantiago!

Lamentablemente, a diez meses de la entrada en vigencia del famoso 10 F, 10 de febrero, lo único que hay son millones de chilenos víctimas del Transantiago. Pero no es sólo eso, porque se han botado a la basura casi mil millones de dólares. Me podrán decir que hay infraestructura o, mejor dicho, paraderos; ¡pero si eso es lo mínimo que puede haber! No obstante, no hay nada de lo que se dijo que se debía implementar. Por ejemplo, de los 283 kilómetros que había que intervenir, no se alcanzó ni a los 16 kilómetros.

Ésta es la verdad. Nos encontramos con una triste, y lamentable historia, que va a perseguir hasta el resto de sus días a todos los autores intelectuales y materiales del Transantiago ¿A quiénes? Como estamos en sede política habrá que decirlo: a la Concertación. Si bien ese dato no está escrito en el informe que vamos a aprobar, está en la

calle, en los paraderos y en la prensa. Todo el mundo sabe cuál es la verdad.

La humillación a los millones de pobres es algo que jamás se podrá borrar de ningún informe, porque es un hecho de la causa. Por esa razón hoy, después de siete meses de trabajo, estamos discutiendo el desastre del Transantiago.

No voy a seguir hablando de un modelo que ya fracasó, al cual, como alguien lo señaló, lo único que le falta es un certificado de defunción, porque no hay más vuelta que darle.

Ahora debemos referirnos a la responsabilidad política, preguntarnos en qué consiste y cómo se hace efectiva. La respuesta es una sola: con el cargo. La responsabilidad política no se hace efectiva con cárcel, con multas ni con amonestaciones públicas o privadas, escritas o verbales. Para eso están los tribunales. A nosotros lo que se nos debe pedir es determinar y ejercer la responsabilidad política de las autoridades que tienen algún grado de importancia, razón por la que han sido designadas y son de exclusiva confianza del Presidente de la República, a quienes nos corresponde fiscalizar en forma exclusiva.

Es de la esencia de la democracia que la Cámara de Diputados, rama de un poder autónomo del Estado, controle, fiscalice y ejerza la responsabilidad política, de lo contrario se generarían dos efectos que nadie podría soslayar.

En primer lugar, el descrédito de nuestra institución. Los diputados estamos muy desprestigiados, pero lo estaremos mucho más si después de conocidas las conclusiones de este informe ninguna de las 35 personas que aparecen como responsables se va para la casa. Cuando nadie le cree a una institución, ésta cae en el descrédito. No quiero participar en una institución en la que nadie cree, ya es difícil aceptar pertenecer a una que se encuentra en el fondo de la tabla de las instituciones más desprestigiadas. Por lo tanto, hago un llamado para que se actúe en consecuencia, porque lo que no se puede hacer es elaborar y aprobar un informe en el que se señala que no es posible que los responsables sigan en sus cargos y que después todos nos lavemos las manos.

Si nadie se va para la casa deberemos recurrir a los tribunales, lo que judicializaría la política, porque cuando una institución no funciona debe actuar otra. Si eso llegara a ocurrir, que nadie se queje después de que la política se judicializa. Pareciera que uno debe andar con el Código Penal bajo el brazo para hacer política, porque las instituciones no funcionan.

En el caso que estamos discutiendo, la política parece contrastar con el mundo real. ¿Qué ocurre si uno no respeta un disco “Pare” o una luz roja? Debe responder ante un juez de policía local, el que lo sancionará con la suspensión de la licencia por el lapso establecido en la ley de Tránsito y la multa correspondiente. Eso le pasa a cualquier cristiano. Asimismo, si uno no paga una imposición previsional debe responder ante la inspección del trabajo o el tribunal laboral, y si no cancela un pago provisional mensual debe rendir cuentas ante el Servicio de Impuestos Internos. Sin embargo, en política nadie responde ni se hace cargo de nada, es un mundo irreal. Por lo tanto, como no quiero avalar esa impunidad, voy a aprobar el informe.

Además, en este caso la responsabilidad política deberán asumirla dos tipos de personas: los que siguen en sus puestos y los que no están en ellos.

Respecto de los primeros, de verdad espero, al igual que todos los miembros de la Alianza por Chile, que se vayan, pero ahora, no en enero ni el próximo año, cuando se efectúe un cambio de gabinete, el que nadie sabe cuándo ocurrirá y respecto del que casi nadie está interesado. Ellos deben irse; deben pagar con sus cargos. En democracia se paga con el cargo.

En cuanto a los segundos, es decir, los que ya no los ocupan, al menos tengo que pedirles tres cosas: primero, que reconozcan el error. Segundo, que se retiren de la vida pública y, tercero, que no vuelvan nunca más a esa actividad. Si lo hacen, darán la oportunidad en bandeja a todo el país para que, mediante un voto de castigo, les diga "nunca más" a todos los que han tenido responsabilidad en estos fatídicos hechos.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra, hasta por cinco minutos, el diputado señor Carlos Olivares.

El señor **OLIVARES.-** Señor Presidente, el informe entregado por la Comisión Investigadora del Transantiago y las conclusiones aprobadas por esta instancia dan cuenta cabal de lo que ocurrió en el transporte público de la Región Metropolitana.

Esta debe ser la política pública más mal diseñada e implementada de que tengamos recuerdo. Los problemas de los usuarios continúan hasta hoy. Los adultos mayores siguen recluidos en sus casas, los trabajadores son sometidos a una diaria humillación y muchos pequeños y microempresarios ven arruinarse sus negocios porque los clientes ya no tienen cómo acercarse.

En un trabajo serio y responsable, la Comisión delimitó las responsabilidades de quienes participaron en el diseño y en la implementación de este fallido plan.

Las conclusiones que tenemos en nuestro poder, que fueron aprobadas por mayoría en el seno de la Comisión, nos dice que los responsables están en el ámbito público y privado.

Ha quedado claramente establecido el rol que jugaron ministros, subsecretarios, coordinadores del plan y otros funcionarios, como, asimismo, las responsabilidades de los actores privados, algunos de los cuales, hasta el momento no cumplen con lo que prometieron.

Respecto de la responsabilidad del ex Presidente de la República Ricardo Lagos, la entiendo en dos aspectos.

En primer lugar, al hacerse cargo de un problema de la ciudadanía, como era el transporte público en Santiago, no previó que para lograr cumplir con el inmenso desafío que significaba hacer un cambio que involucraba a casi 6 millones de personas necesitaba de una institucionalidad adecuada, que el país no había desarrollado.

Quedó claro que la transformación que se pretendía no tenía bases sólidas y, por ende, que la concepción y el diseño partieron con problemas estructurales, que hoy se reflejan en el resultado.

Por otra parte, al ex Presidente Ricardo Lagos se le reprocha no haber enviado un proyecto de ley al Congreso Nacional para tramitar el Plan Transantiago. Si eso hubiera ocurrido, los representantes de la ciudadanía, de alguna manera, habrían estudiado mejor ese plan, representando a la gente y, obviamente, le habrían dado más legitimidad. Eso habría evitado que se cometieran tantos errores.

Muchos de los funcionarios que participaron en el diseño y en la implementación de ese plan ya no están en el servicio público. Sin embargo, como hay otros que continúan en sus funciones, son muchos los chilenos que se preguntan cuándo se hará efectiva la responsabilidad política que recae sobre ellos.

Para enfrentar el desafío de cambiar profundamente el transporte público de la capital, aquellas autoridades que tienen responsabilidad en los errores cometidos, como el subsecretario Danilo Núñez, y los ministros Eduardo Bitrán y Andrés Velasco, deben ser reemplazadas.

La gente no puede esperar más. Para resolver este problema tenemos que avanzar con paso más decidido en el rediseño total de la malla de recorridos y dejar en manos de una empresa autónoma del Estado el con-

trol del AFT y del soporte tecnológico de la flota, porque es la única manera de controlar a los operadores de los buses y de lograr que cumplan con lo establecido en las bases de licitación.

Otro de los aspectos que se toca en el informe de mayoría es la situación de desmedro en que quedaron los trabajadores del antiguo sistema. Muchos de ellos no pudieron obtener su indemnización por años de servicio, porque las empresas para las que trabajaban quedaron fuera del sistema y tampoco fueron objeto de un plan de reconversión o de apoyo económico para mitigar los difíciles momentos que hasta hoy viven.

Tampoco se ha hecho justicia con cerca de 4 mil pequeños empresarios de la locomoción colectiva que perdieron sus fuentes laborales.

Para nosotros no es ningún triunfo que ahora haya nueve empresas que se hicieron cargo del Plan Transantiago en desmedro de 3.500 pequeños y medianos empresarios chilenos que por más de 80 años estuvieron a cargo de esta actividad.

Finalmente, quiero señalar que este informe delimita responsabilidades y nos dice hasta dónde continúa el sufrimiento de tanta gente.

Además, la reciente renuncia del ministro Cortázar da la razón a quienes no quisimos entregar financiamiento para este fallido plan en el presupuesto de la nación, porque esperamos una ley especial que permita al Congreso reparar los errores para seguir avanzando y llevar alivio a tanta gente que ha sufrido con el fracasado Plan Transantiago.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Carolina Tohá, hasta por tres minutos.

La señora **TOHÁ** (doña Carolina).- Señor Presidente, el transporte público en Santiago es un tema al cual por mucho tiempo se le hizo el quite. Ningún gobierno quería meterse en ese lío. Era una reforma muy compleja en sí misma. El Transantiago se implementó con errores y se puso en funcionamiento con más falencias.

Esto ha significado una experiencia traumática para la ciudadanía, con enormes costos financieros para el Estado y con grandes costos políticos para los dos gobiernos que han intervenido en su desarrollo.

Hoy la Cámara tiene la responsabilidad de explicarle al país, y también a la historia, por qué falló esto. No da lo mismo lo que digamos acá, no sólo por el pasado, también por el futuro.

¿Quién se irá a atrever -y cómo lo hará- a enfrentar nuevas reformas de este tipo? ¿Qué conductas inhibiremos y cuáles reforzaremos?

Reconozco y aplaudo el compromiso y la dedicación con que los miembros de la Comisión enfrentaron su trabajo, el esfuerzo gigante que hicieron por hacer un análisis sistemático y por delimitar los hechos y las responsabilidades, pero, lamentablemente, este informe ha sido reducido a la caricatura, y lo que ha escuchado el país es simple. Hay muchos responsables, tantos que uno se olvida. Da lo mismo quiénes son. Lo único que resuena es el nombre de Ricardo Lagos.

En lugar de hacerse un juicio al Transantiago, se ha terminado instalando un juicio a Lagos. Los medios no hablan de otra cosa y los chilenos no escuchan nada más del resultado de esta Comisión.

En democracia esos juicios se pueden hacer. Los presidentes no son intocables ni son infalibles, pero si de eso se trata, entonces tenemos que ser serios. La responsabilidad política no es cualquier cosa, no es lo mismo que los errores o evaluar mal.

Públicamente reconoció en marzo que tanto el Gobierno de Lagos como el actual cometieron errores en el desarrollo de este plan, pero eso es muy distinto que decir que Lagos es el responsable político de esta crisis.

La responsabilidad política se produce cuando no se aplica el cuidado necesario al cargo que se desempeña.

Un Presidente de la República falta a su responsabilidad cuando descuida los deberes de su función, cuando no se preocupa suficientemente por el bien de los chilenos o cuando prioriza otros intereses a ese bien común. Y de eso no puede acusarse a Ricardo Lagos. Al contrario, fue un presidente que estuvo encima de este asunto, que ordenó rediseños, que postergó plazos, que renunció a inaugurar el Transantiago porque no estaba listo durante su mandato.

No veo en los antecedentes de este informe elementos para concluir que Lagos es el gran responsable. Sin embargo, es estrictamente lo único que se escucha, tanto así que por primera vez desde que tenemos democracia se ha producido una sospechosa unanimidad en este informe.

Muchos me han dicho que tenga cuidado, que si quiero abstenerme, lo piense dos veces y también en mis electores. Sinceramente, no dejo de pensar en ellos en ningún minuto.

El señor **WALKER** (Presidente).- Ha terminado su tiempo, señora diputada.

Tiene la palabra el diputado señor Alberto Cardemil, hasta por tres minutos.

El señor **CARDEMIL.-** Señor Presidente, vamos a votar a favor este informe porque avanza en la línea y en la decisión de definir responsabilidades políticas, y creo que va a costar mucho encontrar explicaciones para votar en contra o abstenerse.

Hay una frase sobre la que quiero llamar la atención de la Cámara, porque me parece particularmente desafortunada. Se encuentra en la página 674 del informe y dice lo siguiente: “Como cuestión previa, resulta honesto expresar que con anterioridad al 10 de febrero no hubo acciones concretas y preventivas de los parlamentarios destinadas a poner en discusión la implementación de la última Fase de Transantiago,...”.

Esta frase es ociosa, inexacta y diría agraviante para todas las diputadas y diputados que estamos presentes en la Sala, de Derecha o de Izquierda, y que además facilita una crítica completamente injusta al Congreso, porque si hay algo cierto que emana de cada una de las páginas del informe es que esta decisión pasó por el lado del Congreso Nacional. Se impuso y no había ninguna posibilidad para los parlamentarios de hacer algo a fin de detener la catástrofe que se venía encima. Simplemente se ninguneó. El diputado Olivares fue extraordinariamente lúcido en esta materia. Esto es así y es bueno decirlo de una vez por todas.

Hemos escuchado que el país no estaba preparado para esta decisión. Eso es fácil decirlo, pero tampoco es exacto. Uno puede estar preparado para las situaciones que la vida le impone, que son inevitables; puede estar preparado para que un gobierno no solucione determinados problemas y tiene derecho a criticarlo, pero para lo que no puede estar preparado es para que la administración pública, el Ejecutivo, con sus ministros, subsecretarios, con sus recursos, con su gigantesca capacidad instalada económica, financiera y humana, le imponga al país un problema completamente artificial, que no tenía hasta el 10 de febrero. ¡Para eso, nadie está preparado!

Y no nos saquemos la suerte entre gitanos. De este descalabro no es responsable la gente que nos está escuchando, tampoco la Izquierda o la Concertación, la Derecha o la Alianza, sino el que diseñó mal un plan y lo ejecutó peor.

Quiero dejar constancia en la versión de esta sesión que en la reunión de 9 de enero de 2007, de la Comisión de Transportes, con asistencia completa, planteamos 33 objeciones al ministro Espejo y al señor Promis, responsable del plan, para que pararan el descalabro del 10 de febrero. ¡Oídos sordos!

Esto no se paró porque aquí había una idea mesiánica, faraónica, de estar a la punta en el avance, diría en el ala de la planificación centralizada neosocialista con un resultado desastroso, que siempre se cosecha cuando se vulnera la realidad.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Diputada señora Carolina Tohá, su bancada le ha cedido un minuto y medio de tiempo.

Tiene la palabra su señoría.

La señora **TOHÁ** (doña Carolina).- Señor Presidente, decía que no he dejado de pensar un minuto en los santiaguinos, pero teniendo presente una cosa. Es muy malo cuando las autoridades son insensibles al sufrimiento de la gente, pero es aún mucho peor cuando son sensibles y usan o manipulan ese sufrimiento para intereses que no tienen nada que ver con el bienestar de la ciudadanía.

Los intereses de los santiaguinos no se defienden avalando la idea de acomodar este informe a los intereses más distintos o a las interpretaciones más ambiguas, teniendo como punto de convergencia una sola cosa: señalar como responsable a Lagos. Unos lo hacen intencionalmente, otros en forma involuntaria, pero algunos sí han calculado que esto les puede convenir.

Personalmente, tengo un compromiso con la gente de Santiago y lo mantengo. Lo expreso en hacer las autocríticas que corresponden por esto a los gobiernos que he respaldado, pero principalmente en sacar enseñanzas de esta experiencia que en una óptica progresista y democrática, como es la mía, sirvan para nuevas reformas y no para cortarle las alas, como algunos quieren, a la capacidad de atreverse y de hacer posible los muchos cambios que se necesitan en nuestro país.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado don Gabriel Silber.

El señor **SILBER.-** Señor Presidente, quiero partir felicitando la responsable actuación de los miembros de la Comisión Especial Investigadora sobre el Transantiago. Fue un trabajo serio, pormenorizado y muy profundo.

Importantes también son las conclusiones vertidas en dicho informe. En los últimos años, no había sido testigo de una política pública implementada en los términos, condiciones y plazos como el sistema de transporte público en Santiago. Hablo como parlamentario de la Concertación, pero por sobre todo, de Quilicura y de la comuna de Pudahuel. Esto implicó humillación para la gente más necesitada, que realmente merece del Gobierno el apoyo y la solidaridad en momentos difíciles.

No me voy a referir a las responsabilidades o a la rendición de cuentas. Algunos participaron en un Gobierno en el cual nunca se rindió cuenta ni nadie asumió responsabilidades, por lo tanto, hubo impunidad. En consecuencia, no nos pueden hablar de rendición de cuenta.

Frente a este macizo informe, somos nosotros, este conglomerado político, que ha dado tanto desarrollo, progreso y condiciones de gobernabilidad al país, los que estamos enfrentados a una rendición de cuenta efectiva ante la ciudadanía.

Este informe debe ser un ¡nunca más! respecto de la implementación de políticas públicas. Pienso que no sólo debe ser enviado a las autoridades de Transportes, sino a todas las que deben implementar políticas públicas en aras del desarrollo y del progreso de Chile, para que conozcan cómo no se deben hacer las cosas. En los próximos dos años tendremos que rendir cuenta a la ciudadanía, por tanto, debemos estar de lado de las soluciones; apoyar al Gobierno de la Presidenta Bachelet y al ministro Cortázar,

pero, al mismo tiempo, ser capaces de enfrentar las responsabilidades y las consecuencias establecidas en este informe que, como se ha dicho, vamos a aprobar.

He dicho.

El señor **DÍAZ,** don Marcelo (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor **MELERO.-** Señor Presidente, el informe de mayoría, de la Concertación, y el informe de minoría, de la Alianza, tienen un factor en común: ambos consignan la responsabilidad ineludible del ex Presidente Ricardo Lagos en el desastre del Sistema de Transporte Público de Santiago. Ese elemento, al cual se le suman más de treinta responsables, es lo que hoy nos motiva, dado que no prosperó nuestro informe, a votar favorablemente para que no quede ninguna duda de esa responsabilidad que consignan en común ambos informes y para que no se consagre la impunidad de quienes pretenden poner un velo, una cortina de humo para que no se sepa la verdad.

Sí, guste o no, Ricardo Lagos Escobar fue el autor intelectual de este desastre. Bajo su gobierno, se concibió y diseñó esta política de Estado. Fue el autor intelectual. En su gobierno, se diseñó y se implementó el Transantiago.

-Manifestaciones en las tribunas.

El señor **DÍAZ,** don Marcelo (Vicepresidente).- Advierto a las personas que se encuentran en las tribunas que está prohibido hacer cualquier tipo de manifestaciones.

Puede continuar el diputado señor Melero.

El señor **MELERO.-** Sí, Ricardo Lagos Escobar fue el autor intelectual del diseño de la implementación del Transantiago.

-Manifestaciones en las tribunas.

El señor **WALKER** (Presidente).- Por última vez, advierto a las personas que se encuentran en las tribunas que está prohibido hacer cualquier tipo de manifestaciones. De lo contrario, voy a ordenar su desalojo.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

El señor **WALKER** (Presidente).- Continúa la sesión.

Puede continuar el diputado Patricio Melero.

El señor **MELERO.-** Señor Presidente, sí, Ricardo Lagos es el autor intelectual porque fue durante su Gobierno que se concibió, diseñó e implementó el Transantigo.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor **WALKER** (Presidente).- Llamo al orden al diputado señor Farías.

Puede continuar el diputado señor Melero.

El señor **MELERO.-** Señor Presidente, don Ricardo Lagos fue el autor intelectual de muchas cosas buenas en este país, pero también lo fue de cosas malas como el Transantiago, y no veo por qué esto provoca tanto enojo. Los estadistas y los presidentes están para reconocer los aciertos y los errores de sus gobiernos y no sólo para recibir aplausos. Cuando no se cumplen las tareas, no se pueden endilgar las responsabilidades a los mandos medios y, cuando se cumplen, atribuir los honores y los éxitos al Presidente. Es un doble estándar inaceptable.

Por eso, a pesar de no estar conformes con la visión global que da el informe elaborado por los parlamentarios de la Concertación y como no alcanzamos mayoría para

aprobar el nuestro, que, a nuestro juicio, consignaba de mejor forma los hechos y los responsables, vamos a aprobarlo, porque no queremos que se consume una impunidad ni que no quede registrado para la historia lo que ocurrió, como sucedió y quiénes fueron -más de treinta- los responsables.

Sí, señor Presidente, don Ricardo Lagos Escobar tiene una responsabilidad ineludible, porque tomó decisiones determinantes en la implementación del Transantiago. En su Gobierno se concibieron los contratos, se llamó a licitación pública y se adoptaron decisiones políticas, ideológicas y económicas de gran trascendencia, como la de privilegiar la inversión en el Metro y en las rutas concesionadas: diez veces más plata para esto, en perjuicio de la infraestructura de superficie, tan necesaria para que el Transantiago funcionara bien.

Ya decía el diputado Uriarte que sólo el 10 por ciento de la infraestructura estaba lista el 10 de febrero y lo que falta se deberá construir en los próximos cinco años.

Sí, señor Presidente, fue bajo el Gobierno del Presidente Lagos que en los contratos se establecieron incentivos, en forma inadecuada, por demanda referencial en vez de hacerlo por pasajeros transportados.

Sí, señor Presidente, el 22 de octubre de 2005, con el evidente interés de beneficiarse electoralmente, sacaron a la calle los buses nuevos para impresionar a la opinión pública y arrogarse el beneficio de haber transformado el sistema público. ¡Digan lo que digan, eso fue así; las fotos son elocuentes! El objetivo electoral estuvo presente, y con eso se beneficiaron el Gobierno y los candidatos de la Concertación.

Si analizamos el informe en su conjunto, veremos que no existe majadería al tratar de establecer la responsabilidad del ex Presidente, porque creo que, ineludiblemente, sí la tuvo. Él tiene una responsabilidad muy grande en el resultado negativo del Transantiago.

Pero -digámoslo claramente-, también la tuvo la Presidenta Bachelet. Si bien heredó un diseño y una implementación, ella no tuvo la capacidad de impedir que este desastre se consumara el 10 de febrero. No advirtió, a pesar de los numerosos informes que se le entregaron, que el proyecto iba derecho al fracaso.

Por eso, el Plan Transantiago es la crónica de un desastre anunciado que se podría haber evitado; sin embargo, primó el voluntarismo político, el no enmendarle la plana al gobierno anterior y la voluntad de transformar las cosas, de llevar adelante el Transantiago el 10 de febrero, pero sin todos los cabos bien atados.

Hubo condescendencia de la Presidenta; sin embargo, no cabe duda de que su responsabilidad es menor que la del ex Presidente Lagos. ¿Sabe por qué, señor Presidente? Porque la Presidenta Bachelet tuvo la humildad de pedir disculpas ante el país. El 21 de mayo pidió perdón. Rechazó el Transantiago e hizo ver su mal diseño e implementación. Pero el ex Presidente Lagos, hasta el día de hoy, no le ha pedido disculpas al país. Y hoy vemos a mucha gente en las tribunas dedicada a defenderlo. Más que defender a un ex Presidente, nos gustaría que se defendiera la indignación de tantos chilenos y que se rechazara la humillación de que son objeto; más que defender la figura de un ex Presidente, preferiríamos que se defendiera la posibilidad de que los recursos económicos del país se gastaran bien. Es una vergüenza que se despilfarren 20 mil millones de pesos mensuales en financiar un déficit y en subsidiar a ricos y pobres, a todos por igual, en vez de destinar esa plata a la salud, a la educación, a la vigilancia policial y a tantas otras cosas.

Éstos son los elementos que nos preocupan y que subyacen, desde el punto de vista político, porque ésta es una Cámara política, como lo hemos dicho tantas veces, y, por lo tanto, debe establecer responsabilidades

políticas. No tiene nada de malo y no debemos avergonzarnos de ello.

Pero también tenemos una visión a futuro distinta de la que tiene la Concertación. Nosotros creemos que hay que hacer un cambio mucho más radical y un rediseño estructural; que hay que declarar fracasado el Transantiago porque, con su actual estructura, no tiene viabilidad de ser mejor.

Aquí está el ministro Cortázar, y quiero darle el premio al esfuerzo. Nadie se lo puede quitar. Pero también quiero decirle que, pese a ese esfuerzo, no se están logrando los resultados que se esperaban. Eso implica terminar con el Transantiago, ponerle otro nombre. La gente va a seguir creyendo que es lo mismo. Nos motiva que las cosas se hagan mejor, pero creemos que eso significa, al menos, cambiar el sistema de estructura de alimentadores y troncales; significa, al menos, subsidiar en forma eficaz a los más pobres y no a todos por igual; significa ampliar y liberalizar la red de alimentadores para que más gente pueda ser sacada de las poblaciones; significa dar oportunidades de transporte a quienes el Transantiago se las negó.

Esa visión de futuro también nos divide respecto de la visión de la Concertación de aquí en adelante.

También tenemos diferencias sobre la forma cómo debe operar el rol del Estado. Nosotros creemos más en las personas, y el fracaso de este plan se debió, justamente, a que se hizo de espaldas a la gente. Se confundió transportar personas con diseñar un movimiento de buses a lo largo de la ciudad. Las personas toman decisiones. ¿Acaso no fue eso lo que ocurrió el 10 de febrero pasado, cuando vieron que el sistema era deficiente y se fueron al Metro? Seguimos planificando centralizadamente.

El ministro Cortázar, con toda su buena intención, sigue desde su escritorio determinando los diseños de los buses, diciéndoles a los chilenos por dónde tienen que pasar.

Escuchen más a la gente, en ellos van a encontrar la respuesta -como dijeron los choferes que vinieron a la Comisión- de por dónde deben pasar los buses; den más libertad a las personas y menos planificación al Estado, crean más en el sentido común, que es el menos común de los sentidos y no en la planificación centralizada, que muchas veces equivoca los diagnósticos y determina mal los recorridos.

Los chilenos estamos cansados de esta larga agonía. El Transantiago no da para más. Nunca más, nunca más debe usarse una política pública con un fin electoral. No nos pillemos los dedos, ni ustedes ni nosotros. Que quede establecida esta lección. ¡Nunca más gastar siete mil millones en asesorías que no sirvieron para nada, que no fueron escuchadas y en las que primó el voluntarismo político sobre la razón y la técnica! ¡Nunca más miles de millones gastados en un sistema que está desangrando a los chilenos e impidiendo un Transantiago como el que pedimos!

Ricardo Lagos es responsable, 32 personas, algunos ex ministros de su administración y actuales funcionarios son responsables. Esperamos que nunca más en Santiago tengamos un sistema que siga humillando a los chilenos.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Antonieta Saa.

La señora **SAA** (doña María Antonieta).- Señor Presidente, el trabajo de la Comisión ha sido profundo y acucioso y nos da luces para corregir los errores cometidos. La Comisión ha señalado errores y buscado los responsables, pero, además, son muy importantes las recomendaciones para superar la situación.

Por esta razón, han sido sorprendentes las declaraciones de diputados de la Oposición

por los medios de comunicación, señalando culpables, haciendo listados de prontuariados y suponiendo intenciones de los líderes de la Concertación, que sólo indican las proyecciones de sus conciencias y lo que ellos harían en la implementación de políticas públicas, como vemos en algunos municipios que encabeza la Oposición.

Se le olvida a la Oposición que en esta gran transformación de un sistema de transporte obsoleto y perjudicial, los privados son el principal soporte y han tenido, como señala la Comisión, una gran parte de la responsabilidad de su fracaso.

Por eso, presentaremos una reforma constitucional para que los privados que trabajan con el Estado den cuenta en la Cámara de sus actuaciones.

Las comisiones investigadoras de la Cámara de Diputados no son inquisiciones modernas; el país debe verlas con un espíritu constructivo, que ayuda a solucionar los problemas, sobre todo en una situación como ésta, tan dolorosa para millones de compatriotas.

Sin embargo, los opositores quieren transformar las conclusiones de la Comisión en un instrumento de destrucción de los liderazgos y de la obra entera de la Concertación en estos veinte años de transformaciones, que han hecho de Chile un país muy distinto del Chile de Pinochet: oscuro, injusto, con abuso de poder, en el que no se respetaba la vida ni los derechos de miles de personas.

Le piden al ex presidente Lagos que se retire de la vida pública, pero sin empacho alguno le rindieron homenaje a Pinochet, sin reparar en las profundas y por muchos años irreparables heridas que dejó en nuestro país.

Voy a votar favorablemente el informe, pero éste no es el informe de la demagogia de la Derecha; es un informe serio y digno. Los diputados de Oposición no se atreven a votarlo en contra y apoyar el que hicieron.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora **RUBILAR** (doña Karla).- Señor Presidente, comienzo mi intervención con las palabras pronunciadas por la Presidenta Michelle Bachelet el 14 de diciembre pasado: “El transporte público de Santiago me duele, porque yo todavía veo en los rostros de hombres, mujeres y niños, cuánto los ha afectado en su vida cotidiana”.

El diputado Monckeberg ya se refirió al informe de la Comisión Investigadora y esperamos de todo corazón que se mantenga como un manual de cortapalos de consulta frecuente de cómo no debe hacerse una política pública; de cómo no deben llevarse a cabo proyectos a espaldas de la gente y de cómo las autoridades no pueden vanagloriarse en los éxitos y esconderse en los fracasos.

Hoy tenemos un problema gigantesco por delante: el desafío de que la gente vuelva a creer.

El ministro se equivocó al partir anunciando su renuncia, porque, ¿quién podría creer que el arreglaría en seis meses lo que no se había hecho en cinco años? ¡Nadie! Así no más fue. Cortázar puso su cargo a disposición de la Presidenta, quien no aceptó su renuncia. A mi juicio, una situación que en nada contribuyó a mejorar la imagen del transporte.

La Presidenta reconoció que los avances no eran suficientes para un sistema a la altura de la dignidad que los santiaguinos merecen. En ese sentido, repitió varias veces la frase “nueva etapa”.

Es fácil hacer promesas; más fácil aún si quienes las hacen jamás han tenido que subirse al transporte público al que otros están obligando a usar. ¿Cuántos están más cansados y más mal genio desde febrero? Miles.

Para que un país surja y se desarrolle debe tener habitantes con buena calidad de vida, que el tsunami Transantiago arrasó.

Hoy tenemos una falta de credibilidad grave en el sistema, la gente se bajó del micro. ¿Cómo vamos a imponerle que vuelvan a subir? La gente no confía, prefiere el auto, el metro, la bicicleta o moverse a pie. Otros, incluso, prefieren quedarse en casa.

Éste es un producto que la gente no compra, y por más que se gaste en publicidad, pierde y pierde clientes. ¿Por qué? Porque es un producto malo, porque el ministro Cortázar le dijo a la gente que se arreglaba en diciembre y la gente sigue esperando, sigue caminando, sigue sin llegar a los hospitales, sin llegar a tiempo a sus trabajos.

Cuando el ministro Vidal no aprende de esta experiencia y anuncia que en marzo empieza un nuevo Transantiago, cabe decir, claramente, que el hombre es el único animal que tropieza dos veces con la misma piedra.

Hago un llamado a los ministros Vidal y Cortázar a no mentirle más a la gente, a tener la valentía de reconocer que esto no se arregla en un mes, ni siquiera en seis meses.

No estamos dispuestos para atender promesas y palabras que después se las lleva el viento. Sí para un proyecto serio, a largo plazo. Por eso, Renovación Nacional está más que dispuesta.

El transporte público no les duele a las autoridades, porque se movilizan en auto. Le duele a la gente que sigue esperando y hay que arreglarlo cueste lo que cueste.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Esteban Valenzuela.

El señor **VALENZUELA.-** Señor Presidente, el trabajo de la Comisión Investigadora y el informe de mayoría es ecuánime, bien pensado y tiene un gran mérito. No se queda sólo en el hacerse cargo de las responsabilidades que pueda o no haber, sino que hace una reflexión respecto de una cuestión esencial: acá hubo un error de toda la clase política, pero, fundamentalmente, del Ejecutivo, a diferencia del muy buen proceso de consensos políticos para el caso de la reforma de salud, se omitió la construcción de acuerdos políticos.

La modernización institucional, así como toda transformación, implican pactos políticos de construcción de capacidades, de creación de instituciones.

En el caso del Transantiago, se faltó a promesas de fines de los 90, en el sentido de que Chile, al igual que todos los países de América Latina y de Europa, debía crear un gobierno metropolitano, especializado, con participación de sus alcaldes, con un gobierno regional empoderado y, en lo posible de generación democrática, que se hiciera cargo de esta reforma.

Ésta es una lección esencial que hay que tomar de este fracaso. Creo que el Congreso ha cumplido su labor política en hacerlo presente. Por eso, mis felicitaciones a la Comisión Investigadora en su pluralidad.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Insunza.

El señor **INSUNZA.-** Señor Presidente, quiero señalar que siento orgullo por haber asumido nuestra responsabilidad. Hemos enfrentado al país de cara a la gente y le hemos dicho que el Plan Transantiago que ha generado graves problemas, falló. La Presidenta Michelle Bachelet ofreció excusas por eso. Al mismo tiempo, se constituyó una Comisión Investigadora para estudiar a fondo los problemas suscitados, a fin de dilucidar las graves fallas en todo su proceso y proponer soluciones.

También deseo expresar que siento orgullo por el Presidente Lagos, porque se atrevió a realizar una transformación ineludible por el país. Debemos recordar que el transporte público anterior funcionaba mal, era de mala calidad, revestía graves problemas

de seguridad para la gente, no respetaba los derechos laborales, generaba contaminación y muchas otras consecuencias para Santiago. Una ciudad de su tamaño no estaba en condiciones de seguir con ese sistema.

Enfrentar ese problema requería de mucha valentía, la que tuvo el Presidente Lagos. Por eso, me siento orgulloso de él y de haberlo apoyado, lo que haré en toda circunstancia. Porque se atrevió a encarar su transformación y a enfrentar muchos poderes que no querían ningún cambio en ese terreno.

Este informe da cuenta de las dificultades y ofrece un camino a la gente. Voy a votarlo favorablemente, porque los ciudadanos merecen una explicación, una respuesta y que la Cámara de Diputados tome la decisión de enfrentar esta disyuntiva institucionalmente. Se cometería un grave error si se desea desviar la atención en esta materia.

Al respecto, la intervención del diputado Melero no sólo ha sido provocadora con la gente, sino que ha revelado el espíritu carroñero de la Derecha, que es como esos vendedores de las pompas fúnebres que están esperando algo con lo cual poder atacar.

El señor **WALKER** (Presidente).- Diputado Insunza, le ruego dirigirse en forma correcta a sus colegas.

Ha terminado su tiempo.

El señor **INSUNZA.-** Si no les gusta el informe, que voten en contra. Pero que no vengan con otro discurso. El informe revela claramente el espíritu con el cual la Comisión enfrentó y resolvió el camino para solucionar los problemas del Transantiago.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Carlos Montes.

El señor **MONTES.-** Señor Presidente, lo más importante del debate sobre este informe es contribuir al mejoramiento del servicio de transporte a los habitantes de Santiago. ¡Ése es el desafío nacional que lamentablemente el diputado Melero todavía no entiende! Lo serio es apoyar con fuerza la iniciativa del ministro René Cortázar y de la Presidenta Michelle Bachelet. Tenemos gran confianza en que saldremos adelante.

El diputado informante ha sido muy claro. No es verdad lo que dice el señor Melero. No coincidimos en que nos dedicamos a establecer la responsabilidad de Lagos. La Concertación se dedicó a tratar de explicar los problemas del Transantiago. No a lo que hicieron algunos diputados.

Aquí hubo un detonante de la crisis; la puesta en marcha prematura. Lamento que la Derecha no mencione nunca ni al Administrador Financiero del Transantiago, AFT, ni a los bancos, ni a Sonda ni a los operadores, que son los responsables de que ocurriera esto. Las autoridades de Transportes no vieron esta realidad y los ministros ligados no confirmaron la situación. Esa mala partida desencadenó la crisis y puso en evidencia los problemas de fondo.

En esta situación hubo problemas estructurales serios. La mala organización del transporte, que está superando el ministro Cortázar; la camisa de fuerza financiera por no contar con un sistema de subsidios. Nunca han entendido que el déficit tiene que ver con la inexistencia de un sistema de subsidio adecuado.

Rechazamos la propuesta de la Derecha de subir la tarifa a 600 pesos. ¡Díganle al país que quieren subir la tarifa a 600 pesos!

(Manifestaciones en la Sala y en las tribunas)

También creemos que hay un problema serio en la falta de capacidad pública a la altura. Globalmente, es necesario reconocer que a todos nos quedó como poncho una transformación de esta complejidad.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor **WALKER** (Presidente).- Ruego guardar silencio a las señoras y señores diputados.

Puede continuar su señoría.

El señor **MONTES.-** Señor Presidente, sobre el tema de la institucionalidad, llamo a la Derecha a aprobar en el más corto plazo el proyecto que presentó el ministro Cortázar el 13 de junio, porque se requiere institucionalidad para seguir adelante.

La transformación del sistema de transporte público de Santiago era muy necesaria. Había experiencias internacionales, pero no se hizo bien.

El Congreso Nacional no cumplió su papel fiscalizador, lo cual es problema de todos. Confiamos en los técnicos y en los funcionarios de Gobierno. En cinco presupuestos discutimos la asignación de las platas y no debatimos el plan en su conjunto. Necesitamos un sistema de evaluación de programas públicos.

La Concertación y sus partidos han cambiado a Chile. Es la coalición más exitosa de nuestra historia. Pero también ha cometido errores en muchos campos. Es fundamental que haya una evaluación crítica de sus obras. Es menester reconocer los problemas y superarlos. Eso permitirá vitalizar nuestros proyectos frente al país. Le hará bien a la Concertación valorar críticamente lo que no hemos hecho bien.

Ricardo Lagos fue un gran gobernante. Hizo grandes cosas por Chile. ¡Soy absolutamente laguista! Es y seguirá siendo uno de los mejores Presidente de la historia de Chile. Pero también ha cometido errores políticos importantes.

Valoro profundamente su valentía por atreverse a cambiar el transporte de Santiago. Pero eso se hizo con debilidades en las capacidades públicas e institucionales. Aunque no guste a mis compañeros de bancada, mi convicción es que aquí hubo un error garrafal en no considerar las capacidades públicas para hacer esas transformaciones.

Ésa es una de las lecciones más importantes para futuras transformaciones. Cambiar la realidad exige contar con capacidades públicas consistentes con el cambio, y aquí no las hubo.

Para la historia, deberá quedar claro que una Concertación y un Presidente muy exitosos, que entre otras cosas se la jugaron por cambiar el transporte de Santiago, aunque no salió bien, tuvieron el valor de reconocer los problemas y reestructurar el sistema.

A la Derecha, con una visión de muy corto plazo, sólo le preocupa llevar personas a la hoguera. No explica los hechos. Caricaturescamente, reduce una campaña de 2005 con 50 buses. ¡Ridículo! Habla de planificación centralizada. Aquí hay diputados que se quedaron en la Guerra Fría. No asumen su propia responsabilidad, porque no fueron fiscalizadores.

El Instituto Libertad y Desarrollo fue el que más criticó la postergación del Transantiago en 2006. No se olviden de eso. Decía que había que partir en esa fecha; no en febrero de 2007.

(Hablan varios señores diputados a la vez)

Creo que la Derecha debe hacerse alguna autocrítica en cualquier cosa. Tal vez, respecto de Colonia Dignidad -se lo digo al presidente de un partido de la Oposición-, en algo. La Derecha no ha sido ni profunda ni seria.

(Manifestaciones en la Sala)

Hoy, lo más importante es mejorar el transporte para los ciudadanos de Santiago. El informe de la Concertación explica los hechos y propone soluciones. Hay que votarlo favorablemente.

Chile necesita voluntad y políticas transformadoras en muchos ámbitos. No puede volver a cometer errores como éste. El sistema político debe asumirlo en adelante para que no nos ocurra lo mismo en televisión digital, energía, juventud y en muchas otras áreas. Es un desafío nacional.

Debemos apoyar al ministro Cortázar y a la Presidenta Bachelet. Pido a los agoreros de la UDI ser constructivos, que ayuden a lograr una solución, que no sean poco serios.

Confío en que llegaremos a un sistema público de calidad, los más serenos de la Derecha entenderán que éste es un desafío nacional, que debemos unir los esfuerzos de todos para corregir los problemas del transporte de Santiago y enfrentar muchos otros desafíos.

He dicho.

-*Aplausos.*

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Gonzalo Duarte.

El señor **DUARTE.-** Señor Presidente, hemos escuchado un informe que hace un descarnado análisis de los errores cometidos con el Transantiago, que analiza la responsabilidad, tanto de las autoridades públicas de ayer y de hoy como del comportamiento de las empresas privadas que privilegiaron el lucro por sobre su responsabilidad social.

¡Qué grave es lo que han sufrido los santiaguinos durante los últimos meses! La Presidenta Bachelet ha pedido perdón por ello. Pero la realidad está cambiando. Ahora, quiero hablar del futuro; no sólo del pasado.

Hoy, estamos creando un nuevo sistema de transporte que deje atrás los errores cometidos. Al respecto, quiero rescatar algunas cosas que han mejorado: las condiciones laborales de los choferes del transporte público, la mayor seguridad que genera el uso de la tarjeta Bip y la disminución de accidentes de tránsito. Luego de leer el informe, no me cabe duda alguna de que Santiago necesita un nuevo plan de transporte. Ésa es la tarea que ha asumido el ministro Cortázar. Hoy existen avances que debemos profundizar. Entre ellos, el aumento de los buses, las modificaciones contractuales, los nuevos recorridos y la disminución de trasbordos que éstos están generando. La infraestructura urbana es una tarea que debe implementarse y mejorarse urgentemente.

El Gobierno -lo digo con fuerza- debe aplicar los instrumentos existentes para exigir a las empresas privadas el cumplimiento de los contratos. Ministro Cortázar, que no le tiemble la mano para hacer cumplir a los privados sus compromisos y responsabilidades. El sistema de transporte que los santiaguinos necesitan exige una autoridad fuerte, a la que no le tiemble la mano para cambiar todo lo que sea necesario. Cuente con el respaldo de todos nosotros. No me cabe duda de que Gobierno y Oposición, parlamentarios de la Alianza y de la Concertación, van a respaldar esa tarea, porque es lo que los chilenos esperan.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor **MELERO.-** Señor Presidente, Ricardo Lagos Escobar es el autor intelectual del Transantiago y, por consiguiente, el principal responsable.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortazar.

El señor **CORTÁZAR** (ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, con la votación del informe de la Comisión culmina una etapa de un trabajo serio y responsable que, sin duda, prestigia al Congreso Nacional y a la democracia

chilena. Pero también estamos en el inicio de otra etapa, en la que tenemos el desafío de consolidar un nuevo sistema de transporte público, que hemos estado diseñando durante estos últimos nueve meses y que es diferente al original.

El Transantiago del 10 de febrero contemplaba alrededor de 5 mil buses. El sistema de transporte público que estamos consolidando contempla 6.400 buses. El Transantiago del 10 de febrero contemplaba contratos que no tenían los incentivos adecuados para prestar los servicios. Hemos reformado esos contratos; los resultados están a la vista y han sido informados al Congreso Nacional. El Transantiago del 10 de febrero tenía una estructura rígida de alimentadores y troncales, que ha sido reemplazada por un sistema flexible que permite que los buses, cuando sea necesario, pasen por otras áreas de concesión.

En las últimas semanas hemos anunciado dos paquetes de cambios de recorrido que benefician, en un caso, a 700 mil personas y, en otro, a 600 mil personas. El 70 por ciento de esos recorridos no podrían haberse implementado con el diseño original. Aclaro que estos nuevos recorridos no se diseñaron en un escritorio del Ministerio de Transportes, sino que surgieron de planteamientos de la comunidad y, en más de un 95 por ciento, de los alcaldes de las diversas comunas.

Este nuevo sistema de transporte público que estamos consolidando, que difiere del original, concuerda en mucho con las conclusiones del informe que se va a votar. En esta nueva etapa necesitamos de la cooperación de todos los actores del sistema, del Gobierno y también de la Oposición. La tarea es grande, y no tengo duda de que nuestros compatriotas esperan que todos estemos a la altura de este desafío.

Muchas gracias.

El señor **WALKER** (Presidente).- El señor Secretario va a dar lectura a los pareos registrados.

El señor **LOYOLA** (Secretario).- Se registraron los siguientes pareos: el señor Robles con el señor Álvarez-Salamanca, del señor Tuma con el señor Alvarado, del señor Barros con el señor Latorre, del señor Bustos con el señor García-Huidobro y del señor Pérez con el señor Moreira.

El señor **WALKER** (Presidente).- En votación el informe de la Comisión Especial Investigadora del Plan Transantiago.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 88 votos; por la negativa, 0 voto. Hubo 8 abstenciones.

El señor **WALKER** (Presidente).- **Aprobado.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Accorsi Opazo Enrique; Aedo Ormeño René; Alinco Bustos René; Allende Bussi Isabel; Álvarez Zenteno Rodrigo; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Bauer Jouanne Eugenio; Becker Alvear Germán; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Burgos Varela Jorge; Cardemil Herrera Alberto; Ceroni Fuentes Guillermo; Correa De La Cerda Sergio; Cristi Marfil María Angélica; Cubillos Sigall Marcela; Chahuán Chahuán Francisco; Dittborn Cordua Julio; Duarte Leiva Gonzalo; Egaña Respaldiza Andrés; Eluchans Urenda Edmundo; Encina Moriamez Francisco; Enríquez-Ominami Gumucio Marco; Errázuriz Eguiguren Maximiano; Escobar Rufatt Alvaro; Estay Peñaloza Enrique; Farías Ponce Ramón; Forni Lobos Marcelo; Galilea Carrillo Pablo; García García René Manuel; Girardi Briere Guido; Godoy Ibáñez Joaquín; González Torres Rodrigo; Hales Dib Patricio; Hernández Hernández Javier; Insunza Gregorio De Las Heras Jorge; Isasi Barbieri

Marta; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Jiménez Fuentes Tucapel; Kast Rist José Antonio; Leal Labrín Antonio; León Ramírez Roberto; Lorenzini Basso Pablo; Masferrer Pellizzari Juan; Melero Abaroa Patricio; Monckeberg Bruner Cristián; Monckeberg Díaz Nicolás; Montes Cisternas Carlos; Mulet Martínez Jaime; Nogueira Fernández Claudia; Norambuena Farías Iván; Ojeda Uribe Sergio; Olivares Zepeda Carlos; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Palma Flores Osvaldo; Pascal Allende Denise; Paya Mira Darío; Quintana Leal Jaime; Recondo Lavanderos Carlos; Rojas Molina Manuel; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Saffirio Suárez Eduardo; Salaberry Soto Felipe; Sepúlveda Hermosilla Roberto; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silber Romo Gabriel; Sule Fernández Alejandro; Sunico Galdames Raúl; Tarud Daccarett Jorge; Turres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Uriarte Herrera Gonzalo; Urrutia Bonilla Ignacio; Valcarce Becerra Ximena; Valenzuela Van Treek Esteban; Venegas Cárdenas Mario; Venegas Rubio Samuel; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Patricio; Ward Edwards Felipe.

-Se abstuvieron los diputados señores:

De Urresti Longton Alfonso; Díaz Díaz Marcelo; Espinoza Sandoval Fidel; Monsalve Benavides Manuel; Núñez Lozano Marco Antonio; Rossi Ciocca Fulvio; Soto González Laura; Tohá Morales Carolina.

El señor **WALKER** (Presidente).- Hay una petición para que las Comisiones que comenzaban a funcionar a las 15.00 horas puedan hacerlo a contar de las 15.30 horas.

¿Habría acuerdo en ese sentido?

Acordado.

VI. HOMENAJE

HOMENAJE EN MEMORIA DE MÁRTIRES DE LA ESCUELA SANTA MARÍA DE IQUIQUE.

El señor **WALKER** (Presidente).- Por acuerdo de los Comités, corresponde rendir homenaje a los mártires de la Escuela Santa María de Iquique, al cumplirse cien años de su inmolación.

Se encuentran presentes en las tribunas don Arturo Martínez, presidente de la Central Unitaria de Trabajadores; don Alfonso Pastene y Abraham Armijo, secretario general y secretario de comunicaciones de la Central Autónoma de Trabajadores.

En el tiempo del Partido por la Democracia, tiene la palabra el diputado René Alinco.

El señor **ALINCO** (de pie).- Señor Presidente, en diciembre de 1907, la llegada de miles de huelguistas a la ciudad de Iquique provenientes de las salitreras, puso en alerta al gobierno del Presidente Montt y a los empresarios salitreros. La tensa situación tuvo un vuelco total, que precipitó los hechos a una definición: la declaración de estado de sitio por el intendente la noche del 20 de diciembre de 1907. Al día siguiente, el decreto fue leído públicamente y fijado en los edificios públicos, mientras la prensa lo difundía profusamente.

La noticia del estado de sitio causó gran impresión en los huelguistas. Los empresarios salitreros mostraron satisfacción porque, si la llegada de buques y tropas de refuerzo los fortaleció en las negociaciones con los huelguistas, ahora, la ley marcial significaba el principio del fin del movimiento de los pampinos. Se presagiaban acontecimientos dramáticos.

El ministro Sotomayor había mandado un cablegrama con carácter de estrictamente reservado, en el cual expresaba: “Sería muy conveniente aprehender cabecillas trasladándolos a los buques de guerra.”

La autoridad máxima de Tarapacá resolvió actuar para reprimir la huelga, incluso utilizando las armas.

El Presidente Pedro Montt había telegrafiado su autorización plena para adoptar todas las medidas que requiriera la cesación inmediata de la huelga. Sotomayor, por su parte, envió el siguiente cablegrama: "Para alejar a esa gente de pampa, convendría hacerles regresar a la respectiva Oficina, custodiada cada peonada por piquetes de tropas cuyo jefe debe llevar orden terminante de hacer fuego contra los que pretendan regresar".

Luego de recibir el referido decreto, el general de brigada Roberto Silva Renard tomó rápidamente medidas para darle inmediato cumplimiento. Movilizó tropas bajo su mando desde la plaza Prat hasta la plaza Manuel Montt y calles adyacentes. Calculó que en el interior de la escuela habría 5 mil personas y afuera, 2 mil, y expresó lo siguiente: "Aglomerados así oían los discursos y arengas de sus oradores que se sucedían sin cesar en medio de los toques de cornetas, vivas y gritos de la multitud". Como los pampinos se negaron a acatar la orden, comunicada por el coronel Almarza, de evacuar el local escolar y la plaza para dirigirse al hipódromo, el general hizo avanzar dos ametralladoras bajadas del crucero Esmeralda y las hizo colocar frente de la escuela, listas para disparar sobre la azotea.

En su parte oficial, manifestó lo siguiente: "Un piquete del Regimiento O'Higgins se ubicó a la izquierda de las ametralladoras para hacer fuego por encima de la muchedumbre aglomerada al lado afuera".

La tragedia se desató cuando el general de brigada Roberto Silva Renard, tomando en cuenta que no era posible esperar más tiempo sin comprometer el respeto y prestigio de las autoridades y fuerza pública, hizo abrir fuego a las 3 45 horas de la tarde.

Así comenzó a escribirse la matanza en la escuela Domingo Santa María de Iquique, el 21 de diciembre de 1907, en la que cientos o incluso miles de obreros que trabajaban en las oficinas salitreras de la pampa, en el norte del país, fueron acribillados a balazos.

Esa huelga, de 1907, alcanzó en las salitreras de Tarapacá y Antofagasta a unos 40 mil operarios, de los cuales aproximadamente 13 mil eran bolivianos y peruanos.

En esos años se produjo una depreciación monetaria que produjo un enorme malestar en Iquique y en las oficinas salitreras, lo que derivó en una huelga de los trabajadores, que reclamaban mejores condiciones. Más y más obreros se sumaron a ese movimiento, paralizando sus actividades para dirigirse a la ciudad de Iquique.

La matanza de la Escuela Santa María fue un hecho que, en su tiempo, mucha gente no quiso reconocer. Ella sucedió a comienzos del siglo XX, durante el gobierno del Presidente Pedro Montt. El sueldo de los trabajadores, en vez de pagarse en dinero, se les entregaba en fichas que sólo eran canjeables en pulperías que también pertenecían a los dueños de las oficinas salitreras.

Eso generó un monopolio, porque esas fichas no tenían valor fuera de las pulperías autorizadas, lo que hacía que ellos no tuvieran la posibilidad de comprar en lugares donde la mercancía fuera más barata. Ese tipo de situaciones llevó a los trabajadores a organizarse para pedir lo que querían: dignidad.

Al no ser escuchados ni tomados en cuenta, los obreros decidieron dirigirse a la ciudad de Iquique para pedir apoyo al gobierno. El movimiento de obreros llegó a Iquique el 15 de diciembre de 1907. Ellos se alojaron en la escuela fiscal Domingo Santa María, en la que se les proporcionó comida y alojamiento.

Pero en Santiago, el Presidente Pedro Montt y su gobierno no vieron con buenos ojos el levantamiento obrero y decidieron ocupar la fuerza para terminar esa huelga.

El 20 de diciembre, las Fuerzas Armadas, comandadas por el general Roberto Silva

Renard, dispararon a un grupo de obreros que se dirigían hacia el puerto. Ese día, ya se podía ver que ninguno de los trabajadores en huelga cedería a la presión armada.

El 21 de diciembre de 1907 se produjo el momento final de ese conflicto, debido a que las armas se impusieron al diálogo. A las 15.45 horas, con un disparo, el general Roberto Silva Renard dio la orden de ataque. Miles de obreros fueron acribillados a balazos. Se calcula que eran 10 mil pampinos y que 2 mil fueron asesinados con metralletas. Otros estiman en 2 mil 600 las personas asesinadas por disparos a 15 metros de distancia.

Los cuerpos de mujeres, niños y obreros fueron arrojados a fosas comunes y olvidados por el gobierno de la época, pero no por sus compañeros, que comenzaron a recordar y conmemorar esa lucha año tras año.

Los pampinos que lograron sobrevivir a la masacre, abatidos y defraudados, en casi su totalidad regresaron en trenes a las oficinas salitreras. Mientras, un gran número de sus compañeros quedaron para siempre bajo tierra iquiqueña. Había terminado su terrible odisea en la capital del salitre.

El 24 de diciembre, como si nada hubiera pasado, el comercio mayorista abrió sus puertas. Volvió la actividad en casi todas las fábricas locales y se regularizó el servicio de trenes al interior.

Para consolidar la normalidad en Iquique y la pampa, el crucero Esmeralda se dirigió a Coquimbo para traer al contingente del regimiento Arica. En el transporte Maipo, arribó una fuerza del regimiento Carabineros destinada a cubrir guarnición en las salitreras.

En enero de 1908, los empresarios salitreros se comprometieron al sostenimiento de los carabineros encargados del mantenimiento del orden en la pampa.

El 25 de diciembre salió de Montevideo el crucero “Sappho” rumbo a Iquique, donde recaló el 7 de enero de 1908. La llegada de ese buque de su majestad produjo gran satisfacción en la colonia británica. Las autoridades recibieron cordialmente a los marinos extranjeros.

Después del cruento acontecimiento, muchos obreros bajaron a Iquique con sus familias para dirigirse al sur. Comenzó, también, la emigración de trabajadores peruanos, bolivianos y argentinos.

El diario peruano “El Tarapacá”, en su edición del 26 de diciembre de 1907, condenó la forma y desarrollo revolucionario y sedicioso impreso por sus cabecillas a la huelga de los trabajadores de la pampa.

En el mismo diario, pero de fecha 28 de diciembre, Horacio Mujica, conocido abogado de esa época, en un artículo titulado “Enseñanzas de la Huelga”, expresó lo siguiente: “Saquemos de ello enseñanzas de la huelga, curemos el mal en su fuente, en su raíz, en sus causas verdaderas, evitemos que el mal se produzca y no tendremos necesidad de imponer por la fuerza soluciones que sólo el derecho y la justicia y sobre toda la convicción de ésta debe producir”.

En la memoria de 1907, el delegado fiscal de salitreras, en mayo de 1908, señaló la necesidad de dictar una legislación que contemplara las relaciones de patrones y obreros, velara por el bienestar material y moral del trabajador y sus familias en la pampa, y se asegurara eficazmente el exacto cumplimiento de todas las disposiciones que se dictaran.

El fallecido historiador Leopoldo Castedo calificó ese deplorable suceso como un baño de sangre. Asimismo, Gonzalo Vial escribió que los hechos de Iquique no tuvieron justificación: ”Los huelguistas no cometieron ningún desorden importante, ni amenazaron a la población, los patrones o la autoridad; ni pretendieron sustituir a ésta. Se hallaban, además, desarmados”.

En fin, lo pedido por los huelguistas no era irrazonable, ni se mostraron inflexibles en su discusión. El pampino era solidario y

la unidad que le faltaba la logró en el crítico año de 1907. Tras largos años de ser refrenados sus impulsos de reivindicación social, al fin estalló la gran huelga en la provincia de Tarapacá, que representó una clara demostración de fuerza de los trabajadores pampinos para el agobiado gobierno de Pedro Montt y los prepotentes salitreros, lo que puso de manifiesto en forma descarnada la existencia de la cuestión social en Chile.

El movimiento se desarrolló en pleno auge de la industria del oro blanco, durante la República Parlamentaria, que nació luego de la derrota del régimen de Balmaceda en 1891.

La acción militar del 21 de diciembre de 1907 significó un golpe doloroso y paralizante para el movimiento obrero del salitre de Tarapacá y una advertencia para el de la provincia de Antofagasta, donde no estalló el movimiento huelguístico. De esa cruenta forma, el desarrollo de la industria salitrera continuó sin perturbación alguna y por muchos años más permitió la acumulación de cuantiosas fortunas a los empresarios extranjeros.

Hoy, después de cien años de la matanza obrera, es digno de mención un hecho: la exhumación de más de mil cuerpos que pertenecerían a mineros de las salitreras asesinados en la matanza de la Escuela Santa María de Iquique. Los trabajos comenzaron en un osario construido en los años 60. Allí reposarían unos mil obreros, mujeres y niños cuyos cuerpos habrían sido trasladados desde la fosa original que estaba en el cementerio 2, el cual está cubierto por una población.

Esta matanza es uno de los hechos más terribles y oscuros de la historia chilena; es otra muestra de la desigualdad y la injusticia social que ha sufrido el país a lo largo de la historia. Demuestra la ineficacia de los gobiernos burgueses que prefieren actuar con la fuerza de las armas, de manera rápida y fácil, y no por el camino correcto: dialogar y buscar una solución pacífica. Se trataba de dar un ejemplo a los "rotos insolentes"

La tragedia, el pánico, el terror se apoderaron de las mentes de los miles de mujeres, jóvenes, niños y obreros cuando comenzaron los disparos de la metralla sobre sus cuerpos inocentes que sólo pedían un salario más justo y más digno, un salario real y no con fichas ilegales.

Una vez más, se impusieron los mezquinos intereses de una oligarquía del capital privado, avalado por las fuerzas represivas, cuyo enorme poder no se puede controlar con eficacia, incluso, actualmente, en una sociedad organizada como la nuestra. Sucedió la historia de siempre: los miembros de los cuerpos legislativos, financiados en gran parte o influidos de otras maneras por los empresarios, terminan siendo separados de su electorado que reclama legítimas y mínimas demandas que podrían favorecer a miles de familias trabajadoras. A ello se sumó el control de los medios de comunicación por parte los empresarios salitreros, incluso peruanos, que minimizaban descaradamente el número de víctimas no más de cincuenta o sesenta muertos en la Escuela Santa María, muchos de ellos calificados como: "ladrones, revoltosos, violadores y asesinos".

Este control masivo de los medios, a manos de privados, hace imposible que el ciudadano común pueda obtener conclusiones objetivas y hacer uso inteligente de sus derechos políticos. Como dice la letra de la canción: "un niño juega a buscar tesoros, si juega a buscar tesoros en el patio de la Escuela Santa María: ¿Qué encontraría? Y que tan proféticamente culmina, cuando señala: "Quizás mañana o pasado, o bien en un tiempo más, la historia que han escuchado de nuevo se repetirá."

Son innumerables las matanzas obreras y campesinas que se han sucedido cuando el trabajador reclama lo que es justo, lo que le pertenece después de deslomarse y envejecer trabajando para el patrón y la respuesta

siempre es la misma: Si no te gusta, ¡ahí está la calle o si no, llamaremos a la fuerza pública.

Cabe recordar, en este mismo contexto, las matanzas de Punta Arenas y de Puerto Natales. Los cuerpos de las víctimas de esta última matanza yacen olvidados en el cementerio de Puerto Natales y no son objeto ni parte de la historia que se les cuenta a los turistas. Igual cosa sucede con la matanza en la Patagonia Argentina (Río Gallegos), documentada en sendos libros como "La Patagonia Trágica", del escritor José María Borrero, testigo y actor en los hechos relatados, de 1921, y "Patagonia Rebelde", de Osvaldo Bayer, historiador que inició su investigación en 1978, y que da cuenta, de forma inequívoca, que en 1921, mil quinientos peones rurales fueron fusilados por el ejército argentino en la provincia de Santa Cruz (Río Gallegos), muchos de ellos chilenos, acribillados por militares argentinos, por el solo hecho de pedir 100 pesos argentinos, un paquete de velas al mes, que los botiquines vinieran con instrucciones en español, no en inglés, etcétera. Algunos de los restos mortuorios descansan, hoy, en el cementerio de Punta Arenas, en una fosa común escondida detrás de un muro, y, en otro nicho olvidado, el gran líder de esa revolución: Antonio Soto. Asimismo, una cruz, recuperada después de la erupción del volcán Hudson, en 1991, perteneciente al obrero Félix Fernández, tiene escrito lo siguiente: "A los caídos por la libertad".

Una guerra similar es la llamada de "Chile Chico"-mi tierra-, donde los mismos terratenientes conspiradores de Punta Arenas -Mauricio Braun, hermano de la millonaria Sara Braun, esposa de José Nogueira, emparentados con los Menéndez Behety, y otros asesinos de indios, cuyas fortunas acumuladas mantienen como millonarios hasta ya su cuarta generación- intentaron apropiarse de las tierras de los chilechiquenses, argumentando que estaban abandonadas y que había que ocuparlas para hacer patria. Frente a la tenaz resistencia que pusieron sus pobladores, esos latifundistas no trepidaron en usar a los carabineros, y hasta los gendarmes argentinos, para tratar de expulsarlos, cosa que afortunadamente fracasó.

El mejor homenaje que hoy podemos rendirles a todos los trabajadores asesinados por luchar por sus derechos, es exigir justicia por los crímenes de lesa humanidad que se han cometido y siguen cometiéndose. No permitamos que el sometimiento de la nacionalidad y el concepto de "patria" sean distorsionados, manoseados como un verdadero mito por los latifundistas detentadores de tierras públicas, plutócratas que han amasado sus fabulosas fortunas con sangre de indios y cristianos, de obreros y empleados, con lágrimas de viudas y huérfanos que se unen desde norte al sur en Chile, y en toda nuestra América Latina. Aunque estos empresarios explotadores pertenezcan a distintas nacionalidades, son de la misma ralea, paridos por la bestia negra. Aunque circunstancialmente puedan estar separados, no trepidan en unirse como "lobos de una misma camada" para reprimir a la clase trabajadora cuando se organiza en pos de ciertas demandas de carácter económico, como son las mejoras salariales.

El proceso capitalista ha generado desempleo estructural, bajos sueldos, inestabilidad laboral, pérdida de derechos laborales colectivos, discriminación en la atención en salud, mala calidad de la educación pública, del transporte y de la vivienda subsidiada, provocando una segregación de la clase trabajadora, creando las condiciones objetivas para un estallido social. Debemos abogar por una integración latinoamericana real y verdadera, de pueblo a pueblo, reconociendo nuestras diversas raíces culturales, abocándonos a promover la solidaridad y fraternidad por sobre el enfrentamiento, la cooperación por sobre la competitividad.

Estamos por la solución pacífica de nuestras diferencias puntuales y no por el aniquilamiento de nuestros vecinos, por la no in-

tromisión en asuntos internos de otros países, por la libre autodeterminación de los pueblos, por el fin del intervencionismo del gobierno norteamericano de Bush y la CÍA, porque es el corazón de la bestia negra, por el fin del sistema neoliberal que hace más rico a los ricos y más pobres a los pobres, que somete a miles de trabajadores a un sobreesfuerzo productivo que los obliga a desatender a sus seres queridos, bajo la premisa de un raciocinio consumista y, de paso, mutilan y convierten la educación en una suerte de lógica mecanicista que divide a los triunfadores de los perdedores, ambos presos de un mismo sistema que niega el carácter social, cultural e integral del individuo en búsqueda de la felicidad colectiva, familiar. Se crea un sistema educativo y laboral que nos mantiene encapsulados en una burbuja deshumanizante, donde unos pocos lucran y se transforman en gendarmes de un sistema maquillado llamado economía social de mercado, y otros son y serán, hereditariamente, verdaderos zombies sin capacidad de evolucionar, pensar, reflexionar o cuestionar el orden establecido.

"Se mata a los hombres, pero las ideas no mueren; desaparece el acusador, pero la acusación subsiste y la verdad brilla y resplandece, y tarde o temprano la justicia se hace." José María Borrero.

He dicho.

-Aplausos.

El señor WALKER (Presidente).- Si le parece a la Sala, cada diputado hará su discurso sin límite de tiempo.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Fulvio Rossi.

El señor **ROSSI** (de pie).- Señor Presidente, con ocasión de este importante homenaje, saludo al Presidente de la Cámara, a nuestros colegas, como asimismo al presidente de la Central Unitaria de Trabajadores, Arturo Martínez, y a quienes lo acompañan en las tribunas.

En dos días más, se cumplen cien años de la masacre de la Escuela Santa María de Iquique, ciudad que tengo el orgullo de representar en este hemiciclo. Cien años han pasado desde el abominable y cobarde asesinato de miles de trabajadores chilenos, peruanos, bolivianos y argentinos. Familias completas fueron salvajemente acribilladas por el estado chileno. La razón: pedir condiciones laborales mínimamente dignas.

A comienzos del siglo pasado, Chile vivía una época de profundos cambios políticos y sociales. Por un lado, llegaba a su fin un régimen político y, por otro, surgían a la luz de importantes inversiones y desarrollo de la industria salitrera, los primeros movimientos sociales.

El auge salitrero significó para el estado chileno una importante entrada de recursos por cerca de 50 años.

La industrialización de las grandes ciudades junto a las faenas mineras del norte provocó intensos procesos migratorios, aparecieron grupos de trabajadores que laboraban en muy precarias condiciones, en la más completa exclusión y marginación del sistema político.

En ese contexto histórico ocurren los trágicos sucesos que marcaron la historia política y social de nuestro país, pues la sangre derramada en el norte grande se transformó, prontamente, en abono para una agenda política y legislativa que se hiciese cargo del profundo desequilibrio entre capital y trabajo.

En el norte, el gran capital británico se tomaba la mayor parte de las salitreras. John North desafía, incluso, al presidente Pedro Montt, cuando rechaza la propuesta de este último, de aceptar la mitad de la demanda de aumento salarial de los huelguistas. Sin em-

bargo, para ese entonces, no era tolerable ni siquiera la simple manifestación de tan justas demandas y reivindicaciones.

Así lo entendió el general Roberto Silva Renard, quien dio la orden de disparar a la indefensa multitud. Aprovecho de señalar que una unidad del Ejército lleva este nombre y espero que tal situación se corrija.

Pero Silva Renard no actuó solo. Tuvo como vil cómplice y aliado ni más ni menos que al propio ministro del Interior.

En efecto, en sesión de la Cámara de Diputados de 2 de enero de 1908, poco después de la matanza, el ministro Sotomayor la defendía. Tenemos a un general que da la orden de acribillar a la indefensa multitud y a un ministro del Interior que frente a la Cámara política, en el Congreso Nacional, defiende la matanza. Dice este ministro: "Deberíamos tener una gratitud inmensa para esos hombres - se refiere a Silva Renard- que así cumplieron con su deber, manteniendo el orden y la tranquilidad pública. Ellos, impidiendo ese movimiento subversivo -tantas veces que se ha usado el adjetivo calificativo subversivo a lo largo de nuestra historia para justificar toda clase de fechorías-, han salvado al país de una vergüenza y de futuras complicaciones internacionales, y a la población de Iquique de ser asaltada por una turba de bandidos".

Y qué dijo el presidente Pedro Montt, al abrir las sesiones del Congreso: "El gobierno cumplió con su deber prestando eficaz amparo a las personas y propiedades". Por esto inicié mi intervención diciendo que el Estado chileno era el responsable.

Esa plena coincidencia en la legitimación de la represión, la violencia y los delitos contra la humanidad entre un general, un ministro del Interior y un presidente me traen a la memoria hechos tan trágicos como aquellos, pero más recientes, como cuando el general Pinochet instruía a Manuel Contreras el asesinato de Orlando Letelier o de tantos y tantas, con la complicidad de tantos serviles ministros del Interior que los acompañaron en sus crímenes y fechorías.

La historia, como ven estimados colegas, se ha repetido una y otra vez a lo largo de nuestra historia. Este es también el sentido de conmemorar esa matanza. Renovar nuestro compromiso con la defensa permanente de los derechos humanos, siempre, a todo evento y en toda circunstancia.

No sería justo dejar de mencionar a quienes sí alzaron la voz para condenar lo sucedido y exigir justicia de quienes debían impartirla, pero que, al igual que en la reciente dictadura, dejaron de aplicarla. El diputado Malaquías Concha le enrostraba al entonces ministro de Justicia: "En Iquique han acaecido sucesos de la más grave trascendencia; se ha ametrallado a una reunión de ciudadanos pacíficos, en número de 7 u 8 mil, que ocupaban la Escuela Santa María, en la Plaza Manuel Montt, y a pesar de esto no se ha conmovido una fibra de la Corte Suprema de Justicia". Es más, el juez instructor estaba buscando responsabilidades en los sobrevivientes de la matanza.

Estimados colegas, a partir de estos trágicos hechos que hoy recordamos, el movimiento social surgió con fuerza incontrolable, permitiendo grandes reformas laborales y sociales en beneficio de los trabajadores, artesanos y obreros.

Han pasado cien años y muchas de las demandas que originaron la huelga de 1907 -cómo lo sabe Arturo Martínez- siguen vigentes.

Hoy, en pleno siglo XXI, otros Norths, con otros nombres, otros capitales, vulneran a diario los derechos laborales.

Nunca debemos olvidar el profundo mensaje que nos envían nuestros mártires del salitre.

Resulta indispensable avanzar y reflexionar cómo frenar las prácticas antisindicales, en cómo fortalecer la negociación colectiva, en cómo nos hacemos cargo del cumplimiento de la jornada laboral, el derecho a

descanso y a condiciones de higiene y seguridad adecuadas para nuestras trabajadoras y nuestros trabajadores.

Hoy, cuando la justicia desconoce las facultades de la Dirección del Trabajo para hacer cumplir la ley de subcontratación, debemos renovar nuestro compromiso, como ha sido el de nuestra bancada y de nuestro partido a lo largo de su historia, con la dignidad en el trabajo y los derechos humanos.

Debemos renovar nuestro compromiso por la paz y la democracia. De nosotros depende que hechos como los ocurridos en 1907 o durante la dictadura no se vuelvan a producir jamás.

He dicho.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Marta Isasi.

La señora **ISASI,** doña Marta (de pie).- Señor Presidente, estimadas y estimados colegas, amigas y amigos:

Como iquiqueña, como regionalista y en nombre de la Alianza, he querido rendir este sentido homenaje al cumplirse este viernes 21 de diciembre un siglo de la matanza obrera en la Escuela Santa María de Iquique, que conmocionó a todo el país y tiñó de sangre a mi región.

Para quienes nacimos en Iquique, este hecho se ha escrito con una mirada marcada por el dolor y el sufrimiento que debieron padecer miles de familias, cuyos descendientes aún llevan esa espina clavada en lo más profundo del alma. Un dolor que se suma a aquel que sentimos al entregar el pan a Chile, a pesar de permanecer olvidados y absorbidos por el centralismo.

Es más, como mujer y madre, y por haber perdido a una de mis hijas, sé a ciencia cierta la tristeza que han padecido, la cual, sin lugar a dudas, debe haber pasado de generación en generación.

El ser humano difícilmente está preparado para ver partir a la vida eterna a un ser querido, más si ésta no se produce por condiciones naturales. Y esto les sucedió a las familias de los trabajadores caídos en ese fatídico 21 de diciembre de 1907.

Al revisar la historia, nos encontramos con que en aquella época se produjo una depreciación monetaria que provocó un gran malestar en Iquique, en particular en las salitreras, eje central de nuestra economía. Por lo mismo, las huelgas eran quizás el único recurso para apelar a mejoras salariales para quienes, curtidos por el sol y la pampa, entregaban el sueldo a Chile. Frente a esto, a comienzos de diciembre de ese año, los trabajadores de las cuadrillas salitreras se declararon en huelga. Los obreros fueron cobijados en la Escuela fiscal Santa María, donde hoy habitan mitos y leyendas que motivaron un mediometraje iquiqueño que se estrena este viernes.

Con un estado de sitio ya declarado, y de acuerdo con las órdenes impartidas por el Presidente Pedro Montt y por el ministro del Interior Rafael Sotomayor, el intendente provincial Carlos Eastman dispuso que se concentrara a los huelguistas en el camino de Cavancha para forzar su regreso a las salitreras.

Sin embargo, ellos se negaron a acatar la orden y se atrincheraron en la Escuela Santa María, en un número aproximado a 5 mil, por lo que las fuerzas militares apostaron ametralladoras para hacer fuego.

Posteriormente, los capitanes de navío Wilson y Aguirre intentaron convencer a los ocupantes de la escuela para que depusieran su actitud, sin obtener resultados positivos, por lo que el general Silva Renard ordenó abrir fuego contra los huelguistas, mediante ametralladoras, rifles y revólveres, hasta lograr la rendición de la muchedumbre.

¿Cuál fue la verdadera razón que llevó a las autoridades de la época a actuar de esa forma? ¿Era inevitable una decisión tan extrema? El impacto de esta masacre provocaría una aceleración en el diseño e implemen-

tación de nuevas políticas de la clase dirigente, ya que comienza a reconocerse irreversiblemente la existencia de la denominada "cuestión social".

El propio Presidente Pedro Montt, en su Mensaje al Congreso, el 1 de junio de 1908, señaló que resulta "manifiesta la necesidad de completar nuestra legislación con leyes que den mayores garantías al contrato de trabajo, que mejoren la condición del obrero..."

Además, el movimiento obrero logró que la clase dirigente adoptara acciones en su favor, tales como la asistencialidad, que se tradujo en una incipiente legislación social, que iría evolucionando hasta nuestros días, de acuerdo con las nuevas realidades que ha ido experimentando la sociedad chilena.

Por esta razón y por todas las historias que se tejieron con los años en torno a la Escuela Santa María, de lo cual puedo dar fe como iquiqueña, considero que los trabajadores que resultaron muertos y heridos en la masacre de Iquique no pueden ser olvidados, sino que, por el contrario, merecen un justo reconocimiento, como el que he querido que se les brinde con este homenaje de la Cámara de Diputados.

Como dijo el escritor Patricio Quiroga, mucha gente arribó a las oficinas salitreras en la creencia de haber dejado atrás una larga estela de miseria y desolación, fastidiados, no en pocos casos, por las condiciones de vida que imponía el latifundio. Molestos por lo que consideraban como la sumisión al patrón, emigraban a Santiago, donde conocieron la vida del conventillo y saltaron de trabajo en trabajo, llegando a conocer en profundidad el hambre y las secuelas de la miseria. De manera que cuando se fueron "enganchados" a probar suerte al Norte Grande, lo hicieron con la ilusión de haber logrado una posibilidad para labrar una vida mejor. Sin embargo, la historia se escribiría de distinta manera.

En definitiva, como mujer, como madre y por haber perdido a una de mis hijas, puedo dimensionar el inmenso dolor de cientos de familias que en algún momento soñaron el salitre como una instancia de prosperidad y mejor futuro, pero que terminaron llorando la partida de sus seres queridos por la trágica matanza de la Escuela Santa María.

No puedo dejar pasar esta oportunidad para agradecer a todos los presentes, a los iquiqueños que en este momento están viendo la sesión de la Cámara de Diputados, a los artistas, a los trabajadores, quienes no sólo hoy, sino que durante mucho tiempo y sin recibir recursos, han honrado de corazón la memoria de los miles de caídos en la masacre de la Santa María.

Por lo tanto, en memoria de esos caídos, pido un sentido aplauso.

He dicho.

-*Aplausos.*

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Juan Carlos Latorre.

El señor **LATORRE** (de pie).- Señor Presidente, estimados colegas, invitados especiales, nos encontramos reunidos en la sede del Poder Legislativo, lugar donde se discuten ideas y donde nacen las leyes. Un sitio donde la democracia y el respeto a las ideas y sobre todo a las personas, cualquiera sea su forma de pensar, se plasman en el trabajo diario con que intentamos entre todos honrar a nuestra patria.

Es éste el escenario perfecto para rendir homenaje a esos mártires que hace ya casi un siglo escribieron con sangre un capítulo doloroso de nuestra historia, para defender con gran hidalguía el respeto a su dignidad y a sus familias.

Como demócrata y cristiano, en nombre de la bancada de diputados que represento, no puedo dejar de recordar ese pasaje de nuestra historia patria, a sus protagonistas y a sus mártires, quienes con su esfuerzo de

trabajo y de testimonio de lucha social, han colaborado a cimentar nuestra república y su proceso de desarrollo económico y social.

Soy pampino, porque nací en la oficina salitrera Pedro de Valdivia, hoy abandonada; pero colchagüino por adopción. Considero un gran honor representar a la tierra en que nací y a su gente en este homenaje en que mi bancada me ha permitido participar.

Hacia noviembre del año 1907, trabajaban en las salitreras de Tarapacá y Antofagasta alrededor de 40 mil obreros. La provincia de Tarapacá, de acuerdo con el censo poblacional levantado el 28 de noviembre del mismo año, contaba con 110 mil habitantes. Prácticamente, todas las familias comían gracias al salitre.

Fue en esa época que se produjo una depreciación monetaria que provocó un hondo malestar en Iquique y en las salitreras, lo que hacía temer que se produjeran movimientos huelguísticos para lograr mejoras económicas y hacer frente a la difícil situación que aquejaba a los trabajadores y a sus familias.

Cuando comenzaba aquel caluroso diciembre, los trabajadores de las cuadrillas salitreras decidieron declararse en huelga para reclamar que se les pagara el jornal al cambio de 18 peniques, petición que fue rechazada.

Aquella fue la chispa que incendió la mecha, ya que obreros de las distintas oficinas de la pampa paralizaron sus labores para comenzar lentamente a dirigirse hacia el puerto de Iquique.

Se intentó dialogar con el intendente, mas una vez frustradas las reuniones, los obreros fueron cobijados en la Escuela fiscal Santa María, donde se les proporcionó comida y alojamiento.

El día 15 de ese mismo mes, los trabajadores presentaron un pliego de peticiones con reivindicaciones sociales y laborales, las que a la luz de los siglos XX y XXI nos parecen de toda lógica. Pedían el pago del jornal a 18 peniques; la supresión del sistema de fichas, el libre comercio al interior de las oficinas, en forma amplia y absoluta; el cierre general con reja de fierro en todos los cachuchos y chupadores de las oficinas salitreras y el pago de una indemnización de 5 mil a 10 mil pesos a los trabajadores malogrados a consecuencia de no haberse cumplido con esa mínima obligación de seguridad en el transporte del caliche; una balanza y una vara para verificar el peso y las medidas en las pulperías; la concesión de un lugar gratuito para el funcionamiento de escuelas nocturnas, siempre que algunos obreros lo solicitaran; la prohibición al administrador de arrojar a la rampa el caliche decomisado, para después utilizarlo en los cachuchos; la permanencia en sus puestos de trabajo a los que han participado en la huelga o una indemnización de entre 300 y 500 pesos en caso de despido; la indemnización de diez a quince días de sueldo en caso de despido, y que el acuerdo debía ser firmado públicamente por los jefes de las casas salitreras y los representantes obreros.

Por lo tanto, como se puede apreciar, se trataba de demandas mínimas para la seguridad social y los derechos laborales de los pampinos.

Sin lugar a dudas ese movimiento no era otra cosa que el corolario de los abusos que se cometían desde hace años en la pampa.

En ese tiempo, a medida que crecía la efervescencia social, también aumentaba la inquietud del cuerpo consular, especialmente de la representación británica, porque era la dueña de gran parte de la propiedad salitrera de nuestro país.

La máxima autoridad provincial aseguró a su representante consular de la época que se castigaría con la máxima energía cualquier acto subversivo o atentado en contra de las personas y propiedades que hicieran los huelguistas.

Ese hecho coincidió con el arribo al puerto de Iquique del crucero Blanco Encalada,

que transportaba un destacamento del regimiento Rancagua, fondeando posteriormente el crucero Esmeralda, con tropas del regimiento de artillería de Costa de Valparaíso.

Pocos días después se sumó a esa fuerza de desembarco el regimiento O´Higgins, cuyo contingente fue transportado en el crucero Zenteno, en el que también había viajado el tristemente célebre general Roberto Silva Renard, quien posteriormente se desempeñaría como virtual jefe de plaza.

Las reuniones entre huelguistas y autoridades se sucedieron vertiginosamente, sin resultados positivos, por cuanto el intendente exigía que los huelguistas volvieran a sus oficinas, lo que era férreamente resistido por ellos, entendiendo que sus reivindicaciones eran mínimas y justas.

El día 20 por la tarde se inició el proceso que terminó en una gran masacre, cuando una patrulla militar disparó sobre una columna obrera, resultando varios muertos y heridos.

El Presidente Pedro Montt, el ministro del Interior, Rafael Sotomayor, y el intendente provincial, Carlos Eastman, ordenaron que se concentrara a los huelguistas en el camino a Cavancha. Como aquí se ha destacado, aproximadamente cinco mil no acataron esa orden.

Vale la pena destacar que los capitanes de navío Wilson y Aguirre intentaron, infructuosamente, evitar la tragedia.

Cobardemente, fue el general Silva Renard el que ordenó el fuego.

Aún hoy las versiones acerca del número de víctimas son variadas. Fueron miles los muertos y heridos en la masacre de la Escuela Santa María de Iquique.

Intentar describir la historia nunca ha sido fácil, como tampoco juzgar con los ojos del presente una realidad regida por parámetros distintos, dependiente de múltiples variables que rigen el actuar del hombre en un momento determinado. Sin embargo, no nos parece dable, bajo ninguna óptica, la justificación del actuar de la autoridad en dicha oportunidad.

La mantención del orden público fue el eufemismo con que aún hoy algunas conciencias apesadumbradas intentan defender, aunque de manera espuria, lo sucedido cuando se habla de violaciones sistemáticas a los derechos humanos. Hay que decirlo, aún hay personas que sostienen que un actuar así de artero contra sus semejantes es justificable en pro de la defensa de la sacrosanta propiedad privada, valor elevado a los altares por quienes no centran su visión de la vida en la persona, sino en la capacidad económica de los individuos que -a riesgo de ser majadero al reiterarlo- poco y nada tienen que ver con el orden público. ¿Era evitable esa masacre? Por supuesto que sí, pero faltó coraje para defender a los compatriotas, aunque no para tomar la triste decisión de jalar el gatillo.

El devenir de la historia demostraría que el impacto de esa cobarde masacre provocaría una aceleración en el diseño e implementación de nuevas políticas, puesto que comenzó a reconocerse irreversiblemente la existencia de la denominada “cuestión social”.

Fue el propio Presidente Pedro Montt, en su mensaje al Congreso Nacional el 1 de junio de 1908, quien diría: “resultaba manifiesta la necesidad de completar nuestra legislación con leyes que den mayores garantías al contrato de trabajo, que mejoran la condición del obrero…”.

Así las cosas, el movimiento obrero logró que la clase dirigente adoptara acciones a su favor, tales como la asistencialidad, que se tradujo en una incipiente legislación social, que iría evolucionando hasta nuestros días, de acuerdo con las nuevas realidades que ha ido experimentando la sociedad chilena y que gracias a grandes luchadores sociales, como Luis Emilio Recabarren, Clotario Blest o Manuel Bustos han dado forma a las garantías que un estado de derecho debe proveer a la clase trabajadora.

Nuestra memoria no puede olvidar a aquellos que dieron la vida defendiendo sus derechos, a aquellos pioneros de una lucha que hasta hoy se sigue librando, la que orgullosamente enfrentamos en esta arena en beneficio de los trabajadores chilenos del norte, del centro y del sur. Se trata de la misma lucha que desde el retorno a la democracia hemos seguido impulsando junto a los Presidentes Aylwin, Frei, Lagos y que hoy lo hacemos junto a la Presidenta Bachelet.

Sin embargo, el mensaje que debe quedar rondando en nuestros oídos, pero sobre todo en nuestros corazones, es que nunca más deben suceder hechos de este talante.

Por este motivo, los parlamentarios democratacristianos consideramos que los obreros que perdieron sus vidas, los que fueron mutilados y heridos por abyectas balas durante la masacre de Iquique, no pueden ni deben ser olvidados, tampoco sus familiares, puesto que un país que olvida a sus mártires y que no honra su historia no tiene memoria, y una nación que no tiene memoria vive bajo el miedo de repetir atrocidades que pueden convertir nuestra copia feliz del Edén en un infierno.

A los héroes de la Escuela Santa María de Iquique, el mejor homenaje en nuestro trabajo será que siempre tendrá como norte proteger a todos los chilenos, en especial a los más pobres, a fin de que en Chile nunca deje de brillar el sol para todos sus hijos.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **WALKER** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Marcos Espinosa.

El señor **ESPINOSA,** don Marcos (de pie).- Señor Presidente, en nombre de la bancada de diputados del Partido Radical Social Demócrata tengo el honor de rendir este homenaje a todos los trabajadores chilenos, bolivianos y peruanos acribillados en el crimen más grande que ha afectado al proletariado de nuestro país.

No cabe duda, la matanza de la Escuela Santa María sigue siendo hoy, cien años después, una importante fuente de lecciones para la lucha de los trabajadores chilenos. No cabe duda tampoco de que el Estado chileno, en una actitud vergonzosa, escondió durante mucho tiempo esa masacre.

Por eso, como historiador, alabo, destaco y me conmueve intervenir en esta oportunidad.

Hoy participamos de un acto que tiene por fin pedir perdón a todos los trabajadores asesinados. Como dicen, más vale tarde que nunca o la justicia tarda, pero llega. Hoy, el Presidente Pedro Montt es emplazado, porque Chile y el mundo buscan la verdad y la justicia, un no olvidar de lo que pasó hace cien años.

Durante años, quizás décadas, nuestro país cubrió con un velo de mentiras y política del olvido lo que ocurrió en la Escuela Santa María, proceso del cual poco y nada se hablaba en las aulas de nuestro país, hecho histórico poco contado, conocido y estudiado.

La matanza de la Escuela Santa María no fue sólo un asesinato del Estado, sino la demostración factual del odio y del desprecio de la vida por parte del mismo.

El historiador Grez Toso plantea las preguntas ¿por qué se masacró a los huelguistas en Iquique el 21 de diciembre de 1907? ¿Cuál fue el sentido de la operación militar ordenada por el poder contra los obreros instalados en la Escuela Santa María y en la plaza Manuel Montt? Según Eduardo Devés, autor del principal estudio sobre este luctuoso acontecimiento, además de existir una contradicción de intereses entre los salitreros y el fisco, de un lado, y los trabajadores del otro, las autoridades estaban convencidas de que los miles de obreros chilenos, peruanos y bolivianos que habían bajado desde la pampa y unido su movimiento reivindicativo al de sus compa-

ñeros iquiqueños, constituían una amenaza real o potencial para la seguridad de la ciudadanía, para sus vidas y propiedades. La negativa de los pampinos de abandonar la Escuela Santa María confirmaba a los ojos de las autoridades que eran un peligro real y que no iban a subordinarse a las exigencias patronales. La suerte estaba echada.

En otras palabras, el acto perpetrado en la Escuela Santa María de Iquique respondió a una estrategia de guerra preventiva. Los huelguistas eran peligrosos no por lo que habían hecho sino por lo que podían llegar a hacer.

Por eso, destaco la conmemoración de estos cien años. Las desigualdades que hoy existen en nuestro país, las diferencias socioeconómicas entre los distintos grupos sociales nos demuestran que los hechos de 1907 pueden llegar a repetirse si es que no creamos conciencia, si no hacemos nuestro el "nunca jamás".

Como señala un fragmento de la versión original de la Cantata Santa Maria de Iquique: "Ustedes que ya escucharon la historia que se contó, no sigan allí sentados pensando que ya pasó. No basta sólo el recuerdo, el canto no bastará. No basta sólo el lamento, miremos la realidad".

En este sentido, creo necesario reconocer que hoy estamos conmemorando estos cien años por la iniciativa de la fuerza más activa que tiene nuestro Estado, los trabajadores. Fueron ellos quienes trajeron el recuerdo de sus compañeros masacrados por las fuerzas patronales y gubernamentales de 1907; fueron ellos quienes llevaron a que nuestro Estado dignificara a todas y todos los trabajadores que una vez muertos fueron literalmente desechados en fosas comunes, tal como lo hicieron las peores dictaduras que existieron a lo largo del siglo XX.

Es más, postulo que no sólo tenemos que rendir un homenaje a los trabajadores asesinados en la Escuela Santa María; también tenemos que hacerlo a todas y todos aquellos que no temieron la represión, a todas y todos los trabajadores que siguieron y siguen luchando por sus legítimos derechos.

Este "nunca jamás" es el verdadero sentido de la conmemoración de la matanza de 1907, no cuantos trabajadores murieron, no qué papel tuvo éste u otro militar. Eso a estas alturas da lo mismo.

Que maten a un trabajador por pedir la eliminación del pago con fichas, comercio libre para evitar la especulación de las pulperías, mejorar las condiciones de seguridad en el trabajo, la creación de escuelas nocturnas para los obreros, es lo mismo que maten mil o cien mil. Es el hecho lo que importa y lo que tenemos que seguir recordando.

También creo necesario destacar el papel vital y vigorizante que tiene la música en el desarrollo cultural y en la cultura popular de nuestra historia. No es casual que el elemento cultural más potente que tengamos por lo sucedido en la pampa sea una canción. Así también ha ocurrido en otros momentos aciagos de nuestra historia. Es a través de la música, no de los libros, donde el pueblo se manifiesta de mejor manera. Por eso, vaya también un sentido homenaje al grupo Quilapayún, que con su cantata mantuvieron vigente el recuerdo de la matanza de la Escuela Santa María.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **WALKER** (Presidente).- Finalmente, tiene la palabra el diputado señor Álvaro Escobar.

El señor **ESCOBAR** (de pie).- Señor Presidente, el diputado Marcos Espinosa acaba de hacer mención a la Cantata Santa María de Iquique. En verdad, es cierto que hay almas que nos hacen creer que el alma existe. Son esas almas las que supieron expresarse mejor. Es merecido el homenaje que ha hecho el diputado Marcos Espinosa a

los mártires de la Escuela Santa María de Iquique, al grupo Quilapayún y al compositor de esta cantata, basada en la reseña histórica de Tarapacá. Luis Advis hizo esta obra y cuando se me preguntó qué iba a decir, expresó que hay que entender que hay almas que supieron expresarse mejor. Por lo tanto, quiero seguir en la línea del diputado señor Espinosa.

La cantata Santa María de Iquique dice lo siguiente: "Si contemplan la pampa y sus rincones, verán las sequedades del silencio, el suelo sin milagro y oficinas vacías, como el último desierto. Y si observan la pampa y la imaginan en tiempos de la industria del salitre verán a la mujer y al fogón mustio, al obrero sin cara, al niño triste. También verán la choza mortecina, la vela que alumbraba su carencia, algunas calaminas por paredes y por lecho, los sacos y la tierra. También verán castigos humillantes, un cepo en que fijaban al obrero por días y por días contra el sol; no importa si al final se iba muriendo. La culpa del obrero, muchas veces, era el dolor altivo que mostraba. Rebelión impotente, ¡una insolencia! La ley del patrón rico es ley sagrada. También verán el pago que les daban. Dinero no veían, sólo fichas; una por cada día trabajado, y aquélla era cambiada por comida. ¡Cuidado con comprar en otras partes! De ninguna manera se podía aunque las cosas fuesen más baratas. Lo había prohibido la oficina. El poder comprador de aquella ficha había ido bajando con el tiempo pero el mismo jornal seguían pagando. Ni por nada del mundo un aumento. Si contemplan la pampa y sus rincones verán las sequedades del silencio. Y si observan la pampa cómo fuera sentirán, destrozados, los lamentos".

Por razones de tiempo, voy a una parte de la cantata que seguramente ustedes conocen: "Vamos mujer, partamos a la ciudad. Todo será distinto, no hay que dudar. No hay que dudar, confía, ya vas a ver, porque en Iquique todos van a entender. Toma mujer mi manta, te abrigará. Ponte al niñito en brazos, no llorará. No llorará, confía, va a sonreír. Le cantarás un canto, se va a dormir. ¿Qué es lo que pasa? Dime, no calles más. Largo camino tienes que recorrer atravesando cerros, vamos mujer. Vamos mujer, confía, que hay que llegar en la ciudad podremos ver todo el mar. Dicen que Iquique es grande como un salar, que hay muchas casas lindas, te gustarán. Te gustarán, confía, como que hay Dios, allá en el puerto todo va a ser mejor".

Del 15 al 21 de diciembre se hizo el largo viaje por las pendientes. Ha sido relatado ya el testimonio de la Escuela Santa María de Iquique. En esta cantata está disponible, afortunadamente, como un testimonio histórico. Por lo tanto, voy a señalarles lo que dice el relato V.

Nadie diga palabra que llegará un noble militar, un general. Él sabrá cómo hablarles, con el cuidado que trata el caballero a sus lacayos. El general ya llega con mucho boato y muy bien precavido con sus soldados. Las ametralladoras están dispuestas y estratégicamente rodean la escuela. Desde un balcón les habla con dignidad. Esto es lo que les dice el general. "Que no sirve de nada tanta comedia. Que dejen de inventar tanta miseria. Que no entienden deberes son ignorantes. Que perturban el orden, que son maleantes. Que están contra el país, que son traidores. Que roban a la patria, que son ladrones; que han violado a mujeres, que son indignos; que han matado a soldados, son asesinos; que es mejor que se vayan sin protestar; que aunque pidan y pidan, nada obtendrán".

Murieron tres mil seiscientos, uno tras otro. Tres mil seiscientos muertos, uno tras otro. La escuela Santa María vio sangre obrera, la sangre que conocía sólo miseria; serían tres mil seiscientos ensordecidos, y fueron tres mil seiscientos enmudecidos. La escuela Santa María fue el exterminio de vida que se moría, sólo alarido.

Señoras y señores, aquí termina la historia de la escuela Santa María, y ahora con respeto les pediría que escuchen la canción de despedida, la que, afortunadamente, el diputado Marcos Espinosa ha tenido la gentileza de reproducir aquí.

Finalmente, quiero hacer referencia a lo que señalaba el diputado Fulvio Rossi, porque, a lo mejor, la historia nos deja algunas lecciones.

La Corte Suprema -el diputado Malaquías Concha lo hacía ver en este hemiciclo- no movió una hoja, y buscaba a los responsables entre los sobrevivientes. El general responsable de la matanza no recibió condena alguna.

Pero, a propósito de las consecuencias de la impunidad, quiero rendir también un homenaje en este hemiciclo, al señor Antonio Ramón Ramón, quien, siete años después de la masacre en la Escuela Santa María, de Iquique, el 14 de diciembre de 1914, en las inmediaciones de Rondizzoni, esperó al general impune y lo apuñaló.

Con esto sólo quiero hacer un llamado de atención por las consecuencias que conlleva la impunidad. No debemos olvidar -como señaló el diputado Marcos Espinosa y también la cantata- nuestra historia, por el peligro de que se repitan hechos como el que conmemoramos. Las consecuencias de la impunidad. Antonio Ramón Ramón, ciudadano español, atentó contra el general porque su hermano había sido víctima de la masacre y entendía -y así era- que no se había hecho justicia. No murió el general. Antonio Ramón Ramón fue encarcelado. Su condena fue reducida, y fue exiliado. Sufrió la pena de extrañamiento. Nunca más se supo de él. Eso hay que tenerlo presente en relación con las consecuencias de la impunidad, de la importancia de hacer este homenaje en este hemiciclo y de recordar, ya sea, con aplausos, con palabras, o con un sentido silencio, hechos que esperamos nunca más vuelvan a ocurrir en Chile.

Pido que copia de este homenaje sea enviada al director de Programación de Televisión Nacional, al director Ejecutivo, a los miembros del directorio; a Ximena Salazar, autora del documento al cual hice referencia sobre Antonio Ramón Ramón; a Cristóbal del Río, reeditor del Libro Tarapacá; a Arturo Aguirre, concejal de la ilustre Municipalidad de Cerrillos, quien gentilmente lo invitó al homenaje que se hizo a los mártires de la Escuela Santa María de Iquique, realizado el 13 de diciembre recién pasado y al cual no pudo asistir por problemas de agenda.

He dicho.

-Aplausos.

El señor **WALKER** (Presidente).- De esta manera, la Cámara de Diputados ha rendido este homenaje tan importante, a los caídos en la masacre de la Escuela Santa María de Iquique hace cien años.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 15.14 horas.

JORGE VERDUGO NARANJO,
Jefe de la Redacción de Sesiones.

VII. DOCUMENTOS DE LA CUENTA

1. Oficio del Senado.

"Valparaíso, 18 de diciembre de 2007.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, sobre derechos morales y patrimoniales de los intérpretes de las ejecuciones artísticas fijadas en formato audiovisual, correspondiente al Boletín N° 5143-24, con las siguientes enmiendas:

Artículo 3º.-

-En su inciso primero, ha reemplazado la letra d), por la siguiente:

"d) La utilización directa de un videograma o cualquier otro soporte audiovisual o una reproducción del mismo, con fines de lucro, para su difusión en un recinto o lugar accesible al público mediante cualquier instrumento idóneo.".

-En su inciso final, ha suprimido la frase "procederá con efecto retroactivo y".

-o-

Lo que comunico a vuestra Excelencia en respuesta a su oficio Nº 7.039, de 4 de octubre de 2007.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a vuestra Excelencia.

(Fdo.): EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado".

2. Oficio del Senado.

"Valparaíso, 18 de diciembre de 2007.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, que crea el Instituto de Propiedad Industrial, correspondiente al Boletín Nº 2469-03, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1º.-

-Ha intercalado, en su inciso primero, a continuación de la palabra "Instituto", la primera vez que aparece en el texto, el vocablo "Nacional".

-Ha intercalado un inciso segundo, nuevo, del siguiente tenor:

"El Instituto constituye una institución fiscalizadora en los términos del decreto ley Nº 3.551, de 1981, y estará afecto al Sistema de Alta Dirección Pública establecido en la ley Nº 19.882.".

Artículo 2º.-

Ha intercalado, a continuación de la palabra "Instituto", el vocablo "Nacional", y, a continuación de la palabra "técnico", la expresión "y jurídico".

Artículo 3º.-

En su inciso primero, ha reemplazado la letra i), por la siguiente:

"i) Fijar los valores por los servicios que preste en conformidad a la ley. Estos valores corresponderán a las actuaciones, documentos y demás prestaciones a que se refiere el decreto ley Nº 2.136, de 1978; a los precios de las publicaciones que realice el Instituto y de los espacios para avisos publicitarios que contuvieren dichas publicaciones, y a los servicios que preste en virtud de la administración de Tratados Internacionales y convenios de cooperación internacional vigentes.".

Artículo 4º.-

Letra f)

La ha sustituido, por la siguiente:

"f) Dictar las resoluciones administrativas que se refieran a los derechos de propiedad industrial, aquellas normas relativas al funcionamiento interno del Instituto y aquéllas que fijen los valores referidos en la letra i) del artículo 3º de la presente ley.".

Letra g)

La ha suprimido.

Letras h) e i)

Han pasado a ser letras g) y h), respectivamente, sin enmiendas.

Artículo 6º.-

Ha intercalado, a continuación de la palabra "Instituto", el vocablo "Nacional", y ha suprimido la totalidad del texto que sigue a la referencia a la "ley N° 19.882".

Artículo 7º.-

-Ha consultado, como inciso primero, nuevo, el siguiente:

"Artículo 7º.- Es incompatible el cargo de asesor o funcionario del Instituto Nacional de Propiedad Industrial, con el de miembro titular o suplente del Tribunal de Propiedad Industrial. Quien tenga alguna de dichas calidades y sea designado miembro del señalado tribunal, deberá renunciar al Instituto dentro de los tres días siguientes a la notificación de su nombramiento.".

-Ha eliminado la frase "o como beneficiarios de una beca".

-o-

A continuación, ha incorporado el siguiente artículo 8°.-, nuevo:

"Artículo 8°.- Los funcionarios del Instituto podrán afiliarse al Servicio de Bienestar del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Asimismo, los funcionarios que en virtud de la disposición segunda transitoria de esta ley sean traspasados desde la Subsecreta-

ría de Economía, Fomento y Reconstrucción podrán continuar afiliados al servicio de bienestar de su institución de origen.”.

-o-

Artículo 8º.-

Ha pasado a ser artículo 9°.-, sin modificaciones.

Artículo 9º.-

Ha pasado a ser artículo 10.-, intercalándose, a continuación de la palabra “Instituto”, el vocablo “Nacional”.

Artículo 10.-

Ha pasado a ser artículo 11.-, sin modificaciones.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS
PRIMERA.-

-En su inciso segundo, ha intercalado, a continuación de la palabra “Instituto”, el vocablo “Nacional”.

-Ha reemplazado su inciso cuarto, por el siguiente:

“El Instituto y su Director Nacional serán, por el solo ministerio de la ley y para todos los efectos legales, los continuadores del Departamento de Propiedad Industrial y del Jefe del Departamento de Propiedad Industrial de la Subsecretaría de Economía del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, respectivamente. Las causas que estuvieren pendientes ante el Jefe del Departamento de Propiedad Industrial, al momento de entrar en vigencia la presente ley, seguirán, sin solución de continuidad, siendo conocidas por el Director Nacional del Instituto.”.

SEGUNDA.-

Letra a)

La ha sustituido, por la siguiente:

“a) Fijar la planta de personal del Instituto y el régimen de remuneraciones que le será aplicable.

En el ejercicio de esta facultad, el Presidente de la República deberá dictar todas las normas necesarias para la adecuada estructuración y operación de la planta de personal que fije, así como el número de cargos para cada planta, los requisitos para el desempeño de los mismos, sus denominaciones y niveles jerárquicos para efectos de la aplicación de lo dispuesto en el Título VI de la ley Nº 19.882 y en el artículo 8º del decreto con fuerza de ley Nº 29, del Ministerio de Hacienda, de 2004. En el mismo acto, fijará la fecha de entrada en vigencia de la planta de personal que fije y la dotación máxima de personal para el año.

Mediante igual procedimiento, el Presidente de la República determinará la fecha de inicio de funciones del Instituto.”.

Letra b)

La ha reemplazado, por la siguiente:

"b) Ordenar el traspaso al Instituto, en las condiciones que determine, sin alterar la condición jurídica de la designación y sin solución de continuidad, de los funcionarios titulares de planta y a contrata que se desempeñen a la fecha de publicación de esta ley en el Departamento de Propiedad Industrial de la Subsecretaría de Economía, Fomento y Reconstrucción. Del mismo modo se traspasarán al Instituto los recursos presupuestarios que se liberen por este hecho. El traspaso del personal se efectuará al grado de la Escala de Fiscalizadores más cercano al total de remuneraciones que perciba el funcionario traspasado. A contar de esa misma fecha, el cargo del que era titular el funcionario traspasado en la Subsecretaría de Economía, Fomento y Reconstrucción se entenderá suprimido de pleno derecho. Del mismo modo la dotación máxima se disminuirá en el número de cargos traspasados, cualquiera sea su naturaleza jurídica.

En el mismo acto, fijará la fecha de entrada en vigencia de los encasillamientos y traspasos de personal que disponga.

El uso de las facultades señaladas en esta letra quedará sujeto a las siguientes restricciones, respecto del personal al que afecte:

1.- No podrá tener como consecuencia ni podrá ser considerado como causal de término de servicios, supresión de cargos, cese de funciones o término de la relación laboral del personal traspasado. Respecto de este personal y sin perjuicio de lo previsto en el numeral siguiente, el Presidente de la República podrá dictar las normas modificatorias de naturaleza remuneracional que sean necesarias para el adecuado encasillamiento y traspaso que se disponga.

2.- No podrá significar pérdida del empleo, disminución de remuneraciones, modificación de los derechos estatutarios y previsionales del personal traspasado.

3.- Cualquier diferencia de remuneraciones deberá ser pagada por planilla suplementaria, la que se absorberá por los futuros mejoramientos de remuneraciones que correspondan a los funcionarios, excepto los derivados de reajustes generales que se otorguen a los trabajadores del sector público. Dicha planilla mantendrá la misma imponibilidad que aquélla de las remuneraciones que compensa.

4.- Los funcionarios traspasados conservarán la asignación de antigüedad que tengan reconocida, como también el tiempo computable para dicho reconocimiento.".

QUINTA.-

La ha sustituido, por la siguiente:

"QUINTA.- El costo anual que signifique la nueva planta que se fije y el encasillamiento que se practique no podrá exceder de la cantidad de $2.450.000 miles.".

SÉPTIMA.-

Ha intercalado, a continuación de la palabra "Instituto", el vocablo "Nacional".

-o-

Hago presente a vuestra Excelencia que este proyecto de ley fue aprobado, en general, con el voto favorable de 23 señores Senadores, de un total de 38 en ejercicio.

En particular, los artículos 4°, letra a), y 5°, y la disposición primera transitoria, fueron aprobados con el voto afirmativo de 23 señores Senadores, de un total de 36 en ejercicio, dándose cumplimiento, de esta forma, a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 66 de la Carta Fundamental.

Lo que comunico a vuestra Excelencia en respuesta a su oficio Nº 6.723, de 11 de abril de 2007.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a vuestra Excelencia.

(Fdo.): EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado".

3. Oficio del Senado.

"Valparaíso, 18 de diciembre de 2007.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que el Senado ha aprobado, en los mismos términos en que lo hizo esa Honorable Cámara, el proyecto de ley que libera del impuesto a las compensaciones económicas originadas al término de un matrimonio, correspondiente al Boletín N° 5534-05.

Lo que comunico a vuestra Excelencia en respuesta a su oficio Nº 7.160, de 11 de diciembre de 2007.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a vuestra Excelencia.

(Fdo.): EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado".

4. Oficio del Senado.

"Valparaíso, 8 de enero de 2008.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que el Senado ha aprobado la modificación introducida por esa Honorable Cámara al proyecto de reforma constitucional que regula la entrada en vigencia de las leyes procesales, correspondiente al Boletín N° 5560-07.

Lo que comunico a vuestra Excelencia en respuesta a su oficio Nº 7.216, de 3 de enero de 2008.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a vuestra Excelencia.

(Fdo.): EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado".

5. Oficio del Senado.

"Valparaíso, 15 de enero de 2008.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que el Senado ha aprobado las modificaciones introducidas por esa Honorable Cámara al proyecto de ley que modifica el decreto con fuerza de ley N° 2, de 1998, sobre Subvención del Estado a Establecimientos Educacionales, correspondiente al Boletín N° 5383-04.

Lo que comunico a vuestra Excelencia en respuesta a su oficio Nº 7.237, de 15 de enero de 2008.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a vuestra Excelencia.

(Fdo.): EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado".

6. Oficio del Senado.

"Valparaíso, 18 de diciembre de 2007.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que, con motivo de la Moción, informe y antecedentes que se adjuntan, el Senado ha dado su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Incorpórase al Código del Trabajo, el siguiente artículo 33 bis, nuevo:

"Artículo 33 bis.- Las labores inherentes al cierre diario del local o establecimiento de la empresa, como la atención de sus últimos clientes, inventarios, orden de mercaderías, herramientas o insumos u otras actividades de carácter similar, deberán ser desarrolladas según lo disponga el empleador, pero dentro de la jornada ordinaria o extraordinaria de trabajo según el caso, no pudiendo excederse por estas razones la jornada legal o pactada.

Si se constatare que uno o más trabajadores han continuado prestando servicios después de la jornada legal o pactada, habiendo o no registrado su salida en conformidad al artículo

anterior, el empleador deberá pagar una multa a beneficio fiscal de cincuenta unidades tributarias mensuales por cada hora de exceso y fracción superior a media hora.”.”.

-o-

Dios guarde a vuestra Excelencia.

(Fdo.): EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente del Senado; CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, Secretario General del Senado”.

7. Moción de los diputados señores Arenas, Estay, Hernández, Lobos, Masferrer, Moreira, Salaberry, Von Mühlenbrock, y de las diputadas señoras Cubillos, doña Marcela y Turres, doña Marisol.

Regula la venta de videojuegos excesivamente violentos a menores de 18 años y exige control parental a consolas. (boletín N° 5579-03)

“Más de 50 años de investigaciones sobre los efectos negativos de la violencia desmedida en la televisión en los niños, han permitido llegar a conclusiones en forma más rápida y completa sobre los efectos de la violencia excesiva en los videojuegos.

Estudios dados a conocer por la American Psychological Association, como el de Douglas Gentile y Craig Anderson del año 2003, (Gentile Et Anderson, 2003) muestran como los efectos negativos de los videojuegos pueden incluso ser más perjudiciales que la televisión, toda vez que los videojuegos son:

(i) Más envolventes e interactivos,

(ii) Recompensan el comportamiento violento de los jugadores y

(iii) Existe una repetición constante y mucho mas intensa que en la televisión de dichos actos de violencia.

Así también, diversos estudios a nivel internacional demuestran el aumento explosivo de las horas de exposición de niños y adolescentes a los videojuegos, realidad que se produce precisamente en una etapa de sus vidas en donde deberían aprender a relacionarse en forma pacífica y cooperativa con los otros, intentando resolver en forma pacifica los problemas que enfrentan.

Los estudios han demostrado que el uso excesivo de videojuegos violentos esta relacionado con mayores comportamientos, pensamientos y sentimientos agresivos, señalando que los padres tienen un papel importante que jugar.

Una de las características más graves de la violencia excesiva en los videojuegos, es que ésta, a diferencia de la violencia televisiva, es “interactiva” y premia dichos comportamientos.

Tal es así, que casos a nivel internacional han demostrado que jóvenes adictos a videojuegos violentos, han cometido tiroteos y masacres entre sus propios compañeros de estudio, para lo cual basta recordar la muerte de 34 personas el 17 de abril de 2007, en la Universidad Tecnológica de Virginia, Estados Unidos, y la más reciente ocurrida en Finlandia, en donde murieron asesinadas 8 personas en el Instituto Jokela de Tuusula, el 7 de Noviembre de 2007, hechos en los cuales si bien no se puede atribuir toda la responsabilidad a la afición de los involucrados a los videojuegos excesivamente violentos, constituye un elemento común

en ambos casos, que podrían haber ayudado a exacerbar comportamientos violentos, en personalidades inestables o enfermas.

Como ejemplo, podemos señalar juegos como el famoso GTA (Grand Thef Auto) San Andreas, en donde el protagonista es un ex convicto que debe intentar convertirse en el nuevo rey del crimen en la ciudad, cometiendo todo tipo de delitos para poder ganar puntos, a lo cual se ha sumado la tendencia de muchos niños de repetir en la vida real las misiones violentas contenidas en dicho juego, como lo demuestran los innumerables videos contenidos en internet (YouTube) que intentan imitar las misiones de este criminal protagonista.

Así también, el juego Resident Evil 4, de Nintendo, que no sólo exacerba la violencia extrema en el desarrollo del mismo, sino que promueve conductas suicidas con frases tan decidoras como "morir es vivir" expresadas por mojes en rituales con características satánicas.

Lo anterior, solo para mencionar como ejemplo dos de los juegos más comunes actualmente en el mercado, sin perjuicio de existir miles incluso más crueles y violentos actualmente disponibles.

Por lo anterior, es que presentamos el siguiente:

PROYECTO DE LEY

"Artículo 1°.- Los fabricantes y/o importadores de videojuegos deberán colocar en los envases en que comercialicen dichos productos, leyendas que señalen claramente el nivel de violencia contenida en el videojuego respectivo, según las instrucciones contenidas en la presente ley.

Asimismo, no podrán vender ni arrendar videojuegos que fueran calificados "sólo para adultos" a personas menores de 18 años, debiendo exigir en cada venta o arriendo la cédula de identidad respectiva.

Artículo 2°.- Todo envase o envoltura que contenga un videojuego, sea nacional o importado, destinado a su distribución dentro del territorio nacional, y toda acción publicitaria de los mismos, cualquiera sea la forma o el medio a través del cual se realice, deberá contener en forma clara y precisa, la advertencia sobre los grados de violencia contenidos en dicho videojuego, según la clasificación siguiente:

a) "Apto para todo público"

b) "Juego violento, sólo apto para mayores de 13 años"

c) "Juego excesivamente violento, sólo para adultos"

Esta advertencia deberá ocupar al menos el 50% del espacio de ambas caras del envase o envoltorio del videojuego respectivo.

Artículo 3°.- Las consolas de cualquier tipo para videojuegos, deberán disponer de un sistema de control parental, que permita el ingreso de una clave para ser accionado o cualquier otro mecanismo que permita a los padres, apoderados y/o adulto responsable, el tener control sobre el contenido y duración en el uso de videojuegos.

Artículo 4°.- La infracción de las disposiciones de la presente ley, será sancionada en conformidad a las reglas siguientes:

a) Multa de 1 a 50 Unidades Tributarias Mensuales y comiso de las especies materia de la infracción, por omitir la obligación de publicidad contenida en el artículo 2° de la presente ley.

b) Multa de 50 a 250 Unidades Tributarias Mensuales y comiso de las especies materia de la infracción, por no cumplir con la obligación de contener dispositivos de control parental, según lo establece el artículo 3° de la presente ley.

Se entenderá que existe reincidencia, cuando el infractor incurra en una misma contravención en dos oportunidades dentro del mismo año calendario, caso en el cual se podrá aplicar el doble de la multa establecida para la infracción respectiva."

8. Moción de la diputada señora Nogueira, doña Claudia, y de los diputados señores Arenas, Estay, Hernández, Lobos, Moreira, Recondo, Salaberry, Von Mühlenbrock y Ward.

Incorpora al Registro de Vehículos Motorizados la participación de vehículos en accidentes de tránsito". (boletín N° 5580-15)

"Que, la compraventa, permuta y otros contratos que sirvan para transferir el dominio de vehículos motorizados pueden ser consensuales, es decir, basta el acuerdo de las partes para que se entienda celebrado y surjan las obligaciones propias de la compraventa, vale decir, por una parte, pagar el precio convenido, y por la otra, entregar (hacer tradición) del bien.

Sin embargo, en la práctica, se deben realizar diversas actuaciones para poder transferir un vehículo.

En primer lugar, la ley creó el Registro de Vehículos Motorizados, a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación, en el cual deben efectuarse las siguientes gestiones relativas a vehículos motorizados:

Se inscribirán los vehículos y la individualización de sus propietarios.

Se anotarán las patentes únicas que otorgue el Servicio.

Se anotarán las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifican.

Se anotarán su abandono, destrucción o desarmaduría total o parcial.

Se inscribirán las variaciones de dominio de los vehículos inscritos.

Podrá requerirse también que en dicho Registro se anoten los gravámenes, prohibiciones, embargos y medidas precautorias que les afecten.

Que, por su parte el auge que ha tenido la compraventa de autos usados ha sido exponencial en el tiempo, y esta actividad económica se ha desarrollado de una manera importante a nivel nacional, a modo de ejemplo en el año 2006 se vendieron más de 600 mil autos usados lo que supera con creces la cantidad de vehículos nuevos adquiridos por los consumidores. Sin embargo esta masificación en la comercialización de autos usados ha generado en ciertas ocasiones riesgos para los adquirentes.

En efecto, la opinión pública a través de diversos reportajes de investigación ha tomado conocimiento que existen algunas automotoras del rubro que adulteran elementos esenciales del vehículo, tales como, su kilometraje, el estado mecánico, de carrocería, choques etc, con la intención manifiesta de engañar al futuro comprador a fin de elevar el precio de venta, ya que sin duda si el consumidor adquirente tuviese pleno conocimiento del real estado del auto, o no lo compra o pide una rebaja sustancial de él, cancelando el justo precio de la cosa vendida.

Que, esta iniciativa legal no pretende ni regular el mercado de la compraventa de autos usados, ni poner trabas a la libre circulación de estos bienes, muy por el contrario lo que se

pretende es que los adquirentes de este tipo de bienes tengan un conocimiento cabal del real estado del bien que se pretende adquirir y para ello sería relevante que ellos supiesen si el vehículo en cuestión ha participado o no en un accidente de tránsito, ya que en este evento él podrá observar las reparaciones efectuadas y no aparezca ningún inescrupuloso tratando de engañar del real estado del vehículo.

Para conseguir los objetivos planteados en esta moción, sería de mucha utilidad que en el Registro de Vehículos Motorizados se anotara obligatoriamente la participación de cualquier vehículo en un accidente de tránsito, como una forma de transparentar el mercado de venta de este tipo de bienes.

Proyecto de ley

Artículo único: Incorpórese en el inciso 4° del artículo 34 de la ley N° 18.290, de Tránsito, lo siguiente:

En él se anotarán también todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifican, como asimismo su abandono, su participación en accidentes de tránsito, destrucción o desarmaduría".

9. Moción de los diputados señores Estay, Arenas, Bobadilla, Correa, Egaña, Hernández, Moreira, Norambuena, Urrutia y Von Mühlenbrock.

Regula circulación de bicicletas a motor. (boletín N° 5581-15)

"Considerando que:

1.- El mercado ofrece múltiples tipos y modelos de motores para instalar en bicicletas, así como la comercialización de bicicletas motorizadas, con una capacidad aproximadamente de 40 a 80 c.c.

2.- Los vendedores de los motores y bicicletas indicados en el punto anterior, señalan que estos vehículos pueden alcanzar velocidades del orden de los 50 kilómetros por hora o más.

3.- La Comisión Nacional de Seguridad en el Tránsito informa al respecto que:

Desde el punto de vista técnico, al agregar un motor mosquito o a bencina a una bicicleta se cambian las características de funcionamiento del vehículo.

Estos motores permiten que en forma autónoma el vehículo alcance velocidades muy por sobre los 50 km/h.

El diseño de las bicicletas no está pensado para estas modificaciones, por lo que los sistemas de frenos son insuficientes o podrían necesitar de una estructura más rígida para enfrentar con seguridad la adición de un motor.

En este contexto, es justificado indicar que la seguridad de los usuarios de estos vehículos se resiente y aumenta el riesgo de un siniestro de tránsito. Además que, en caso de ocurrencia de un siniestro, la gravedad de las lesiones también aumenta.

De acuerdo con los antecedentes técnicos de que se dispone públicamente, la gran mayoría de estos vehículos estaría derechamente incumpliendo con la normativa de Transito.

El casco para ciclistas no sirve para los conductores de estos vehículos, ya que están diseñado para responder a menores velocidades.

El sistema de frenos normal, suele no responder apropiadamente a las velocidades que desarrollan estos motores.

Carabineros e inspectores municipales al fiscalizar estos vehículos (artículo 50, ley N° 18.290, de Tránsito), y en caso de comprobar que no cuentan con placa patente o licencia clase C o los seguros respectivos debe sacarlos de circulación.

4.- Pese a los inconvenientes señalados, si las bicicletas con motor, así como los motores montables en bicicletas, exhiben altas tasas de venta, es porque en el mercado existe una demanda correspondiente, atendiendo a que facilitan a bajo costo el transporte por esta vía y resulta lógico entonces que recurran a este medio decenas de miles de trabajadores.

5.- El cuadro señalado se complica, debido a que tanto la circulación como la conducción de vehículos motorizados a los cuales pueden ser asimiladas estas bicicletas genera casos en que se puede infringir la legislación vigente desde variados aspectos, entre ellos los técnicos, los referidos a portabilidad de cédula de conducir o de responsabilidad.

6.- Todo lo anterior crea un cuadro de vacío legal, el cual en atención al explosivo aumento de las ventas de estos vehículos, debe ser llenado a la brevedad posible, adecuando en lo pertinente la legislación y reglamentación vigentes.

En atención a lo expuesto, venimos en presentar el siguiente

Proyecto de Ley:

Artículo 1°: Modifíquese en el artículo 12 de la ley N° 18.290, de Tránsito, el párrafo “Clase C”, intercalando entre las expresiones “(...) motonetas, bicimotos (...)”, la expresión “bicicletas a motor,”

Artículo 2°: Insértese el siguiente inciso segundo al artículo 45 de la ley N° 18.290, de Tránsito, de modo que el actual inciso segundo pase a ser el tercero y así correlativamente: “Las bicicletas a motor no requerirán placa única ni permiso de circulación, pero deberán contar con el certificado de seguro obligatorio a que se refiere el inciso anterior”.

Artículo 3°: Modifíquese el numeral 3° artículo 48 de la ley N° 18.290, de Tránsito, eliminando en su final la conjunción “y”.

Artículo 4°: Modifíquese el numeral 4° artículo 48 de la ley N° 18.290, de Tránsito, cambiando su punto final (“.”) por la expresión “, y”.

Artículo 5°: Agréguese el siguiente numeral 5° al artículo 48 de la ley N° 18.290, de Tránsito: “Aquella contemplada en el inciso segundo del artículo 45 de esta ley”.

Artículo 6°: Modifíquese la redacción del inciso segundo del artículo 72 de la ley N° 18.290, de Tránsito, intercalando entre las expresiones “(...) motocicletas, bicimotos (... “, la expresión “bicicletas a motor,”;

Artículo 7°: Modifíquese la redacción del artículo 83 de la ley N° 18.290, de Tránsito, intercalando entre las expresiones “(...) motonetas, bicimotos (...)”, la expresión “bicicletas a motor,”

Artículo 8°: Modifíquese la redacción del artículo 84 de la ley N° 18.290, de Tránsito, intercalando entre las expresiones “(...) motonetas, bicimotos (...)”, la expresión “bicicletas a motor,”

Artículo 9°: Modifíquese la redacción del artículo 134 de la ley N° 18.290, de Tránsito, intercalando entre las expresiones “(...) motonetas, bici motos (...)”, la expresión “bicicletas a motor,”

Artículo 10: Modifíquese la redacción del artículo 136 de la ley N° 18.290, de Tránsito, intercalando entre las expresiones “(...) bicicletas, motocicletas, (...)”, la expresión “bicicletas a motor,”

Artículo 11: Modifíquese la redacción del inciso final del artículo 142 de la ley N° 18.290, dé Tránsito, intercalando entre las, expresiones "(...) triciclos, bicicletas y (...)", la expresión "bicicletas a motor,"

10. Moción de los diputados señores Estay, Arenas, Bobadilla, Correa, Egaña, Hernández, Moreira, Norambuena, Urrutia y Von Mühlenbrock.

Regula tarifario de pasajes de buses interprovinciales. (boletín N° 5582-15)

"Considerando que:

1.- Cada vez que se acerca un feriado largo o el período de vacaciones invernales o de verano, los consumidores son golpeados por violentas alzas en los valores de los pasajes de locomoción terrestre interprovincial;

2.- El "Estudio de Precios de Pasajes de Buses Interurbanos", realizado por el Servicio Nacional del Consumidor en Semana Santa de 2007, reveló alzas de hasta un 142%. En efecto, la mayor alza promedio se detectó en el tramo Santiago-Temuco, destino al que hasta el mes anterior a la medición un pasaje ejecutivo promedio costaba $ 8.200, en tanto que para este el fin de semana analizado se elevó a los $ 19.850. Esta cifra corresponde a un informe de precios de pasajes de Buses Interurbanos realizado en dos momentos previos a la festividad de Semana Santa. La ciudad de origen del levantamiento de precios correspondió a Santiago. A su vez, los destinos corresponden a las ciudades de: Iquique, Antofagasta, Copiapó, La Serena-Coquimbo, Valparaíso, Viña del Mar, Rancagua, Talca, Concepción-Talcahuano, Temuco, Osorno, Valdivia, Puerto Montt, Ancud y Castro.

3.- Estas alzas inducen a la confusión a los pasajeros pues las variaciones de precio, si bien predecibles dada la inveterada costumbre de los proveedores de estos servicios de recurrir a ellas, suelen producirse de improviso, dificultando la planificación de los viajes o abiertamente impidiéndolos por los mayores costos que ello irroga;

4.- La mayor confusión se genera porque, a diferencia de otros servicios del rubro, no existe certeza en torno a cual es su verdadero precio, considerando que las modificaciones no sólo se producen entre una temporada y otra, sino a veces dentro del mismo día, e incluso en el mismo día entre una oficina y otra de la misma empresa o entre el valor de ventanilla y aquel ofrecido a bordo de los buses;

5.- La ley Nº 19.496, sobre protección de los Derechos de los Consumidores, define la oferta como la práctica comercial "(...) consistente en el ofrecimiento al público de bienes o servicios a precios rebajados en forma transitoria, en relación con los habituales del respectivo establecimiento."

6.- La misma norma señala como derecho básico del consumidor contar con "una información veraz y oportuna sobre los bienes y servicios ofrecidos, su precio (...)"

7.- La nebulosa existente en materia de valores de los pasajes de transporte interprovincial, a pesar de que las compañías que prestan este servicio cumplen en lo general con lo dispuesto respecto de información del precio de sus servicios en el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte de Pasajeros, en el hecho ha impedido permanentemente conocer cuál es el precio real del servicio y cuál el de la oferta;

8.- Respecto de lo anterior, se ha llegado a decir, por parte de los proveedores, que el precio verdadero es aquel que se cobra en las 'temporadas altas', correspondiendo aquéllos que se demandan el resto del año a la oferta;

9.- Esto aparece como contradictorio; considerando que el supuesto precio real se cobra en temporadas y fechas puntuales, rigiendo para la generalidad del período anual uno sustancialmente menor, lo que contraria la naturaleza eminentemente temporal de una oferta comercial;

10.- Lentamente el mercado de oferentes de servicio de transporte terrestre interprovincial se ha ido concentrando en grandes empresas, las cuales por la vía de la variación intempestiva de tarifas no sólo confunden -e incluso eventualmente perjudican- a sus usuarios, sino que agreden desde una posición dominante a sus competidores;

11.- Respetando la libertad del proveedor del servicio para fijar los precios de éste, elemento fundamental de la economía de mercado que opera fructíferamente en el país, resulta imprescindible ordenar el caos existente en esta materia, de manera de producir la información veraz que requieren los consumidores de transporte interprovincial, sincerar la realidad en torno a cual es el precio permanente y cual el ocasional del servicio de transporte interprovincial, y así contribuir al correcto funcionamiento del sistema económico vigente,

Venimos en presentar el siguiente

Proyecto de Ley

Artículo único: Agréguese la siguientes oraciones finales al inciso tercero del artículo 30 de la ley N° 19.496, sobre protección de los Derechos de los Consumidores: “Para los servicios de pasaje de bus interprovincial, cada empresa, libremente y de acuerdo a su propia realidad, deberá mantener por cada recorrido un llamado “Precio Estándar Único”, el que deberá ser permanentemente informado bajo este nombre a los usuarios según la forma que dispone el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte de Pasajeros. La variación temporal de este precio deberá informarse a continuación, en el mismo cartel o pizarra señalando, además, del nuevo costo, el porcentaje de variación respectivo y la duración de éste.”

11. Moción de los diputados señores Sepúlveda, don Roberto; Chahuán, Becker, Cardemil, Monckeberg, don Cristián; Vargas, Verdugo, y de la diputada señora Rubilar, doña Karla.

Reforma el artículo 52 N° 2 de la Constitución Política de la República, con el objeto de ampliar el plazo para la interposición de las acusaciones y precisar los delitos que la hacen procedente en los casos que indica. (boletín N° 5600-07)

Fundamentos del proyecto de reforma.

Nuestra Carta Fundamental, contempla como una de las facultades que se otorga a la Cámara de Diputados, la posibilidad de entablar un juicio político, que es la comúnmente denominada “acusación constitucional”, prevista en su artículo 52 N° 2, en contra de las autoridades que allí se mencionan.

En el caso del Presidente de la República, esta acusación cabe por actos de su administración que hayan comprometido gravemente el honor de la nación, o infringido abiertamente la Constitución o las leyes. La referida acusación puede interponerse mientras el Presidente esté

en funciones y en los seis meses siguientes a su expiración en el cargo, plazo durante el cual no puede ausentarse del país sin acuerdo de la Cámara de Diputados.

Por su parte, las acusaciones que puedan entablarse en contra de los Ministros de Estado, de los magistrados de los tribunales superiores de justicia y del Contralor General de la República; de los generales y almirantes de las Fuerzas Armadas y de los intendentes y gobernadores, cuyas causales de procedencia se encuentran previstas en las letras b), c), d) y e) del mismo artículo 52, deben interponerse mientras los afectados estén en funciones o en los tres meses siguientes a la expiración de sus respectivos cargos, no pudiendo ausentarse del país, una vez que se haya interpuesto la acusación, sin permiso de la misma Cámara, y no podrán hacerlo en caso alguno, si la respectiva acusación ya estuviese aprobada por dicha rama bicameral.

Consideramos demasiado exiguo tanto el plazo de seis meses que se contempla para el caso de una acusación en contra del Presidente de la República, una vez que haya expirado su cargo, como asimismo el de tres meses que en igual caso se contempla para las demás autoridades mencionadas en el mismo precepto, toda vez que en muchas ocasiones la responsabilidad política que motiva dicho enjuiciamiento, se logra determinar con posterioridad al transcurso de estos plazos, como ha ocurrido, por ejemplo, con el caso de la comisión especial investigadora que determinó las responsabilidades en el diseño e implementación del sistema de transportes metropolitano denominado “Transantiago”, en que solamente el plazo de investigación de dicho órgano de trabajo legislativo se extendió por seis meses.

De esta forma, al excederse el plazo referido, quienes resulten afectados de responsabilidad en cualquier grado, no reciben sanción alguna.

En tal virtud, y para evitar estas situaciones, consideramos necesario que estos plazos se extiendan a un año, contados desde la expiración de sus respectivos cargos.

Por otra parte, estimamos necesario precisar el concepto de concusión como uno de los delitos cuya comisión permite la acusación constitucional en contra de Ministros de Estado e intendentes y gobernadores, consignando que se trata del ilícito constitutivo de exacción ilegal.

Por las consideraciones expuestas, sometemos a la aprobación de la Cámara de Diputados, el siguiente

PROYECTO DE REFORMA CONSTITUCIONAL:

Artículo único: Modifícase el artículo 52 N° 2 de la Constitución Política de la República, de la siguiente forma:

1.- En su letra a), sustitúyese la expresión “en los seis meses siguientes”, por la expresión “en el año siguiente”.

2.- En el inciso tercero de su letra e) sustitúyese la expresión “en los tres meses siguientes” por la expresión “en el año siguiente”

3.- En las letras b) y e), sustitúyese la palabra “concusión” por la expresión “exacción ilegal”.