

REDACCIÓN DE SESIONES

1

COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 19ª, celebrada en miércoles 31 de octubre de 2007,
de 11.08 a 13.00 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Asisten los diputados señores Enrique Accorsi, Sergio Aguiló, Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Roberto Delmastro, René Manuel García, Enrique Jaramillo, Sergio Ojeda, Jaime Quintana, Gabriel Silber, Carlos Recondo, Gonzalo Uriarte y Gastón Von Mühlenbrock.

Concurren, en calidad de invitados, los señores Mariano González, Tótila Lintz, Obriel Oyarzún, Presidente, coordinador y secretario ejecutivo del Comité de Recuperación del Ferrocarril, respectivamente, y el señor Juvenal Hermosilla.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 17ª se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 18ª, ordinaria, queda a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Tenemos algún documento que haya sido enviado a la Cancillería?

El señor ÁLVAREZ (Secretario).- A petición del Presidente la Comisión, señor Diputado José Pérez, se envió el siguiente oficio al Ministro de Relaciones Exteriores, señor Alejandro Foxley.

"Por orden del Presidente de la Comisión Especial Investigadora de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, de la Cámara de Diputados, diputado señor José Pérez Arriagada, solicito a US. se sirva, si lo tiene a bien, gestionar ante nuestro embajador en España, el requerimiento de información que desde esta Comisión se ha hecho a la Empresa Estatal Española Renfe Operadora.

REDACCIÓN DE SESIONES

2

El requerimiento en cuestión se relaciona con las necesidades que Renfe Operadora informe a esta Comisión respecto de los siguientes aspectos de la relación comercial que esa empresa estatal española sostuviera con su homóloga chilena, la Empresa de Ferrocarriles del Estado, para la adquisición de diversos equipamientos ferroviarios.

1. En el número de reuniones sostenidas en España entre los años 2003 y 2006, entre representantes de Renfe por una parte, y el señor Luis Ajenjo Isasi, por la otra, en su calidad de Presidente del Directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y otros personeros de la empresa chilena.

2. En nombre de cada uno de los ejecutivos que asistieron a dichas reuniones y sus respectivos cargos.

3. Señalar la materia trabajada en dichas reuniones.

4. Señalar si Renfe pagó parte o el total de los gastos necesarios para concretar las visitas del señor Luis Ajenjo Isasi u otro ejecutivo a España.

5. Agregar a la bitácora historial por registro de averías o cualquier otro documento de carácter técnico generado por Renfe y que permita determinar la condición mecánica en que se encontraba cada una de las unidades al momento de ser adquiridas por la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Lo que tengo a honra poner en conocimiento, en virtud del mencionado acuerdo.

El Secretario de la Comisión firma este oficio.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, cuando asistieron el señor Dupré y el señor Asenjo, se comprometieron a enviar los contratos de cuánto fue lo inicial y lo que finalmente se terminó pagando, ya que en cuatro contratos observamos una diferencia de 2.000 millones de pesos.

Ambos se comprometieron a que dentro de los próximos 10 días nos enviarían todos los contratos solicitados por esta Comisión; hecho que aún no ha ocurrido. Entiendo que a los señores Dupré y Asenjo tengan vergüenza de mandar esos contratos que dan cuenta de lo que hicieron sus antecesores, pero creo que la honradez de ellos está a prueba y esto es importante para nuestra investigación.

Señor Presidente, sostengo que nuestra investigación no tiene razón de ser si no tenemos los antecedentes, porque ahí está lo que pasó con la plata. ¿En qué se gastó? ¿Cómo se gastó? O sea, en los contratos está el meollo del asunto que estamos investigando. Por eso, no tenemos claridad respecto de lo que está pasando, de manera que pido se vuelva a oficiar, a fin de que nos manden lo solicitado por décima vez por la comisión.

Lo del señor Cruz merece un comentario aparte.

El señor ex ministro Cruz dice que, como ciudadano, no concurre aquí, porque hace cinco años que está fuera del gobierno

REDACCIÓN DE SESIONES

3

y que no está de acuerdo con las Comisiones Investigadoras. Lo lógico es que él debiera venir a discutir aquí si nosotros estamos de acuerdo con la gestión que hizo y no esconder la cara y decir que no viene porque no está de acuerdo con la Comisión Investigadora. Él no es quién para juzgar una Comisión Investigadora. A nosotros no nos interesa saber su calidad de ciudadano ni de ex ministro, sino que nos aclare simplemente lo mismo que manda en la carta: la razón de iniciar el plan trienal de Ferrocarriles. Eso es lo que nos interesa. Ahora si el señor Cruz quiere esconder la cara es su problema; a lo mejor, pensará que nuevamente va a tener problemas. No los va a tener; solamente queremos que se aclare a cabalidad nuestra investigación.

Por lo tanto, pido que se lo invite nuevamente. A lo mejor, no vale ni siquiera la pena, pero es bueno que la ciudadanía sepa que, por muy ciudadano que sea, la responsabilidad de una persona no debiera prescribir, en el sentido de venir a dar una opinión a nuestra Comisión.

Manifiesto mi molestia con el ex ministro Cruz, porque pensé que era más hombre para dar la cara -perdóneme que lo diga tan duramente-. Creo que tiene la obligación de venir a dar una explicación al país de la gestión que ha hecho como representante de todos los chilenos, en este caso, como ex ministro de Obras Públicas.

Reitero, pido que se vuelva a oficiar respecto de los contratos de inicio, a fin de saber cuánto fue la licitación y cuánto terminaron pagando. Aún más, solicito formalmente que, una vez que tengamos estos antecedentes, se pongan en conocimiento de la Contraloría.

Asimismo, solicito invitar al Contralor para que nos dé su parecer de estos contratos, en cuanto a si son legales o no. La Comisión -es el ánimo de todos; lo he conversado con todos los diputados de la Comisión- tiene que aclarar qué pasó con Ferrocarriles. No perseguimos cosas políticas, sino lo que está pasando y lo que ha pasado con Ferrocarriles. Una vez que se aclare podemos estar en condiciones -aquí, ningún diputado podrá diferir de lo que voy a decir- de sentarnos a la mesa con el ministro de Obras Públicas y con los representantes de Ferrocarriles y trazar nuevas líneas para que Ferrocarriles cumpla su objetivo de llegar desde Santiago a Puerto Montt.

El señor PÉREZ (Presidente).- Gracias señor diputado.

Se van a reiterar los oficios por usted solicitados.

Vamos a enviar copia de esa documentación al presidente de las empresas SEP, para que tome conocimiento de la lentitud con que se está funcionando. Asimismo, entiendo la preocupación y malestar con los ejecutivos a que ha hecho referencia. Comparto plenamente lo que usted ha dicho y me parece lamentable las expresiones de don Carlos Cruz, ex ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, al decir que no comparte la modalidad que han adquirido las Comisiones Investigadora de la Cámara de Diputados. Nadie le está pidiendo su opinión acerca de ese particular y nos interesa muy poco su opinión acerca de ese tema. Él estaba invitado y si no puede venir o se excusa en la forma que ha hecho, aceptamos la nota, pero -reitero- no estamos pidiendo su opinión respecto de cómo funcionan las Comisiones

REDACCIÓN DE SESIONES

4

Investigadoras, porque es una facultad privativa del Congreso Nacional.

Tiene la palabra el diputado Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, soy el que menos quiere reiterar lo que se ha dicho, pero como a mi juicio estamos en la postrimería de esta Comisión Investigadora, es necesario que sea conocida por nosotros la urgencia de la solicitud de los oficios enviados.

Por lo tanto, posterior a la solicitud de los envíos solicitados, pido que se me entregue una copia, con el objeto de hacer notar de alguna forma, a través de los medios de comunicación, que son reiterativos los oficios que no ha respondido la empresa, no siendo, como se dijo, culpa de los actuales ejecutivos. Sin embargo, ellos tendrán que hacerlo notar.

Ahora bien, quiero consultar si se invitó al nuevo presidente de Ferrocarriles, señor Jorge Rodríguez, ya que no lo tengo claro. Si se ha invitado, me gustaría saber la respuesta y de lo contrario, solicito que se extienda la invitación pertinente.

Por otra parte, quiero saber si es posible que se entregue una copia al que habla de la carta que envié a la Comisión el señor Carlos Cruz.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Diputado, la copia de la carta está en su carpeta.

Referente a su consulta, el señor Jorge Rodríguez Grossi está invitado a la Comisión la próxima semana. En esta ocasión, como vienen invitados de su distrito, queríamos darles todo el tiempo necesario para que puedan hacer sus planteamientos y no constreñirlos a un plazo muy breve con la asistencia del actual presidente de Ferrocarriles.

Por otra parte, soy hijo de españoles y siento mucho orgullo. Pero me da mucha vergüenza que la empresa Renfe, de capitales españoles, sea tan irresponsable al no dar respuestas a una serie de documentaciones que estamos solicitando desde hace meses. No me explico cómo esta empresa procede de esta manera, ya que debería ser lo suficientemente seria como para dar respuesta a alguna de las inquietudes que hemos planteado a través de llamados telefónicos al exterior, correos electrónicos, en fin, hemos hecho todo lo que debíamos hacer. Por eso, recurrimos a la Cancillería para tratar de encontrar alguna respuesta a estas operaciones, que cada vez nos merecen más dudas, puesto que al no responder nuestras consultas tenemos el derecho de dudar de la transparencia en este tipo de operaciones.

Tiene la palabra el diputado señor Gastón Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, quisiera saber desde cuándo se ha invitado al ex ministro señor Carlos Cruz a la Comisión, pues me llama la atención el hecho de que después de meses que hemos solicitado su visita nos haga llegar esta carta que la debe haber escrito en media hora, lo que me parece una falta de respeto hacia la Comisión. En el caso de Ferrocarriles se

REDACCIÓN DE SESIONES

5

han dilapidado miles de millones de dólares y ocurre que un ex ministro de confianza del entonces Presidente de la República nos manda este papel.

Ahora bien, creo que he sido bastante riguroso en la forma en que he pedido información y en Ferrocarriles, al parecer, hay un pacto de silencio, ya que a la Comisión asisten señores que dicen lo que quieren y después se van. Algunos se van con excelentes bonificaciones, abultan los balances para darse mejores gratificaciones, viajan 17 veces entre Chile y Europa y no pasa nada.

Pedimos información. De hecho, hay información de meses de contratos y de las transacciones que ha hecho EFE con distintos proveedores, pero esa información tampoco está. Las personas que pasan por ahí después terminan renunciando o se van con premios.

La respuesta del ex ministro Carlos Cruz expresa: "En mi rol de ex ministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones entre marzo del 2000 y enero de 2002 tuve injerencia en varias decisiones de la Empresa de Ferrocarriles del Estado". Si el señor Cruz no quiere dar la cara, entonces tendría que venir su jefe.

Por consiguiente, le estoy pidiendo que se cite o invite al ex Presidente Lagos, porque ese señor es el que tiene que venir a dar respuestas a la comisión, ya que no quiere hacerlo el ministro que estaba a cargo de la cartera, que fue designado por el Presidente de la República de ese entonces, don Ricardo Lagos.

En la sesión anterior, cuando usted hizo una votación, no quise pedirlo porque pensaba que el ministro iba a venir a dar la cara y a dar su testimonio, pero al final no quiso hacerlo. Entonces, reitero formalmente mi petición para que se invite al ex Presidente de la República, don Ricardo Lagos, ya que si los ministros que él designó no quieren venir y mandan "estos papelitos", y dado que la Cámara se merece un mínimo respeto, se debe citar o invitar al ex Presidente Ricardo Lagos -el mismo que estuvo en Osorno inaugurando todas las estaciones cinco días antes de las elecciones- para que explique a esta comisión qué sucedió.

Aquí ocurre algo muy simple: todos los caminos llegan al Palacio de La Moneda. Y los señores que vienen no se atreven a decir nada y después se van.

Ahora hablaremos con la gente de Ferrocarriles, pues su Presidente viene recién asumiendo, pero nos quedaremos sin información respecto de las gestiones anteriores.

El señor PÉREZ (Presidente).- Ofrezco la palabra al diputado señor Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- En primer lugar quiero lamentar que el señor Cruz no tenga la disposición y la voluntad para cooperar con esta comisión investigadora. Sin lugar a dudas, hay temas que él conoce, respecto de los cuales puede darnos respuestas, como por ejemplo de la empresa Sicsa. Él la debe conocer muy bien, ya que es una empresa cuestionada en el caso MOP-Gate y tiene relaciones con empresas que desarrollaron actividades en el proyecto del Biotrén. Pienso que para poder establecer ese tipo de relaciones, la experiencia, el conocimiento e información que

REDACCIÓN DE SESIONES

6

posee es muy relevante e importante. Si no quiere asistir ni quiere cooperar, nos ayuda a formarnos un concepto del resultado de su gestión y de por qué tiene los problemas que lo vinculan con instancias ajenas a la Cámara de Diputados.

También, señor Presidente, quiero dejar constancia en esta comisión -ante el conocimiento público- de la renuncia del señor gerente general de EFE, señor Dupré, y del fiscal, señor Rodrigo Asenjo, quienes siempre manifestaron, en las respuestas que nos entregaron, la buena disposición para colaborar con la comisión. Ellos fueron absolutamente abiertos, claros y categóricos en los juicios que emitieron en la comisión respecto de las situaciones que les fueron consultadas.

Espero que el alejamiento de estas personas no signifique la llegada de personeros que contribuyan a tender un manto de oscuridad o a colocar obstáculos para el desarrollo del trabajo de esta comisión.

Cuando personeros importantes se niegan a venir a la comisión tenemos que empezar a confiar, única y exclusivamente, en las investigaciones que se desarrollan tanto en el Ministerio Público como en los tribunales de Justicia, a través del ministro en visita, quien tiene dedicación exclusiva en el caso, por cuanto, lamentablemente, aquí cada cual viene a deslindar su responsabilidad. La culpa siempre es de otros, pero creo que el cúmulo de antecedentes que hemos entregado a la investigación del ministro en visita, nos permitirá establecer una red de relaciones entre empresas y ejecutivos que, de una u otra manera, como ya se conoce en algunos casos específicos, se coordinaron específicamente para defraudar al fisco a través de Ferrocarriles del Estado.

Señor Presidente, pido que se oficie al presidente de Ferrocarriles, a fin de que nos remita todos los contratos que suscribió EFE o Biovías, o de alguna empresa relacionada con las empresas Flesan y CGS, la cual estuvo a cargo de un trabajo en la Estación Central. Curiosamente, esta última se constituyó el 4 de marzo de 2003, y ya el 17 de julio tenía un contrato por más de mil millones de pesos con EFE. Esa misma empresa tenía relaciones con Flesan, que, posteriormente, se adjudicó contratos por más de 2 mil millones de pesos, a los pocos días de haberse constituido, en la VIII región, para hacer trabajos a Biovías.

En consecuencia, aquí hay una red que es importante estudiar con la información correspondiente.

Por último, reitero mi reconocimiento al aporte, colaboración, contribución y claridad con que expusieron y entregaron datos y antecedentes, en esta Comisión, tanto el señor Dupré como el señor Asenjo, y a través de nuestros requerimientos vía oficios.

El señor PÉREZ (Presidente).- Comparto sus expresiones hacia don Rodrigo Asenjo y don Edmundo Dupré, fiscal y gerente general, respectivamente, que renunciaron a esa empresa.

En la sesión pasada, esta Comisión reconoció en ellos el interés por hablar con la verdad y esclarecer las situaciones que eran de nuestro interés. Creemos que funcionarios de esa naturaleza le hacen falta a Ferrocarriles, para que se pueda

REDACCIÓN DE SESIONES

7

trabajar con transparencia donde hay cantidades importantes de recursos estatales, que hay que cuidar e invertir de la mejor manera, y no despilfarrarlos, como se ha hecho en el último tiempo.

Comparto plenamente lo que usted ha dicho y no me cabe duda de que también sea la opinión de la Comisión.

Tiene la palabra el diputado señor Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, en primer lugar, me sumo a sus palabras y felicito al diputado Alvarado por reconocer la colaboración prestada por don Edmundo Dupré y don Rodrigo Asenjo. Incluso, la prensa también hizo alusión a este hecho, especialmente respecto del señor Asenjo, en su calidad de fiscal, quien dio a conocer una serie de elementos que, sin duda, serán fundamentales para esclarecer contratos irregulares y abultamientos de cifras, que es donde está la gran filtración, el gran sobreabundamiento de pagos que permitieron construir el déficit de Ferrocarriles.

Quiero dejar sentada esta cuestión, adherir a sus palabras, señor Presidente, y pedir que la Comisión lo adopte como un acuerdo, por cuanto hay que destacar tal situación.

En segundo lugar, rechazo absolutamente la carta de negativa de concurrir a la Comisión enviada por el ex ministro Carlos Cruz. Creo que él es un elemento importante para ir acotando y clarificando las inversiones mal realizadas y los diseños mal planificados.

No es posible que además se dé el tiempo de desvalorizar el trabajo que está haciendo la Comisión.

En tercer lugar, creo que es fundamental determinar y establecer ciertos puntos de investigación. La venida del presidente del directorio, señor Rodríguez Grossi, la próxima semana, nos permitirá visualizar su diagnóstico al asumir esta empresa. Pero nosotros ya tenemos ciertas claridades aportadas por el ex fiscal respecto de irregularidades. Creo que es muy importante ir clarificando eso, señor Presidente.

En otro orden de cosas, es fundamental establecer que ésta es una Comisión Investigadora de las irregularidades que hubo en Ferrocarriles. Pero, sin perjuicio de eso, debemos manifestar qué futuro queremos para la empresa. ¿Queremos o no un servicio ferroviario en el país? ¿Queremos o no que se reponga dicho servicio para nuestras localidades? Ello, definiendo responsabilidades y sancionando a quienes lo hicieron mal.

Por consiguiente, considero bueno centrar la discusión en ese punto.

Hoy vamos a recibir al Comité de Recuperación del Ferrocarril -especialmente de Puerto Montt-, representado por don Mariano González, don Tótila Lintz y su secretario ejecutivo, don Obriel Oyazún.

Me consta, porque los conozco, que ellos son luchadores infatigables por el retorno del tren, porque exista un sistema ferroviario en el sur.

REDACCIÓN DE SESIONES

8

Y solicito -no para la próxima sesión, sino para la subsiguiente- que se invite al Comité de Recuperación del Tren para Valdivia, a su presidente, don Luis Ibarboure, y otros representantes, cuyo listado haré llegar a la Secretaría, y al alcalde de Valdivia, a fin de que nos expongan las luchas que se han dado en nuestra ciudad por la recuperación del servicio ferroviario.

Y no me cabe duda de que en Osorno y en otras localidades asisten esas mismas inquietudes.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Von Mühlenbrock.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, pedí que se votara.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor diputado, primero estoy ofreciendo la palabra.

Tiene la palabra el diputado señor Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, algunos diputados estamos en sesiones simultáneas, en la Sala y acá, así que es muy probable que lo que podamos expresar ya se haya dicho.

Sin embargo, quiero adherir al reconocimiento que aquí se ha hecho a los señores Rodrigo Asenjo y Edmundo Dupré respecto de la eficacia, la fluidez y la transparencia de su trabajo.

Me he informado a través de los medios de comunicación, y también por declaraciones del señor Asenjo, ex fiscal de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, acerca de muchas irregularidades que allí se habían producido y que habrían sido detectadas por él.

El señor Asenjo habla de catorce irregularidades, y que las remitirá a la Comisión. Dice que antes de irse enviará un oficio a la Cámara de Diputados con todas las demás situaciones que ha detectado. La última información se refiere a 14 contratos adicionales abultados.

En consecuencia, es importante que tengamos esos antecedentes a nuestra disposición, porque debemos agotar nuestra investigación y llegar hasta las últimas consecuencias, con el objeto de determinar lo que realmente ocurrió en la Empresa de Ferrocarriles. Y cuando existe apoyo y colaboración, como ocurre en el caso de don Rodrigo Asenjo, hay que hacerlos valer y aprovecharlos.

Por ello, solicito que la Comisión procure informarse mediante oficio -no sé de qué otra manera podría hacerse-, de las conclusiones de la investigación que se habría realizado en la Fiscalía.

Lamento que el ex ministro Cruz hoy no esté con nosotros, porque creo que podría habernos proporcionado muchos antecedentes respecto de la situación.

Por otra parte, solicito invitar para una próxima sesión a la Asociación de Defensa del Patrimonio de Osorno, que ha tenido bastante participación en lo que ha sido la instauración y

REDACCIÓN DE SESIONES

9

"modernización" de Ferrocarriles y que también debe estar muy interesada en conocer más sobre la materia.

Por otra parte, a estas alturas hemos concluido que las irregularidades existentes en la Empresa de Ferrocarriles del Estado son cuantiosas, complejas y algunas determinables y otras indeterminables.

Entonces, me gustaría que fuéramos cotejando las imputaciones y las irregularidades con las explicaciones que ellos hayan dado y con las conclusiones que podamos tener, que por supuesto deben ser diferentes, a fin de que hagamos un trabajo ordenado y tengamos una visión y una definición respecto de ello. Sería conveniente hacer un alto como el de la otra vez, lo cual fue bastante positivo, para resolver diferentes situaciones e, incluso, citaciones de autoridades y de otras personas. Sería bueno hacer un estudio respecto de los oficios que han llegado y de los que no han llegado a la Comisión, dada la rapidez y la fluidez con que estamos realizando nuestro trabajo. A estas alturas, me gustaría tener a disposición una especie de informe comparado, porque, a pesar de la complejidad del problema, muchas cosas están claras.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, un sinnúmero de agrupaciones ha solicitado ser recibidas por esta Comisión Investigadora. Sin duda, ésta habría sido la oportunidad para que todas ellas vinieran. Sin embargo, es muy difícil que las podamos recibir, puesto que a la próxima sesión está invitado el señor Jorge Rodríguez Grossi. También me interesa que veamos la posibilidad de citar al ministro de Hacienda y al director de Presupuestos a la Comisión, a fin de saber cuál es su visión sobre Ferrocarriles hacia adelante. Por lo tanto, ahora debemos decidir dos cosas.

Por una parte, el renunciado fiscal de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, señor Rodrigo Asenjo, ha pedido a esta Comisión, si lo tiene a bien, copia del acta de la sesión en la cual él estuvo presente.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

Acordado.

Respecto de lo planteado por el diputado Gastón Von Mühlenbrock, quiero que sigamos trabajando con la seriedad que corresponde en esta Comisión. Nadie pone en duda de que al Presidente y a los demás miembros de la Comisión les interesa establecer responsabilidades. Hace algunas sesiones discutimos sobre la conveniencia o inconveniencia de que venga a declarar el ex Presidente de la República, señor Ricardo Lagos Escobar. En ese sentido, me parece que nos estamos saliendo de los márgenes que corresponde como Comisión Investigadora, puesto que eso no es otra cosa que un capricho, cuestión que dijimos en su oportunidad. Haciendo una analogía, así como el capitán de un equipo de fútbol no tiene la culpa de los problemas o de las irregularidades en que haya incurrido alguno de sus jugadores, el Presidente Lagos designó en estos cargos, como lo hace cualquier mandatario, a la gente que estimó era la más idónea para desempeñarse en esos cargos. Lamentablemente, esas personas fueron mal recomendadas o no eran lo suficientemente bien conocidas. Desde luego, el Presidente Lagos no iba a estar preocupado de saber cuántos años

REDACCIÓN DE SESIONES

10

tenían los ferrocarriles que se fueron a comprar a España; él confió en ellas. Además, de ninguna manera revisaría los durmientes de Ferrocarriles ni las instalaciones que se hicieron, respecto de las cuales se dijo que se habían hecho, pero de mala forma.

De manera que no insistamos en ese tema, porque podría romperse toda la armonía que se ha mantenido hasta el momento en esta Comisión. Insisto, no estoy dispuesto a que un diputado quiera darse un gusto de ninguna naturaleza. Hemos trabajado seriamente y unidos por la misión final, cual es saber quiénes son los responsables, dónde están las responsabilidades políticas y administrativas, que paralelamente serán investigadas por los tribunales de justicia, adonde seguramente el señor Cruz deberá ir a declarar y no podrá excusarse. No pueden ocurrir estas situaciones todas las veces para tratar de que el ex Presidente Lagos venga a la Comisión y así satisfacer las inquietudes de uno u otro señor diputado.

En consecuencia, someto a votación la conveniencia de invitar nuevamente al ex Presidente Lagos a la Comisión.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, me gustaría que el señor Secretario se pronunciara hasta qué minuto se pueden hacer reglamentariamente los reemplazos.

El señor PÉREZ (Presidente).- Habitualmente la Comisión no ha puesto reparos para los reemplazos. No hay ningún inconveniente.

En votación la petición de que asista a la Comisión el ex Presidente de la República, señor Ricardo Lagos.

-(Durante la votación).

El señor PÉREZ (Presidente).- El señor Recondo no puede votar.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, usted no puede calificar una petición reglamentaria de poco seria. Ahora señala que el diputado Recondo, que acaba de ingresar un reemplazo, no puede votar, pero su situación es similar a la de otro señor diputado.

El señor PÉREZ (Presidente).- Estamos en votación y durante ella no acepto reemplazos, porque sería el colmo. En lo sucesivo, los reemplazos los exigiremos al inicio de la sesión.

El señor URIARTE.- Es cosa de aplicar el Reglamento.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema de manos alzadas, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 5 votos; por la negativa, 7 votos. No hubo abstenciones.

El señor PÉREZ (Presidente).- **Rechazada.**

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, usted demoró y dilató todo lo que pudo la votación hasta que llegara gente que nunca ha estado en la comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿A quién se refiere?

REDACCIÓN DE SESIONES

11

El señor VON MÜHLENBROCK.- A muchos diputados que hoy están presentes, pero que jamás habían estado aquí y que ni siquiera saben lo que es una locomotora.

Señor Presidente, repito: usted dilató la discusión todo lo que quiso para que llegaran los diputados.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- ¡Que se queden hasta el final de la sesión!

El señor VON MÜHLENBROCK.- ¡Sí! ¡Que no se vayan! Vamos a pedir que se vote otra vez para que asistan de nuevo.

Aquí, lo importante es que el señor Cruz no quiso venir a dar la cara. Ése fue mi argumento. Nos mandó este papelito y como no quiso dar la cara, pedí que viniera su jefe, el ex Presidente Lagos. Ése fue el argumento. Ahora, señor Presidente, usted manejó la situación para que él no asistiera a la Comisión.

Tampoco puedo dejar pasar el hecho de que usted haya dicho que cualquiera puede venir y reemplazar a alguien, que no hay una norma que lo establezca. ¡Seamos más estrictos! ¡Cumplamos las normas del Reglamento de la Cámara de Diputados!

Le pido que de ahora en adelante se aplique el Reglamento de que las personas que no presentan su reemplazo al comienzo de la sesión no participan en ella porque, de lo contrario, esto se transforma en chacota.

El argumento para que asistiera el ex Presidente Lagos estaba fundado en que el ex ministro Carlos Cruz no quiso venir a dar la cara. Ése es el argumento de fondo.

Por otra parte, después de escuchar a algunas personas, al parecer sería bueno comprar diplomas para entregarlos a algunos personeros. Ahora se están haciendo homenajes a personas que se están yendo de Ferrocarriles, en circunstancias de que se han perdido mil millones de dólares ¿Quién los paga? Todos los chilenos, con las platas de sus impuestos.

Aquí le están rindiendo homenajes a un señor que dijo determinadas cosas. ¡Por Dios, esta es una Cámara política!

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Hemos pedido información hasta el cansancio y nunca se ha mandado o se ha mandado tarde, cuando quieren. El mismo señor Asenjo dijo ayer en el diario La Segunda que se iba, pero que trataría de mandarnos lo más que pueda. ¡Pero si esto no es chacota! ¡Se trata de una empresa de todos los chilenos!

En consecuencia, señor Presidente, por su intermedio, quiero pedirle a la Secretaría las actas de todas las empresas filiales de EFE, para que quede constancia. Además, le quiero decir que se van a hacer llegar algunos antecedentes precisos, porque hay muchos antecedentes, que de una u otra forma involucrarían al ex ministro señor Carlos Cruz. Se los haré llegar a la Secretaría.

El señor PÉREZ (Presidente).- Diputado Von Mühlenbrock, al término de la intervención de todos los señores diputados que

REDACCIÓN DE SESIONES

12

pidieron hacer uso de la palabra se procedió a votar si enviábamos o no copia del acta de la sesión anterior y su petición. No podemos hacer votaciones a cada rato; se hacen al término de la discusión, como corresponde. En todo caso, advierto que en lo sucesivo se aplicará estrictamente el Reglamento, por lo que si algún diputado quiere reemplazar a otro, deberá presentar al inicio de la sesión el documento que dé cuenta de tal reemplazo.

Además quiero aclararle que aquí no se ha rendido homenaje a nadie, sino que se hizo un reconocimiento unánime, lo cual ocurrió en la sesión pasada. No sé si usted habrá estado presente en el transcurso de toda ella, pero no se opuso a lo que la Comisión reconoció respecto de Rodrigo Asenjo, fiscal de EFE, y Edmundo Dupré, gerente general de la empresa, en el sentido de que habían colaborado con la Comisión y que, a nuestro juicio, eran las personas más respetables que había en Ferrocarriles, hasta el momento, porque sólo llevaban algunos meses en la empresa y no tenían responsabilidad en las inversiones que se habían hecho anteriormente.

Usted puede discrepar de la opinión de la Comisión, pero debió haberlo hecho en ese momento, para no enredar más las cosas.

Tiene la palabra el diputado señor Sergio Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, ya se realizó la votación, así es que el trámite terminó y debemos continuar con el transcurso normal de la sesión. Recuerde que afuera nos están esperando los representantes del Comité de Recuperación de Ferrocarriles de Puerto Montt, quienes han viajado 1.100 kilómetros para asistir a esta reunión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Así es, señor diputado.

Solicito a la Secretaría que haga pasar a los invitados.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Continúa la sesión.

Damos la más cordial bienvenida a nuestros invitados, los señores Mariano González, Tótila Lintz, Obriel Oyarzún y Juvenal Hermosilla.

Tiene la palabra el señor Mariano González.

El señor GONZÁLEZ.- Señor Presidente, como formo parte de la Comisión de Retorno del Tren al Sur, traigo preparada una presentación precisa, concisa y con datos estadísticos.

"Señor José Pérez Arriagada, presidente de la Comisión Especial Investigadora de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Quiero partir agradeciendo su invitación a esta sesión, oportunidad en que informaremos de nuestras inquietudes, argumentos, fundamentos y del porqué el tren de pasajeros es una real herramienta de desarrollo en todos los países del mundo, en nuestro país y, en especial, del sur de Chile donde constituye una palanca de permanente crecimiento turístico, económico, industrial, comercial y social.

El Centro para el Progreso, que represento, nace a la vida en 1942, y su fin es la búsqueda de nuevos nichos de mercado que signifiquen mayor progreso, estabilidad laboral y social de sus habitantes, la defensa de las actividades económicas, el apoyo a las autoridades de turno y la interpretación del sentir de la comunidad.

Es así como hemos participado y apoyado la construcción del aeropuerto El Tepual, el puerto marítimo y comercial de Angelmó, las primeras universidades de Puerto Montt, la variante Rucado-Los Lagos, el puerto pesquero Chinquihue y varios otros proyectos.

Este centro ha dado una lucha desinteresada, ya que su único horizonte es el bien común y el progreso de nuestra ciudad y del sur de Chile.

En 1990, iniciamos el mayor y difícil desafío de recuperar el tren de pasajeros, en su tramo Santiago Victoria, para lo cual se constituyó el comité especial, presente hoy.

Además, se coordinaron innumerables reuniones con personeros de Osorno, Valdivia, Temuco y ciudades intermedias. Se efectuaron reiterados viajes a la capital y hubo entrevistas con todo el mundo, hasta que, por fin, el 2005 vimos el retorno del tren al sur, con siete salidas diarias y confortables carros que parecían un lujo. Lo triste es que duró escasos meses.

Y hoy, nuevamente, estamos en esta lucha, en que la comunidad, y nosotros, no daremos pie atrás. Seremos tenaces hasta lograrlo nuevamente.

Los fundamentos, razones, datos estadísticos y otros, que van a ser breves, los entregarán don Tótila Lintz, don Juvenal Hermosilla y don Obriel Oyarzún, que forman parte de este Comité de Recuperación del Tren."

Muchas gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Tótila Lintz.

El señor LINTZ.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer esta invitación, y señalar que hemos escuchado el clamor de la gente de Valdivia, de Osorno, de Puerto Montt, de Puerto Varas y de Temuco, entre otras ciudades que hemos recorrido.

Nuestro enfoque apunta a contestar todas las preguntas que nos quieran formular. Pero queremos hacer una pequeña historia del ferrocarril, de cómo hemos luchado, durante quince años, para recuperarlo y luego se perdiera. Los señores diputados deben saber esto también. El ferrocarril es de todos nosotros. No es un tema político.

Por lo tanto, daré a conocer el tenor de la carta dirigida a su Señoría.

"Distinguido señor Presidente.

Nos permitimos poner en su conocimiento y reiterar algunos antecedentes que estimamos importantes en relación con los

REDACCIÓN DE SESIONES

14

481 días de duración del ferrocarril de pasajeros de Victoria a Puerto Montt, comprendidos desde el 5 de diciembre del 2005 al 1 abril de 2007.

5 de diciembre de 2005, día de gloria para Puerto Montt. Realmente ese día, Puerto Montt, capital regional, se llenó de júbilo y gloria en todos sus rincones y en todos sus habitantes porque llegaba a la ciudad el Presidente de Chile, señor Ricardo Lagos, trayendo de vuelta, recuperado, el servicio ferroviario de pasajeros, el tren nuestro de cada día.

Toda la ciudad vibró con el acontecimiento porque la comunidad, en el 95 por ciento, quiere, está encariñada y necesita de tal herramienta de progreso y alternativa de locomoción, y ello vale para todas las ciudades y poblados de las regiones Novena, Decimocuarta y Décima, especialmente, para los más humildes y modestos, todos los sin auto.

En Puerto Montt, varios ciudadanos propusieron a la Ilustre Municipalidad homenajear al Presidente Ricardo Lagos, designándolo hijo ilustre de la comuna y también se barajó el designarlo o distinguirlo con una placa enaltecedora por ser el restaurador del ferrocarril en Chile.

Se lo habría merecido con largueza ya que gracias a él, el sur recuperó su ferrocarril de pasajeros hasta Punta de Rieles Austral, en Puerto Montt.

Estimamos que la verdadera razón del mal funcionamiento, y posterior suspensión del ferrocarril de pasajeros de Victoria a Puerto Montt, es sencillamente la poca inversión de fondos efectuada: 44 millones de dólares para un recorrido de 440 kilómetros.

Baste recordar que en Argentina se está construyendo un tren bala, entre Buenos Aires y Rosario, que circulará a 300 kilómetros por hora en su recorrido de 300 kilómetros -140 menos que el de acá- y para el cual se destinó un presupuesto de 700 millones de dólares.

Comprensiblemente en Argentina hacen un tren bala con 700 millones de dólares y acá con 140 kilómetros más pretendemos hacer algo semejante con sólo 44 millones de dólares. Parece que está claro.

Entones, ahí está la razón de las repetidas fallas del servicio Victoria a Puerto Montt, ya que el reducido presupuesto no permitió adquirir los indispensables repuestos para lograr inmediatas soluciones a las múltiples dificultades que siempre se presentan, especialmente, en equipos móviles con 14 años de uso diario e ininterrumpido.

Lamentablemente el plan trienal 2006-2008 se esbozó, pero nunca se realizó. Al no haber fondos disponibles, pues los necesarios repuestos no se adquirieron, condenaron al tren de pasajeros a fallar, a ser retirado del servicio y, por último, a cortar totalmente el recorrido.

Por mucho que pretendamos ser los jaguares de América del Sur es evidente que con 44 millones de dólares para 440 kilómetros de recorrido no podemos dar un buen servicio

ferroviario, especialmente considerando que nuestros vecinos argentinos para un recorrido de solo 300 kilómetros destinan nada menos que 700 millones de dólares.

Con razón ellos tendrán un tren bala, a 300 kilómetros por hora de velocidad, mientras el nuestro languideció a sólo 65 kilómetros por hora y terminó por ser cortado totalmente. ¡Qué pena tan grande!

Por lo demás, el plan trienal de EFE 2003-2005, con sus menguados aportes al tren Victoria-Puerto Montt, hacía previsible el colapso del sistema ferroviario de Puerto Montt. En efecto, se destinaron las siguientes cantidades en tal plan: inversión total, 1.140 millones de dólares. Sector Victoria Puerto Montt, 44 millones de dólares. Merval: 444 millones de dólares.

Por favor, tomemos nota, 444 millones para un recorrido de 50 kilómetros, y en el sur para 440 kilómetros, 44 millones. ¡Así no puede funcionar!

En el sur hemos sido considerados chilenos de tercera categoría. Solicitamos respetuosamente que nos levanten un poco la categoría para poder igualarnos al norte.

Después, tenemos a Biovías, con 155 millones, rehabilitación de la vía férrea, 110 millones, contratos del Sec, 180 millones.

Honestamente, creímos que, luego del impulso inicial dado por el Gobierno del ex Presidente Lagos, el Gobierno de doña Michelle Bachelet haría los aportes y actividades necesarias para normalizar y hacer expedito el ferrocarril desde Victoria a Puerto Montt, que sirve a 1 millón y medio de potenciales pasajeros.

El tercer ítem del documento señala que nuestro centro para el progreso, junto a todas las comunidades de las Regiones Novena, Decimocuarta y Décima, esperan que la Comisión, presidida por el talentoso diputado don José Pérez Arriagada, sancione y castigue a los presuntos culpables como se merecen. Pero, nunca, cortando el servicio ferroviario, y por ende, matando el ferrocarril.

Las tres mencionadas regiones, de la Araucanía, de los Ríos y de los Lagos, suman 1 millón y medio de personas. Estimamos que deben ser consideradas. Las generaciones venideras no perdonarían que se las ignorara marginándolas de un servicio que recibieron y usaron desde aquel lejano año 1912, fecha en que el ferrocarril llegó a Puerto Montt.

El punto cuarto señala que el 1 de abril de 2007, nuevamente se perdió el ferrocarril.

El servicio ferroviario entre Victoria y Puerto Montt sólo duró 481 días, desde el 5 de diciembre de 2005 hasta el 3 de abril de 2007. Lamentablemente, tanto el Banco Interamericano y la Universidad Católica en sus informes culparon a los pocos usuarios como la causa determinante de la suspensión o corte del servicio.

Señalamos categóricamente que los convoyes ferroviarios de Victoria a Puerto Montt llegaban llenos, hasta con 220 y 240

pasajeros, siendo su capacidad, por número de asientos, de sólo 136. Es decir, llegaban sobrecompletos y con sobrepeso.

Luego, se sucedieron continuas fallas técnicas y mecánicas en los convoyes. Por ese motivo es que no podían llegar a su destino. La primera *panne* ocurrió a las cuatro semanas de reinaugurado el recorrido. Lamentablemente, en los 481 días en que circuló el ferrocarril entre Victoria y Puerto Montt tuvo 19 fallas que lo imposibilitaron llegar a destino.

Un servicio ferroviario que no llega y que queda botado en cualquier parte de su recorrido, comprensiblemente, pierde el interés y la confianza de los potenciales usuarios, los que lo abandonan por sus reiteradas falencias.

Es una ligereza culpar a las víctimas, los pasajeros, cuando la causa está en la falta de respuestas y de servicios del mismo ferrocarril.

Además de sus problemas técnicos, los convoyes ferroviarios sufrieron entre diciembre de 2005 y noviembre de 2006, nada menos que 10 accidentes al chocar con vehículos o personas, sin responsabilidad alguna para los trenes.

Suponiendo que pueda ser de interés, detallamos los usuarios mes por mes empezando por diciembre de 2005 -26 días- 18.078, enero 19.106, febrero 12.536, marzo 6.313, abril 4.414, mayo 4.444, junio 5.163, julio 8.577, agosto 6.250, hasta llegar a septiembre, fecha en que se volvió a recuperar la afluencia con 15.086 pasajeros; octubre 14.573, noviembre 21.704 y en diciembre de 2006 con 41.981 pasajeros. Es decir, se concretaron en trece meses 178.000 pasajeros.

Del horario de las frecuencias ferroviarias, señalo que todos los días hábiles por la mañana parten de Osorno 15.000 trabajadores que se dirigen a Puerto Montt para cumplir con su trabajo. Vuelven por las tardes a la ciudad osornina sumando cada mes un promedio de 900.000 pasajeros. Muchos de ellos podrían usar o haber utilizado el ferrocarril para su movilización. Lamentablemente la Empresa de Ferrocarriles del Estado nunca dispuso horarios de salida y llegada convenientes.

En efecto, se partía de Osorno hasta Puerto Montt a las 12.17 y a las 19.52 horas, volviendo a Osorno a las 9.31 y a las 17.00 horas, marginando de esta forma a los ferrocarriles de la posibilidad de participar en el movimiento de pasajeros, por cuanto sus horarios no servían a los pasajeros que se movilizaban para cumplir con su trabajo.

Pienso que fue una ligereza muy grande no adaptar el ferrocarril al uso de 900.000 personas que se trasladan entre estas dos ciudades.

Cuesta entender por qué EFE no quiso aprovechar esos 30.000 pasajeros diarios disponibles, menos ahora que alega falta de pasajeros.

De igual manera se desdeñó sanear las arcas de ferrocarriles. Se anexa el documento número 1 con los servicios y tarifas del nuevo tren de Victoria a Puerto Montt, vigente desde el 6 de diciembre de 2005.

Sexto. El sentir y necesidad de 1.500.000 personas.

Parece conveniente reiterar que todo lo aquí expuesto es el sentir de tres regiones del sur del país y que la defensa que se hace del ferrocarril es por la necesidad que del mismo tienen Temuco, Valdivia, La Unión, Río Bueno, Osorno, Puerto Varas, Puerto Montt, y tantas otras estaciones ubicadas entre ellas. Todas quieren y necesitan el tren.

Séptimo. El renacer ferroviario a nivel mundial.

En todo el mundo renace el ferrocarril. En Francia el tren bala circula entre París y Estrasburgo a 500 kilómetros por hora. En China prosigue la construcción entre Beijing y Shanghai del tren bala que rodará a 550 kilómetros por hora. En Argentina también habrá un tren bala que unirá a Buenos Aires con Rosario y Córdoba a 300 kilómetros por hora. En Brasil, entre Río de Janeiro y Santos, se construye otro tren bala que correrá a 350 kilómetros por hora.

Lo indicado prueba la realidad del renacer ferroviario y la necesidad de que en Chile se recupere.

Octavo. Miles de millones de dólares en el Transantiago.

Parece justo y estamos de acuerdo que el Transantiago sea bien habilitado no importando el costo, porque esos potenciales 5.000.000 de pasajeros bien se lo merecen. Pero también los habitantes de la novena, decimocuarta y décima regiones con su millón y medio de habitantes, merecen algo más que 44 millones de dólares, magra e insuficiente cantidad para rehabilitar 440 kilómetros de ferrocarril entre Victoria y Puerto Montt.

Noveno. ¿Qué es lo que se desea?

La comunidad de Valdivia, La Unión, Río Bueno, Osorno, Purrangue, Puerto Varas y Puerto Montt desea:

A. Un tren diario entre Santiago y Puerto Montt.

B. Un tren de cercanías entre Temuco o Victoria y Puerto Montt, con las siete frecuencias prometidas en su oportunidad por el señor Luis Ajenjo, presidente del directorio de EFE en ese entonces o, al menos, cuatro frecuencias como se redujeron después. Esta aquí el documento en que él en Puerto Montt anunció que iban a haber siete salidas.

c). Incorporar a Valdivia al sistema ferroviario combinándola a lo que se solicita en a) y en b), es también indispensable igual que todas las otras ciudades. Creemos que no se puede marginar a Valdivia, sino tiene que tener las mismas ventajas de Temuco, Osorno y Puerto Montt.

Habíamos invitado al alcalde de Osorno, señor Saint-Jean, para que nos acompañara. Dijo: "lo siento, el 27 de octubre me voy a España, pero voy a hablar con mi amigo el diputado señor Ojeda. Él me va a representar." Y creo que muy bien representado está. A Valdivia también le hablamos. Entonces iba a venir el señor Ibarburi, quien no llegó con nosotros. Fue invitado para que viniéramos juntos, pero él va a venir a continuación. Ruego darle la misma atención que nos han dado a nosotros, porque defendemos a

REDACCIÓN DE SESIONES

18

Valdivia, dentro de Ferrocarriles, y, seguramente, él defenderá el ferrocarril a Valdivia, a Osorno y a Puerto Montt.

d). Habilitar un paradero en el centro de Puerto Montt, en las cercanías de ECA, con lo cual la fluidez y cantidad de pasajeros aumentaría notablemente, como el mismo señor Luis Ajenjo reconoció públicamente mientras era presidente del directorio de EFE, en el diario "El Llanquihue", edición de 25 de julio de 2004, incluida como documento. Lo vamos a dejar acá.

Representando el sentir de toda la Décima Región de Los Lagos, el Centro para el Progreso saluda muy atenta y cordialmente al señor diputado José Pérez y a todos los miembros integrantes de la Comisión Especial Investigadora de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, sus serviciales servidores Centro para el Progreso, Comisión Recuperación del Ferrocarril, don Mariano González, presidente, y Tótila Lintz, coordinador Regional."

Gracias, señor Presidente.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Hermosilla.

El señor HERMOSILLA.- Señor Presidente, el Centro para el Progreso de Puerto Montt pide una urgente recuperación del tren, desde Santiago a Puerto Montt. Como ustedes saben, somos un grupo de personas que representamos el sentir ciudadano de la Décima Región de Los Lagos, no tenemos afanes políticos ni menos intereses económicos y de ningún tipo. Queremos expresar respetuosamente el clamor ciudadano de nuestra región, tan postergada y tan productiva, como a ustedes les consta. Lo demuestran las cifras del ámbito turístico, agrícola, ganadero y pesquero, de transporte terrestre y aéreo.

Por lo tanto, pedimos respetuosamente a la Comisión Investigadora de la honorable Cámara de Diputados, que nos ha invitado generosamente que, en su calidad de Poder Legislativo, exijan al Supremo Gobierno lo siguiente:

Primero, la pronta recuperación del ferrocarril de Santiago a Puerto Montt y viceversa, como históricamente lo hicieron en 1912 nuestros antepasados, con restricciones presupuestarias mucho menos generosas que las de ahora.

Segundo, cada año que pasa la recuperación de todo el material rodante, de infraestructura y línea férrea, retrasa en forma progresiva su recuperación, sobre todo, en el sur del territorio, generado por un clima cuya recuperación tiende cada vez más a costos inalcanzables; se pudren los durmientes, descarrilan los trenes porque falla el estabilizado, etcétera. O sea, cada año que pasa vamos a necesitar un presupuesto mucho más alto que el anterior.

Tercero, sabemos que, tanto la Contraloría General de la República, como la Comisión Investigadora de la Honorable Cámara de Diputados, han encontrado fallas administrativas en los últimos diez años, cuya deuda acumulada les consta a ustedes que sobrepasa los 1.000 millones de dólares -hay respaldo absoluto de lo que digo-. Situación que debe evitarse a través de un debido ordenamiento administrativo y ético -el resto se sospecha-, a

través de la nueva administración de EFE y así generar recursos del Estado para financiar el recorrido Santiago-Puerto Montt en beneficio de una población superior a más de un millón de habitantes de la Décima Región, sumado el extremo sur austral -la gente llega a Puerto Montt a través de Aysén, de Chiloé- que aumenta considerablemente el número de beneficiados que requiere de este servicio.

Gracias señor Presidente de la Comisión de la H. Cámara de Diputados por habernos escuchado."

El Centro para el Progreso de Puerto Montt les agradece la invitación y les rogamos tomar en consideración todo lo que hemos esbozado, que son datos absolutamente fidedignos y no nos mueve otra intención que tratar de recuperar el servicio de tren hacia Puerto Montt y les pedimos, por favor, que nos presten toda la ayuda posible y, repito, agradecemos al señor Presidente la invitación.

Muchas gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Obriel Oyarzún.

El señor OYARZÚN.- Señor Presidente, gracias por darnos la oportunidad de estar en esta Comisión.

Solamente quiero agregar unas palabras respecto a las ventajas del ferrocarril. No nos podemos descuidar en ningún momento.

En todos los países desarrollados el ferrocarril es un medio de transporte de carga y de pasajeros indispensable. Cumple un rol preponderante y fundamental en el transporte de carga de la producción agrícola e industrial, de pasajeros nacionales e internacionales. Estos últimos de manera cómoda y segura siendo, por esencia, el medio de transporte más seguro y masivo. Los atascos, la contaminación y los elevados índices de mortalidad que ocasionan otros medios de transporte son causas más que suficientes para replantear la vuelta del ferrocarril.

Entre las diez grande ventajas que enumera la revista española Vía Libre está la mayor energía y eficacia de este medio de transporte, menor contaminación atmosférica, menor dependencia del petróleo, menores emisiones con efecto invernadero, menor saturación de las carreteras, menor número de heridos y muertes en accidentes, menor ocupación de terreno, porque dos vías ferroviarias tienen la capacidad de transportar la misma cantidad de gentes que 16 carriles de una autopista; ayuda al desarrollo económico y local de las regiones, produce una ordenación urbana y produce una mayor justicia social para la mayor parte de los habitantes que no pueden acceder a automóviles o aviones.

El ferrocarril es una opción fundamental, incluyendo a las personas incapacitadas físicamente o que son demasiado jóvenes o mayores para conducir un automóvil.

Señor Presidente, quería destacar las ventajas asociadas al ferrocarril y que a veces no se miden en dinero, pues son cualidades sociales.

Además, quiero agradecer la invitación al Centro para el Progreso de Puerto Montt.

Muchas gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- La Comisión agradece la presencia de tan selectos invitados del Centro para el Progreso de Puerto Montt. Esto indica que hay muchos chilenos, no sólo en el sur, como la mayoría de quienes estamos en esta sesión, sino que también en el norte que sueñan con que el tren al sur sea una realidad.

Así lo hicimos hace muchos años algunos parlamentarios que recorrimos distintos lugares buscando firmas, pidiendo apoyo con letreros en el frontis de la Estación Central solicitando adhesiones para reponer el servicio de tren al sur cuando no se movía ningún carro hace nueve años, ni hacia Chillán ni a ninguna parte, estaba desolada la Estación Central.

En aquella época 119 de los 120 diputados firmaron un documento que hicimos llegar al señor Presidente de la República, quien tuvo la mejor disposición. Eso lo tendremos que reconocer siempre.

Que haya confiado en gente en la que nunca debió haber confiado es otra cosa. Uno también se puede equivocar. Allí se cometieron grandes errores porque no se hicieron las cosas bien, pero cuando se dice "son 1.100 millones de dólares que se botaron", no es así, no son 1.100. Es una parte de eso, ya que dentro de los 1.100 hay 400 millones de dólares que se gastaron en Merval, una gran cantidad de millones de dólares que se gastó en el Biotrén, una gran cantidad de millones de dólares que se gastó en las estaciones. Entonces, están allí invertidos.

Hay también algunas operaciones irregulares, que las estamos detectando en esta comisión y las vamos a condenar porque creemos que una empresa tan importante como ésta, que es de todos los chilenos, se maneje con transparencia, con altura de miras, con decencia, con la verdad.

Lamentablemente, eso no aconteció y por eso estamos en esta situación, pero vamos a seguir bregando, no sólo los diputados, sino que nortinos y sureños, para que se restaure Ferrocarriles al sur de Chile, que es una necesidad imperiosa para la seguridad de nuestra gente porque la geografía de Chile así lo amerita.

Así es que ustedes, nosotros y muchos otros chilenos y chilenas más, estarán nuevamente en la lucha para que en un futuro no lejano tengamos mejores trenes que los que, lamentablemente, adquirimos: cacharros viejos en España, en malas condiciones, motores fundidos que llegaron al país. En definitiva, el desastre que todos ustedes conocen.

Tiene la palabra el señor Ojeda.

El señor OJEDA.- Señor Presidente, quiero felicitar a este grupo de personas que conforma el comité de recuperación de Ferrocarriles. A don Mariano González, a don Tótila Lintz, gran luchador, a don Obriel Oyarzún y a don Juvenal Herмосilla.

Junto a ellos luchamos para la recuperación y la modernización de Ferrocarriles.

No puedo dejar de mencionar también a don Enrique Jaramillo, a don José Pérez, pues fuimos prácticamente los puntales de esta recuperación.

La misma inquietud y percepción de ustedes tenemos nosotros. La misma desilusión, la misma frustración y no hacemos otra cosa que representar el sentimiento del ciudadano común y, además, investigar por qué Ferrocarriles llegó a este estado, establecer responsabilidades y, posteriormente, las conclusiones derivarán a los tribunales, a los políticos.

Señor Presidente, me gustaría preguntar a nuestros invitados cuál es la opinión respecto de la recuperación de Ferrocarriles, qué es lo que piensa el ciudadano común, cuáles son sus perspectivas, cuál es la implementación que podría adoptarse para que Ferrocarriles pueda, sin perjuicio de las políticas que hay en Ferrocarriles, sin perjuicio de la plata que se está pidiendo. Quiero saber si ellos al comienzo, vislumbraron o vieron que Ferrocarriles no iba por buen camino. Ellos han dicho que las fallas fueron fundamentales para que Ferrocarriles fuera asumiendo su crisis, las fallas mecánicas y la sinrazón que significó implementar horarios que no tenían ninguna relación con las necesidades de los pasajeros.

Fue importante que nosotros los hayamos escuchado, señor Presidente, y yo estoy representando aquí a la ciudad de Osorno, a la región de Los Lagos.

Hago un reconocimiento a la lucha que ellos libraron y les pido que nos sigan apoyando y acompañando porque el ferrocarril no ha muerto, hay que sanarlo, hay que recuperarlo, hay que modernizarlo de la misma forma como queríamos hacerlo nosotros.

Muchas gracias.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, agradezco la presencia de nuestros invitados, señores Juvenal Hermosilla y Mariano González, especialmente la del señor Obriel Oyarzún, quien ha dado una gran lucha en el tema de los ferrocarriles.

Al comienzo de esta reunión escuché opiniones desordenadas de parte de los señores diputados, incluso, algunas que encontré inadecuadas. Creo que ése es uno de los motivos por los cuales la ciudadanía tiene una mala impresión de los parlamentarios, ajena a nuestro verdadero trabajo. Lo digo, por cuanto, después de escuchar la exposición de los invitados, entusiasta y ordenada, nos encontramos con el aporte de antecedentes que van a servir mucho en nuestra lucha por el restablecimiento del ferrocarril. Con ellos podremos determinar si se cometieron ilícitos y si existen responsabilidades políticas por parte de los ejecutivos de la empresa.

En consecuencia, después de conocer la opinión de este grupo humano, que lucha por reponer este medio de transporte, solicito que en forma oficial pidamos al Ejecutivo el restablecimiento del ferrocarril al Sur.

Ahora bien, quiero saber si tienen algún contacto con representantes de ferrocarriles que les permita el intercambio de ideas y de proyectos sobre el futuro del ferrocarril en la zona. ¿Conocen algún plan para el establecimiento de trenes turísticos al sur del país?

Se ha hablado bastante sobre reponer el tren a Valdivia. Al respecto, ¿hay algún plan turístico dentro de la empresa?

¿Cómo evalúan la posibilidad de establecer trenes de corto recorrido, como aquel de Victoria a Puerto Montt? ¿Qué tramos son más viables?

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, quiero sumarme a sus palabras, las cuales hacían referencia a la histórica lucha en este Parlamento para rehabilitar el concepto de la importancia ferroviaria y también las palabras señaladas por mi amigo y colega, el señor Jaramillo, que bien conoce la situación, puesto que en la época en que fui presidente del Comité de Recuperación del Ferrocarril peleábamos en este Parlamento por el retorno del tren.

Quiero que lo siguiente quede en acta:

Mis felicitaciones a cada uno de nuestros invitados por la sinceridad y lo informado de su presentación y por la pasión que le ponen al tema. Detrás de ustedes -lo señalo porque los conozco- no sólo está el convencimiento, sino también el sentimiento de que retorne algo que siempre tuvimos, lo cual no voy a dejar de reivindicar. No estamos pidiendo que nos construyan trenes, sino que nos devuelvan lo que en 1912 se consiguió.

Un país que progresa, una zona que desarrolla su producción necesita carreteras, aeropuertos y ferrocarriles para la competitividad.

Por eso, reitero mis felicitaciones a cada uno de ustedes por este trabajo. A Obriel, porque lo conozco y porque lo vi pelear por el patrimonio ferroviario; a don Juvenal Hermosilla, a don Mariano González y a don Tótila Lintz, en quien además veo absolutamente incorporados el cariño y el conocimiento por nuestra ciudad, por nuestro ramal a Valdivia.

Asimismo, quiero destacar el informe que nuestros invitados nos han dejado. Ojalá algunos ejecutivos de la Empresa pudieran tener esa claridad de tramos, de frecuencias. Porque la situación es evidente, y la exposición de don Tótila lo señalaba. No es posible que de una promesa de siete frecuencias diarias se llegaran a cumplir sólo cuatro.

Se pudo establecer -don Tótila señaló la cifra, y quedará en el Acta- que mientras el tren funcionó el flujo de pasajeros era enorme, no obstante que el tramo no tenía quizás una conexión. Se pueden hacer tramos más cortos vinculándolos a los horarios de mayor flujo. Osorno-Puerto Montt, Valdivia-Temuco, Valdivia-Osorno, son tramos en los cuales la gente se desplaza.

Claramente, y que no quepa duda de que ésa será una de nuestras conclusiones, los ejecutivos empezaron a mirar a veces esto con mucha distancia y no hubo todo el profesionalismo y el compromiso que queríamos.

Es de enorme importancia que se señale que respecto de los 440 kilómetros, que es el tramo que afecta a la Región de La Araucanía, de Los Ríos, de Los Lagos, sólo se invirtieron, como desarrollo, 44 millones de dólares para su rehabilitación. A eso habría que sumar un millón de dólares, que es la rehabilitación del tramo Antilhue-Valdivia.

Ello no se compadece si lo comparamos con los dineros del Transantiago, con los dineros que hoy día se nos están pidiendo a través del proyecto de ley de Presupuestos para arreglar un error. No le pidamos rentabilidad y velocidad a un tramo en que sólo se invierte la cifra señalada.

Un porcentaje de ese dinero se invirtió -lo constatamos porque hemos recorrido las vías-: se reemplazaron durmientes. Pero todavía falta.

Entonces, pregunto a nuestros invitados si tienen proyectado, especialmente en cuanto a la calidad de la inversión realizada, cuánto más hay que invertir, principalmente en vías. En qué estaciones. Si ustedes han considerado en el tramo de Puerto Montt la posibilidad de bajar la estación que había quedado arriba en La Paloma. Ello genera una desconexión por el centro. El señor Lintz proponía que se instalara una estación cerca de Los Silos, a la orilla del Mar.

El señor LINTZ.- Bastaría un paradero en una de esas partes.

El señor DE URRESTI.- Ésa es mi consulta.

Además, solicito que en la desagregación de las inversiones nos informen en qué se invirtieron los 44 millones de dólares, teniendo en cuenta que claramente ésa es una cantidad muy menor respecto del resto de inversiones o lo que se necesita para rehabilitar un servicio en óptimas condiciones.

Por último, reitero una vez más mi agradecimiento a don Tótila Lintz, por la defensa de Puerto Montt y del tren como sistema ferroviario y las palabras que ha tenido para con nuestra ciudad de Valdivia. Lo conocemos, don Tótila, por su trabajo, y se lo agradezco como diputado de Valdivia.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero saludar a nuestros invitados, quienes durante su larga trayectoria se han caracterizado por colaborar con la comunidad y tomar causas difíciles. Sin duda, su perseverancia los ha llevado al éxito.

Sin embargo, debemos ser, al menos en mi caso, bastante realistas con la actual situación del tren. Uno comparte y entiende las aspiraciones ciudadanas. En este Congreso muchos de nosotros aprobamos, en forma unánime, leyes y planes necesarios

para que Ferrocarriles del Estado pudiera invertir una importante cantidad de recursos, e incluso comprometimos el aval del Estado, a fin de devolverle el tren a Chile. Por lo tanto, el fracaso de dicha empresa no se debió a la falta de recursos, sino a la poca capacidad de gestión y a la toma de no muy buenas decisiones.

Como participo en la Comisión de Hacienda y en la Comisión Mixta de Presupuestos puedo ver que el presupuesto de Ferrocarriles del Estado es única y exclusivamente para cubrir los intereses y servir la deuda, la cual asciende a 1.100 millones de dólares y está comprometida para los próximos veinte años, en circunstancias de que el déficit operacional de dicha empresa es de 50 millones de dólares al año. De manera que ustedes deben comprender el esfuerzo que se debía hacer para volver a confiar en Ferrocarriles. En mi opinión, hoy el escenario es bastante complicado. Entendiendo las aspiraciones de la comunidad, que comparto, y siendo muy realista, va a pasar mucho tiempo para que se pueda lograr ese objetivo.

Como se ha indicado, es triste y lamentable comprobar que hoy las estaciones se encuentran abandonadas y destruidas y las vías muy deterioradas y, por consiguiente, perdida la ilusión de los chilenos.

Por lo tanto, debemos estar muy atentos a la nueva estructuración de EFE para saber cuál es la propuesta integral de sus nuevas autoridades. En ese sentido, días atrás señalaron en la Comisión Mixta de Presupuesto que tenían la intención de que el tren al sur pudiera regresar desde determinados tramos, pero con una condición. Lamentablemente, EFE no tiene los recursos para hacerlo. Es probable que los gobiernos regionales estén dispuestos a financiar eso, pero es una opción bastante peligrosa. De una u otra manera, el ánimo o el interés ciudadano puede hacer que nuevamente se tomen decisiones no muy correctas. En esa perspectiva empezará la competencia entre el funcionamiento del tren respecto de la construcción de hospitales, colegios y caminos. En definitiva, lo que propone EFE es desentenderse del problema, de manera que si la comunidad quiere tener el tren, aquélla debe colocar la plata. A mi juicio, eso será prácticamente imposible, porque no veo a ninguna autoridad local optando entre un tramo de ferrocarril y la construcción de hospitales, caminos o aeropuertos.

Entonces, así como usted nos entrega una información bastante valiosa para los efectos de esta Comisión, uno también debe ser lo suficientemente serio y responsable de entregar la información respecto de esta triste realidad. Incluso, hace un rato un medio especializado en temas económicos informó sobre los nuevos resultados de EFE y pude advertir que las pérdidas seguían aumentando. Ante ese escenario, en que EFE se comprometía a aportar recursos propios al Plan Trienal -450 millones de dólares, de los 1.100 millones de dólares-, señalando que ese aporte lo haría con una gestión de calidad que redujera los costos operacionales, mediante la liquidación de activos y el levantamiento de ramales. En los oficios llegados a esta Comisión se señalan claramente todos los activos que se vendieron y todas las platas que se recaudaron.

Entonces, cabe preguntarse dónde está esa plata, si fueron amortizadas las deudas y si se cumplió con el compromiso de

aportar 450 millones de dólares. De manera que la situación actual es bastante complicada.

Por ello, hay que esperar a conocer el planteamiento formal de las nuevas autoridades que se harán cargo de EFE. Lo que no puede volver a ocurrir es que nuevamente se empiece a jugar con las ilusiones de la gente. Ustedes graficaron claramente cuántos años lucharon para que regresara el tren y cómo saltaban de alegría en las estaciones cuando el tren regresó, pero al poco tiempo estaban llorando de pena porque ese mismo tren desapareció. En consecuencia, si hoy irresponsablemente se comienza a generar una ilusión, que va a ser imposible de cumplir técnicamente, hay que tener mucho cuidado y claridad en el planteamiento de las cosas. La tarea de todos es que estos temas sean tratados con la pasión que se requiere, pero también con racionalidad para hacer ver las dificultades.

A Ferrocarriles ya se le dio una oportunidad, y se la dimos todos. Ustedes haciendo un esfuerzo para que la autoridad política tomara la decisión, en el Congreso comprometimos los recursos para llevar a cabo un plan trienal y apoyamos con nuestros votos que el Estado sirviera de aval. Sin embargo, con eso hoy el Estado tendrá que pagar mil millones de dólares. ¡Todos los chilenos vamos a pagarlos!

La gran pregunta es si existirá consenso para que nuevamente se le dé la oportunidad y se gasten otros mil millones de dólares para hacer lo que se quiso hacer.

El señor HERMOSILLA.- Estamos creando ese consenso.

El señor RECONDO.- Señor Presidente, no quiero dejar pasar la oportunidad de valorar, una vez más, la labor que desarrolla el Centro para el Progreso de Puerto Montt, muy bien representado aquí por las personas que nos han expuesto con tanta claridad el problema. Comparto el sentimiento de esa comunidad que desea un ferrocarril al sur.

Ustedes cumplen un rol que valoro profundamente, pero que es distinto al que nos corresponde como diputados: La Cámara de Diputados tiene un rol fiscalizador. La empresa de Ferrocarriles del Estado en su gestión y administración, como lo señaló el diputado Alvarado, ha generado problemas gigantescos que esta Cámara tiene la obligación de fiscalizar y determinar las responsabilidades políticas. Es una responsabilidad ineludible para nosotros. En cambio, ustedes son los portadores de este anhelo y pueden mantenerlo en el tiempo, y lo vamos a celebrar, pero nosotros tenemos que cumplir con nuestra responsabilidad de fiscalizar una gestión que, en nuestra opinión, ha sido desastrosa.

Al recibir los antecedentes que nos acaban de entregar, quiero detenerme en una imagen que es muy elocuente y que refleja lo que pensamos que fue la gestión de Ferrocarriles. El diario El Llanquihue, de 7 de diciembre de 2005, celebraba en su portada la llegada del ferrocarril. Pero en un recuadro pequeño en la misma portada dice: "Masivo cierre de campaña de Joaquín Lavín". Ese acto puede haber costado 2 millones de pesos, provenientes de dineros privados. Sin embargo, el cierre de la campaña de la Concertación es el que aparece en toda la portada -la llegada del ferrocarril- que costó 44 millones de dólares a todos los

chilenos. Ésa es la diferencia y es lo que tenemos que investigar para hacer presentes las responsabilidades.

El diputado Alvarado ha señalado muy claramente que esta Comisión tiene la responsabilidad de investigar esos hechos. Lamentablemente, no es parte de nuestro mandato proponer soluciones para el ferrocarril, proponer alternativas para que vuelva a funcionar como todos deseamos. Nuestra función específica es investigar la gestión de Ferrocarriles y determinar las responsabilidades involucradas en ese fracaso. Ésa es la misión.

Quiero hacer un reconocimiento a la forma en que ustedes han defendido los anhelos de la gente que representan, anhelos que compartimos de todas maneras. No obstante, por delante tenemos una tarea enorme: determinar cómo lograr que el ferrocarril vuelva al sur de manera definitiva.

Gracias, señor Presidente.

El señor PÉREZ (Presidente).- Esta Comisión tiene por finalidad investigar las irregularidades que se produjeron en Ferrocarriles durante el trienio 2003-2005, en lo que dice relación con las inversiones realizadas en el marco del plan trienal. En todo caso, como ya señalé, de los 1.100 millones de dólares que se invirtieron quedaron muchas obras, como los 400 millones en Merval, así es que cuando se dice que fueron 1.100 millones de dólares botados, se falta a la verdad, se miente.

La Comisión debe establecer responsabilidades políticas y administrativas, pero también puede recomendar al Ejecutivo acciones a seguir. Allá el Gobierno si las toma o las deja.

Hubo un par de consultas que se le hicieron a don Tótila Lintz, no sé si quiere responderlas. Fueron hechas por el diputado señor De Urresti.

El señor LINTZ.- La verdad de las cosas, señor Presidente, es que cuando el gobierno del Presidente Lagos decidió actualizar el sistema ferroviario, todos aplaudimos la decisión, al margen de nuestras posiciones políticas, porque era una herramienta que llegaba. Sabíamos que venía incompleta, porque, como ya explicamos, se invirtieron sólo 44 millones de dólares para restaurar 440 kilómetros de vía y, repito, en Argentina se destinaron 700 millones de dólares para 300 kilómetros.

Era lógico, entonces, pensar que habría cosas que quedarían pendientes y que deberían hacerse después, como la conexión hasta el centro de Puerto Montt. Pero la faja está, le pertenece a la empresa de Ferrocarriles, así es que posible construir esa obra. Sabíamos que eso debía hacerse posteriormente y que en el futuro se traerían nuevos carros y más convoyes. Lamentablemente, el presupuesto trienal 2006-2008 nunca se ejecutó, no se realizó, así es que no hubo más plata, y si no hay plata en la cartera y no llega el sueldo, hay que quedarse en la casa.

Eso fue lo que pasó y el Ferrocarril sencillamente capotó, porque la inversión inicial de 44 millones, que daba para un tren de cercanía y que lentamente debía ser mejorada para que sirviera a todos lo chilenos, nunca fue complementada. Como no llegó más plata, se acabó el ferrocarril.

Cabe preguntarse, entonces, qué está primero, si la gallina o el huevo. ¿Qué es lo básico? Yo creo que la inversión, y la inversión inicial fue muy pequeña, seguramente porque venía el nuevo plan trienal, pero dicho plan, por una u otra razón, que no califico, porque no corresponde hacerlo, no se realizó.

¿Qué hacemos si de repente nos cortan el sueldo? Dejamos de trabajar. ¿Qué pasaría con el ferrocarril si no se le entregaban los recursos que el plan trienal establecía para cada período? Sencillamente capotaría. Y eso es lo que ocurrió, lamentablemente.

Lo mismo pasó con el ramal a Valdivia, para el cual se consideraba la inversión de no sé cuantos millones, pero que no se realizó porque no hubo plata.

Mis amigos valdivianos tienen derecho a tener su ferrocarril, porque el "chucu chucu" es de todos los chilenos, y lo queremos con el alma, sea a vapor, diesel o eléctrico. Lo que importa es que exista, que venga, que llegue, que lo acariciemos, que lo besemos.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Hay alguna otra consulta?

El señor JARAMILLO.- Están pendientes algunas respuestas a las preguntas que realizamos, como la referida al contacto con EFE, si es que han seguido en contacto con Ferrocarriles.

El señor GONZÁLEZ.- Yo responderé esa pregunta, señor Presidente.

Contactos no hemos tenido, pero varias veces hemos pedido entrevistas al gerente general de la empresa, a los diferentes presidentes del directorio que ha habido durante este período y por escrito a la Presidenta de la República, para que nos recibiera en las oportunidades en que ha ido a Puerto Montt. La respuesta a esas peticiones todavía no la conocemos. Creo que ello se debe a que no somos políticos. Nos interesa el bien ciudadano, pero no estamos políticamente vinculados. Creo que por eso no nos "pescan". Así de simple.

Ojalá ustedes nos ayuden a conseguir las entrevistas con esos personeros, para que podamos contarles cuál es el sentir de la ciudadanía.

¿Cómo es posible que un día feriado los pasajes en bus suban 184 por ciento? Hay mucha gente pobre que debe dirigirse a Osorno, a Valdivia o a otros destinos, pero con esos precios no puede movilizarse. En el tren les habría costado los mismos 20 ó 30 mil pesos, aunque tengan veinte días de feriado. Pero los buses suben un 200 por ciento. Ése es nuestro objetivo.

Respecto de la otra pregunta referida a si conocíamos algún tren turístico en el país, voy a dejar con la palabra al señor Oyarzún.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Oyarzún.

El señor OYARZÚN.- Señor Presidente, no estamos informados de algún tren turístico.

REDACCIÓN DE SESIONES

28

El tren de Victoria a Puerto Montt tiene una alta demanda de pasajeros prevista para el tramo La Unión-Osorno, Osorno y Puerto Montt.

Aprovechando la alta demanda, muchas personas vienen a trabajar a Puerto Montt desde muy temprano. Debería reponerse el servicio, saliendo de La Unión en la mañana, pasando a Osorno y regresando, en la tarde, a las 18 horas, cuando las personas salen de su trabajo y se van al norte. Entonces, hay que barajar estas oportunidades en el mercado; hay muchos pasajeros.

También hay otros paraderos, como Corte Alto y Río Negro, donde las personas tienen poca conectividad con la carretera; tienen que viajar a Purránque, y de ahí salir en otro bus para viajar a Osorno. Esto, para poner un ejemplo. Lo mismo pasa en Antilhue y en otras pequeñas localidades.

Por lo tanto, planteo esta inquietud de las pequeñas comunas de Chile.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra el señor Tótila Lintz.

El señor LINTZ.- Señor Presidente, en relación con los trenes turísticos, quiero hacer presente que el alcalde de Puerto Montt, don Rabidranath Quinteros, es el presidente de todos los alcaldes de Chile y tiene un proyecto para unir Puerto Montt con Osorno, ida y vuelta, con varias frecuencias diarias, con nivel turístico y también de pasajeros y trabajadores. No puedo dar mayores detalles porque lo tiene un poco guardado, esperando la campaña. En algún momento, hará saltar la liebre.

Muchas gracias.

El señor PÉREZ (Presidente).- Agradecemos la presencia de nuestros invitados.

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

-Se levantó la sesión a las 13.00 horas.

Claudio Guzmán Ahumada
Redactor
Jefe de Taquígrafos de Comisiones

