

5356

30 Nov 72

INFORME ACERCA DE LOS DOS PRIMEROS AÑOS DE
GOBIERNO DE LA UNIDAD POPULAR

Con Anexos

COMISION TECNICA DE
OBRAS PUBLICAS

www.archivopatricioaylwin.cl

ANÁLISIS DE LAS OO.PP. DE LOS 2 PRIMEROS AÑOS DE
GOBIERNO DE LA UNIDAD POPULAR

Durante los 2 años de Gobierno de la Unidad Popular debemos destacar los aspectos más característicos de la gestión llevada a cabo de OO.PP.

Se ha suprimido la programación que es la base de toda política de Gobierno, a pesar de que siempre hablan de planificación en todos sus discursos e intervenciones. (Así, ofrecen puertos a innumerables caletas pesqueras, se compran aviones soviéticos que no se adaptan a las pistas chilenas, se compran equipos de maquinaria rusa (156 motoniveladoras y 75 bulldozer) absolutamente inútiles por su calidad para las necesidades de OO.PP., etc.)

Por otra parte, en estos dos años de administración únicamente se han limitado a continuar solo algunas de las obras que tenía en ejecución el anterior Gobierno, escogiendo las que estaban más a la vista de la masa popular con el objeto de hacer creer que el país está en plena construcción (Metro de Santiago, puente Bío-Bío, puente Malleco, etc) multiplicando promesas ilimitadas a futuro sin ninguna posibilidad de ser ejecutadas (Remodelación Barón en Valparaíso, Río de la Unidad hasta Antofagasta, nuevo rostro de Santiago, Remodelación Norte-Sur, etc. En otros casos se han elegido obras a insinuación de cualquier funcionario del régimen.

Como consecuencia de lo anterior y en que a cualquier nivel se toma cualquier decisión, el desorden acarrea frecuentes problemas de pagos por compromisos inconsultos.

El Gobierno de la U.P. ha dispuesto en estos años de los presupuestos más elevados concedidos a OO.PP. en su historia y para 1973 tendrá otra suma elevadísima.

Al carecer de programación la productividad de estos presupuestos se ha reducido en forma alarmante.

La proporción entre Gastos Corrientes y Gastos de Capital que debe ser una preocupación importante ha sido sobrepasada a tal punto que el monto de los Gastos Corrientes a que se ha llegado, en forma directa o disfrazada, son disparatadamente altos tendiendo cada día más a hacer desaparecer toda inversión de Capital. (En el año 1972 el Presupuesto fué de \$3.200 millones siendo de \$2.900 millones la necesidad real en gasto corriente y solo en remuneraciones se ha invertido el 72% del Presupuesto total)

En lo que se refiere a los aportes de Instituciones y de Particulares se han utilizado en financiar obras y gastos ajenos a esos aportes.

En relación a los Créditos, con la so la excepción del Crédito del Metro del Gobierno Francs, que es un suplemento del anterior obtenido durante la Administración Frei, hasta ahora no se ha lo grado conseguir ningún Crédito importante. La utilización del Crédito Ruso obtenido en el año 1967, se ha aprovechado anormalmente por cuanto se han hecho adquisiciones de maquinaria soviética al margen de propuuestas suscribiendo contratos de compra directa a determinada Firma con cláusulas perjudiciales para el interés del País.

Por otra parte la línea de crédito con los Bancos Internacionales se ha dañado en tal forma que se está perdiendo la oportunidad de realización de las obras como por ejemplo la doble vía a San Antonio por cuyo Crédito, sin utilizar todavía, se ha debido estar pagando intereses durante estos dos años.

Desde el punto de vista administrativo, para satisfacer la presión interna de la U.P. y cumplir con el cuoteo político, se ha duplicado prácticamente el personal del MOP. El personal incorporado en su mayoría no tiene preparación y no es idóneo. Su labor es ineficaz muchas veces negativa y destructiva.

Para nombrar a este personal y no cumplir con el Estatuto Administrativo, se ha abusado del sistema de contratación a honorarios y a jornal.

Las decisiones administrativas se toman en cónclave secretos sin intervención de los funcionarios, imponiéndoselas a los jefes. (Decisiones de los CUP que reciben a su vez órdenes de grupos secretos y ajenos al Ministerio).

Se ha dejado de mano al personal idóneo con lo que se ha perdido la experiencia y el rendimiento. (Profesionales y Administrativos calificados)

Se han subdividido en forma innecesaria las funciones que antes realizaba un sólo funcionario con el solo propósito de repartir mayores rentas a un mayor número de sus adeptos.

Gran parte del personal adicto a la U.P. ha dejado de trabajar en labores propias de OO.PP dedicando su tiempo a labores de proselitismo político, tomas y agitación. En los trabajos voluntarios se realiza esta misma labor.

No se cumple en nada con lo dispuesto en el Reglamento de Contrato de Obras Públicas. Ya no hay licitación a Propuestas Públicas, los Contratos de Propuestas se han cambiado por Contratos de Administración Delegada y Tratos directos con el objeto de obte

ner financiamiento para sus campañas políticas y gremiales.

Las autoridades han tratado de quebrar todos los gremios usando de cualquier medio, para amedrentarlos y dividirlos. Su Fuente de inspiración son los CUP.

El personal técnico de carrera ha sido marginado deliberadamente en su gran mayoría, como parte de su política sectaria. Se ha perdido la experiencia, la capacidad, la idoneidad y un bagaje de conocimiento de los Servicios de muchos años.

Se ha tratado, sin lograrlo, de separar al técnico del administrativo y del obrero creando una falsa lucha de clases y una artificial y violenta animadversión entre ellos.

Esta política ha llevado a la pérdida en OO.PP. de gran parte del personal técnico que directamente en ellas trabajaba. Actualmente este personal está desplazado o está emigrando.

OO.PP. ha dejado de ser lo que tradicionalmente fué; una Escuela de especialización y preparación profesional por cuanto se ha perdido el objetivo de la función que ha sido reemplazado por la finalidad de ocupar elementos, únicamente útiles al objetivo político.

VIALIDAD.-

Prácticamente no se han realizado obras por propuestas públicas en los últimos dos años. Sólo se han continuado algunas de las obras que había en ejecución del anterior Gobierno y se han dado algunos tratos directos.

La conservación de caminos y la señalización han sido prácticamente abandonadas gastando sus recursos en pagos de mano de obra no especializada y en labores de escasa utilidad.

No se han realizado nuevas obras de puentes y la mayor parte de los que estaban en construcción están en la práctica, paralizadas.

Esta Dirección ha sido una de las principales válvulas de escape para pagar servicios políticos y electorales.

Las obras financiadas con Créditos Externos en el Gobierno pasado, no se han llevado a cabo por ineficiencia.

La escasa ejecución de obras por parte de la Dirección de Vialidad, a pesar de su inversión

desmesurada ha significado la pérdida de su influencia que tenía para impulsar el desarrollo regional y nacional.

La deficiente administración de este vital Servicio en estos dos años ha involucrado tal deterioro físico de las obras existentes que puede estimarse, que ya tenemos un retroceso de 15 años al considerar su reposición.

DIRECCION DE OBRAS SANITARIAS.

La política de inversión de la DOS. ha estado orientada preferentemente a la construcción de instalaciones de redes e instalaciones domiciliarias por el sistema de autoconstrucción, con personal contratado en el plan de cesantía a un alto costo y por otro lado, a la continuación de las obras iniciadas en el Gobierno anterior. (Planta de Filtros de Calama) Algunas otras obras las ha abordado por administración directa cuyos costos son desmesuradamente elevados por el mal aprovechamiento de la mano de obra -- (tratos caros, mano de obra no especializada y bajo rendimiento del personal contratado).

Por otra parte se ha dejado de lado la construcción de obras de infraestructura básica que tiene como objetivo cubrir las necesidades a mediano y largo plazo.

Todo lo anterior se debe principalmente a que esta Dirección ha distraído sus recursos en contratar personal duplicando prácticamente el personal que requiere.

TRANSPORTE URBANO.--

Las obras de Vialidad Urbana fueron paralizadas en un 75% desde los primeros días de Gobierno. Se disminuyeron drásticamente las inversiones y se iniciaron algunas faenas de cesante sin ninguna labor significativa. Se liquidaron todos los contratos y sólo quedan en este momento algunas obras por trato directo con algunas firmas contratistas.

Se ha logrado una absoluta confusión en obras de inmensa trascendencia como son la Vía Elevada Valparaíso-Viña, accesos al puente Bío-Bío y otras numerosas obras en Santiago habiéndose invertido grandes cantidades de recursos sin que se pueda apreciar avances en las ejecuciones.

En lo que se refiere al Metro todas las propuestas han sido liquidadas, sólo se prosigue el trabajo en base a administración delegada y tratos directos muy suigéneris que han logrado aumentar los costos en 300% a 1.000% en dos años.

Se han atrasado las obras en más de a ño y medio hasta la fecha y a pesar de las reiteradas promesas del Presidente de la República de que la línea N° 1 sería inaugurada a mediados de 1975, no hay ninguna posibilidad de antes de 1975.

Se ha prometido desde el primer día la línea N°2 y hasta la fecha aún no se han iniciado ni los estudios y lo más probable es que esta línea se ejecute con atraso con respecto a los planes originales.

Toda la programación física de las obras han sido dejada de lado y todas las medidas se improvisan sin atender a la opinión de los Técnicos y Profesionales idóneos habiendo logrado con ésto la total obstrucción de todo el centro de Santiago con el inmenso costo indirecto y las pérdidas de tiempo que ello significa.

DELEGACIONES ZONALES.-

La mayor parte de los recursos que la Dirección de Delegaciones Zonales ha dispuesto en estos dos años se han distribuido a las Zonas sin ningún criterio racional de inversión, cayendo muchas veces en abierta malversación de recursos.

Así en la zona Norte se han destinado a obras de equipamiento comunitario que corresponde al Ministerio de la Vivienda, construcciones y reparaciones de escuelas que corresponde a Establecimientos Educativos, y sin ninguna participación de la Comunidad.

En la zona Central y Sur, preferentemente reparaciones de las emergencias de temporales sin aportar nada nuevo a las pequeñas Comunidades y sin recibir de ellas el más mínimo aporte.

Se destruyó u desorganizó totalmente el sistema planificado de las obras menores con participación de la Comunidad organizada, trayendo, como consecuencia, la desilusión y la desesperanza de miles de pequeñas Comunidades que vieron frustrados sus anhelos de mejorar sus condiciones de vida.

La inoperancia de los Servicios Zonales se manifiesta también en la mantención improductiva de más de mil obreros contratados supuestamente para absorber cesantía, pero que en el hecho, salvo rarísimas excepciones, no desarrollan ninguna labor útil por la incapacidad de los directivos para organizar conveniente el aprovechamiento de esta mano de obra que en su mayoría no tiene especialización. El gasto que ésto representa es cuantioso.

En el aspecto de los beneficios para el personal, especialmente obreros de diversos Servicios, se había logrado organizar 21 Cooperativas de Vivienda con una eficaz técnica y legal, con apoyo y cooperación de otros Servicios del Estado y cuyos resultados altamente positivos estaban a la vista y alcance de sus beneficiarios, habiéndose entregado grupos habitacionales terminados, sitios urbanizados y a otros, trámites legales avanzados. Todo este apoyo y organización fué abandonado por las nuevas autoridades y entregado a la propia suerte de cada grupo cooperativo con la evidente desmoralización y frustración de los modestos funcionarios.

ARQUITECTURA.-

La Dirección de Arquitectura tuvo en el año 1971 un violento aumento de su Presupuesto que bajó en igual forma para el año 1972.

Sin propuestas se entregaron tratos directos de innumerables obras sin ninguna programación de la inversión lo que ha producido una paralización de todas ellas a corto plazo (Estadio Cubierto)

Como el más ineficiente de los Gobiernos se ha llamado a concurso nacional e internacional para todo tipo de proyecto sin ninguna posibilidad de llevar a cabo todas esas obras, desperdiciando además el 90% del esfuerzo profesional.

Se ha prometido en forma descontrolada miles de futuras realizaciones a todas las comunas del país engañando a la Comunidad nacional (Remodelación Talcahuano)

La Dirección de Arquitectura ha malgastado los fondos que disponían por falta de estudios de factibilidad económico-social y por los altos costos y demoras en las construcciones, lo cual se agravará aún más por la actual inflación descontrolada.

Se ha observado un especial interés en prometer y proyectar obras militares, las cuales se estudian con un equipo de profesionales de una sola tendencia política, salvo escasísimas excepciones.

AEROPUERTOS.-

No ha habido inversión significativa en aeropuertos en los últimos dos años y salvo algunas obras menores no se aprecia ninguna política que incremente el tráfico aéreo dentro del territorio nacional. Por el contrario las medidas tomadas y la mala administración indican que este tipo de obras de transporte está en acelerada decadencia.

Mataverí, en Isla de Pascua, ha interesado por los viáticos y asignaciones de zona, más que por razones de una política de transporte aéreo.

PUERTOS:

A pesar de las promesas de parte de las autoridades políticas, sin consulta a los técnicos y profesionales ni estudio de factibilidad económica-social, de construir muelles y puertos en cada caleta del litoral chileno, no existe en este momento ningún proyecto de importancia en ejecución.

Sólo se ha continuado lentamente y con mucho retraso los puertos de San Vicente y Puerto Montt

No se ha abordado con decisión la conservación y reparación de los puertos a pesar del gran aumento del movimiento portuario habido en los últimos dos años, no por razones de auge económico, sino por razones de total deficiencia agrícola, ganadera e industrial de nuestro país. lo cual ha debido triplicar la importación de alimentos desde 1970.

DIRECCION DE RIEGO-DIRECCION GENERAL DE AGUAS.

El sector Aguas del MOPT (DR yDGA) ha acusado un retroceso en cuanto a coordinación de Servicios durante los años 1971 y 1972, hecho éste demostrado en el primer Seminario sobre los Recursos de Agua en Chile (Junio 1972) a tal punto que el propio Ministro de la Planificación fué a acusar al Director General de Aguas que no podía controlar los planes de construcción de éste y que se contraponen, según él, con los planes nacionales.

El Gobierno anterior solucionó la falta de coordinación con la creación de la DGA., Servicio que tiene por finalidad, aplicar y programar la política nacional sobre el recurso de agua y encomendar a los diversos organismos del Estado las obras necesarias. En la actualidad la DGA. no cumple sus funciones ya que ella se ha transformado en gran medida en un Servicio competitivo en el rubro construcción de obras de riego.

El retroceso en cuanto a coordinación ha traído una violenta pugna técnica para resolver problemas urgentes del país, acarreando con esto despilfarros de los recursos económicos destinada a estos Servicios (Canal Santiago-Peñuelas, Versus Embalse Los Aromos).

En ambos Servicios las Obras se han programado en atención a la presión de obreros cesantes que exigen que se les dé trabajo y no en función de programas técnicos financieros.

Se han continuado solamente algunas obras en ejecución durante el Gobierno anterior y hasta la fecha no se ha iniciado la realización del plan de riego que ha sido tantas veces estudiado y que es la

base ineludible del desarrollo agrícola de la Nación y que tiene dentro de las Obras Públicas una de las más altas prioridades.

CONCLUSIONES.-

La marcha del MOPT. ha caído a los dos años de administración de la U.P. en un desorden y - caos total. Para solucionar esta situación catástrofi ca es necesario una drástica rectificación en los si guientes aspectos principales:

1.- Volver a Planificar y Programar ra cionalmente las inversiones de Obras Públicas y cum plir con los programas.

2.- Concluir las obras paralizadas, e vitando mayor lucro cesante.

3.- Dejar de prometer a las Comunidades y a los interesados, obras imposibles de cumplir.

4.- Restablecer las Jerarquías en las Reparticiones del MOP. y organizar de nuevo los equi pos de trabajos.

5.- Sanear los financiamientos de las Obras Públicas y así aprovechar en forma eficiente el Presupuesto cumpliendo racionalmente con las priorida des y programas pre-elaborados.

6.- Reducir, revisar y controlar muy especialmente los Gastos Corrientes.

7.- Buscar obras de alta productividad para ocupar la mano de obra no especializada.

8.- Respetar en las inversiones los a portes de terceros.

9.- Servir los Créditos ya obtenidos y contratados. Buscar nuevas líneas de crédito en con diciones ventajosas para aprovecharlos debidamente.

10.- Colocar al personal idóneo en los mandos medios y altos.

11.- Hacer participar en forma debida a todos los trabajadores en las diferentes etapas de la administración.

12.- Eliminar las actividades con fines ajenos a los propios de OO.PP.

13.- Recuperar equipos de especialistas.

14.- Dar confianza a todo el personal, uniendo entre sí a todos los trabajadores propendiendo a la mutua colaboración.

15.- Aplicar en OO.PP. las leyes y Re-
glamentos que le son propias considerando el espíri-
tu con que fueron dictadas.

Sólo con estas medidas, unida a una
acción firme y mantenida para realizar obras vitales
para el desarrollo se logrará recuperar y poner or-
den en la marcha futura del MOP. Este esfuerzo costa
rá mucho tiempo y trabajo.

COMISION TECNICA DE OO.PP.
DEPTO. TECNICO.
PARTIDO DEMOCRATA CRISTIANO.

www.archivopatricioaywin.cl

ADQUISICION DE MAQUINARIA SOVIETICA

Según contrato Nº 61/523 -- 3 -1155 de fecha 28 de Mayo de 1971, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte aparece suscribiendo una compra de maquinaria (75 bulldozer y 156 motoniveladoras) a la firma Objedinanie "Tractoroexport" de Moscú en que figura como representante del Ministerio en dicha compra la firma del Ingeniero Jefe del Departamento de Maquinarias de la Dirección de Vialidad, señor Patrio Gonzalez Rodriguez.

USES DIVIZAND

Salta de inmediato a la vista como primera objeción el hecho de que figure el Ingeniero Jefe del Depto, de Maquinarias de Vialidad como representando al Ministerio en una adquisición que es atribución del Director General de Obras Públicas, cualquiera que sea el Servicio dependiente para el cual se tenga destinada la compra, añadiendo la circunstancia que el funcionario señalado anteriormente no cuenta siquiera con las facultades delegadas del Director General para tal objeto.

La segunda objeción inmediata involucra la falta de licitación pública o privada para determinar la elección de la mejor oferta de proveedores que deben estar sujetas a las exigencias de bases técnicas y administrativas que satisfagan y garanticen en la mejor forma los intereses fiscales tanto en el cumplimiento de entrega como fundamentalmente de calidad del producto.

El compromiso que representa esta adquisición se eleva a \$ US 5.277.755.- (Dolares de USA), pero existe además un convenio adicional en el cual se establece que, complementariamente se compra a la misma firma y en las mismas condiciones del anterior, 100 unidades más de motoniveladoras con entregas para el año 1973, por un valor de \$ US. 2.019.100.-, elevándose, en consecuencia, el compromiso total a \$ US. - 7.296.855.-

A leer los anexos del Contrato (anexo Nº1) se puede apreciar en su contexto que fundamentalmente imperan las exigencias de la parte vendedora y puede señalarse que son prácticamente nulas las garantías que se ofrecen al comprador.

No existen bases preparadas por parte del Ministerio en que se establezcan; tipo y características técnicas que deben cumplir las maquinarias que se adquieren, garantías de calidad, servicio de mantenimiento y repuestos, plazos, etc., todo lo cual es previo a la petición de propuesta, o por lo menos, entre gado con anticipación al vendedor interesado para que éste acondicione su oferta a dichas bases y no resulte lo contrario, como en el caso en cuestión que se han aceptado unas "condiciones Generales de Venta" impuestas por el vendedor o fabricante que entrega el producto tal como se encuentra sin que el comprador pueda elegir.

Estas condiciones impuestas por el vendedor, más que nada le aseguran al fabricante la posibilidad de eludir reclamos y se llega al extremo de establecer una cláusula en caso que surjan diferencias o desacuerdos, que somete a la Comisión de Arbitraje de Comercio Exterior, adjunta a la Cámara de Comercio de Rusia en Moscú, cuyos fallos serán obligatorios.

Este tipo de arbitraje es contrario a las leyes chilenas, lesivo a los intereses del país y jamás se ha estipulado en contratos de esta naturaleza.

Cabe hacer notar además que se intentó exigir una cláusula oro para el dolar cotizando en ese momento el valor de 0,888671 gramos por dolar. Esa cláusula se eliminó mediante el rayado y firmas laterales no obstante quedó estampado en el documento como fiel testigo de su intento.

Las condiciones de pago, por otra parte, no son tampoco ventajosas. Si bien es cierto que el interés de la deuda es relativamente bajo, 3,5% anual, el plazo es inferior a los normalmente usuales en créditos de esta naturaleza ya que en anteriores operaciones se han obtenido plazos de gracia de 8 y 10 años para el pago de la primera cuota y plazos totales que superan los 15 y 20 años pudiendo darse el caso del Crédito obtenido por la Administración anterior (1968) para la adquisición de las retroexcavadoras "Gradall 1000" destinadas a Delegaciones Zonales, cuyo plazo es de 40 años con 10 de gracia.

Por el contrario observamos que en esta adquisición se exige un pago anticipado de 7 1/2% al firmar el contrato y otro 7 1/2% al comunicar el despacho de la maquinaria, quedando el saldo de 85% pagadero en 15 cuotas semestrales siendo la primera a un año plazo después de recibir la mercadería lo que representa en total 8 1/2 años.

Tan sólo en este aspecto no se ve tan claro el beneficio que representa para el país el aprovechamiento de este Crédito y que se haya adoptado para su utilización un procedimiento totalmente extranormal, al margen de la Dirección General de Obras Públicas.

Sería conveniente conocer si existe Decreto cursado que apruebe esta operación ya que al no haber intervenido la oficina que le corresponde en la Dirección General de Obras Públicas, se ignora el trámite legal seguido y sólo se sabe del resultado de esta compra por encontrarse la maquinaria en el país a disposición de la Dirección de Vialidad. Sin embargo, no se tiene tampoco conocimiento de que haya sido aprobada en su oportunidad, por el Banco Central, el correspondiente registro de importación ni que haya sido pagado su derecho, requisitos que son previos al embarque, permaneciendo aún la duda que se hubiese normalizado.

No obstante, es paradójal que ahora, la Dirección de Vialidad haya solicitado esta vez a la Dirección General de Obras Públicas, la tramitación correspondiente para adquirir a la firma soviética - "Zachastexport" de Moscú, una partida de repuestos - "necesarios e inidispensables como lo indica, para la maquinaria soviética adquirida anteriormente, cuyo compromiso tiene un valor de \$ US.614.419,42 CIF. La Dirección General obtuvo del Banco Central la aprobación requerida para dicha operación de crédito según consta en el oficio Nº 1268 de 11/10/72 del Gerente de Operaciones Internacionales del Banco Central, señor Gustavo Roetger Michell.

Esta vez ha intervenido la Dirección General para la indicada operación de crédito, como es lo habitual y normal, y así debió haberse hecho con la importación de la maquinaria soviética que se cuestiona.

Ahora bien, en dichas operaciones, los documentos de crédito los emite el Director General de Obras Públicas en conformidad a las facultades que le son privativas, que le confiere la ley 15.840 art.30 con la aprobación del Ministerio de Hacienda y el Banco Central para ajustarse a la asignación presupuestaria anual.

Si la Dirección General no intervino en la adquisición que se analiza, ¿Quién firmó los documentos de crédito? ¿Cómo se aprobó la operación por el Ministerio de Hacienda y el Banco Central sin exigir la intervención del Director General de Obras Públicas a cuya disposición se ponen todos los recursos presupuestarios de los servicios dependientes de la DGOP?

ANALISIS COMPARATIVO DE VALOR Y CALIDAD

En este tipo de maquinaria, interesa para su selección, ciertos factores deducidos de las características técnicas y estructurales de las máquinas y que sirven para apreciar sus cualidades y ventajas.

Por otra parte, tanto en nuestro país como en cualquiera de los que usan estos equipos de maquinaria, se tiene la suficiente experiencia, recogida a través de los trabajos realizados por las distintas marcas que compiten a nivel mundial, en calidad, rendimiento, durabilidad, etc. y que en gran medida es coincidente la apreciación que de ellas se tienen por sus resultados prácticos.

Una relación importante es, por ejemplo, la razón Potencia/Peso, cuyo índice refleja muy directamente la capacidad de la maquinaria para desarrollar trabajo. Del cuadro que se anexa podemos observar que la maquinaria soviética, en este aspecto es inferior a todas las otras con que se comparan, ya que dicho índice no alcanza, en circunstancias que en las demás superan a 11 (columna 5).

destacarse en el cuadro, sin embargo comparando otro índice

Es posible que se discuta, al comparar valores CIF de cada máquina, que alguna soviética sea más barata, lo que aparentemente pareciera importante como es la relación valor CIF/Potencia, que indica el valor unitario por HP, vemos que en todas las soviéticas dicho índice es mayor con la sola excepción de la Malves de Brasil por otras condiciones especiales (Columna 7).

Pero el problema más grave aún es de calidad. La estructura de la maquinaria soviética y sus motores son de una calidad manifiestamente inferior a cualquiera de las que hemos tomado de comparación y esto no es una apreciación a priori, sino el resultado de lo que se ha podido observar en todas aquellas máquinas de esta compra que ya han llegado al país y que han fallado en las faenas en los primeros intentos de funcionamiento y trabajo.

La maquinaria ^{americana} en cuestión sería una copia de un antiguo modelo ya en desuso por los fabricantes desde hace años, cuya estructura a la simple observación ocular deja ver su rudimentaria y tosca terminación.

Cabe preguntarse entonces;

1º ¿Cómo pudo adquirirse esta maquinaria sin previo informe técnico que se conozca de funcionario responsable y con experiencia sobre la materia?

2º ¿Por qué se hizo la adquisición al margen de la Dirección General de Obras Públicas que es la única autorizada para esta clase de operación y que cuenta con los elementos de juicio para encauzar y materializar por las normas legales y técnicas este tipo de operación?

Fluye, como consecuencia, la duda sobre las razones que ha tenido el Ministerio para comprometer la inversión de la suma de \$ US 7.296.855 por concepto de compra de maquinaria y la suma de \$ US 614.419,42 para adquirir repuestos, con resultados tan perjudiciales para el interés nacional.

MOTONIVELADORES.

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|----|---------------|-----------------|-------------|------------|--------|---------------|---------|
| Nº | Tipo Marca | País Fabric. | Peso Kg. | Pot. HP | HP/Ton | Valor \$US | \$US/HP |
| 1 | D557A | Rusia | 12.440 | 108 | 8,7 | 20.191 | 186,9 |
| 2 | D598 | Rusia | 7.700 | 75 | 9,7 | 15.805 | 210,7 |
| 3 | D395 | Rusia | 18.200 | 165 | 9,0 | 31.126 | 188,6 |
| 4 | Letourneau | Usa | 13.695 | 160 | 11,6 | 26.505 | 165,6 |
| 5 | HuberWarco | Brasil | 12.380 | 154 | 11,5 | 21.086 | 136,9 |
| 6 | Galion | Usa | 12.121 | 140 | 11,6 | 23.019 | 164,4 |
| 7 | Austin W. | Usa | 11.273 | 151 | 13 | 27.735 | 183,7 |
| 8 | Malves | Brasil | 10.200 | 120 | 12 | 29.097 | 242,5 |
| 9 | Caterpil. | Usa | 14.110 | 150 | 11 | 25.880 | 172,5 |

CAMINO SANTIAGO A SAN ANTONIO

La Administración del Presidente Frei dió una alta prioridad al camino de Santiago a San Antonio por tratarse de una de las vías más importantes del país. Esta preocupación se materializó con los siguientes resultados:

- a) Se ejecutaron los estudios de 60 kms. de autopista entre Padre Hurtado y Puangue; además 5 kms. al poniente de Puangue en los sectores de Paso Sepultura y Cuesta Los Toldos, por constituir estos últimos cuellos de botella. Estos estudios se terminaron en 1968.
- b) En 1968 se inició la construcción del tramo El Paico-Talagante en 12 km. incluyendo un puente de 4 vías sobre el río Mapocho. En 1970 se dió al tránsito una parte de esta obra entre El Paico y Santa Adriana de 8 kms. dejándose en avanzado estado de ejecución el sector Santa Adriana-Talagante al finalizar el Gobierno.
- c) Para los restantes 48 Kms. de autopista, la Administración Frei gestionó y obtuvo un préstamo de \$ US 10.000.000.- del Banco Internacional de Desarrollo para financiar ésta y otras obras camineras.

La actual Administración confirmó la prioridad otorgada a la obra por el anterior Gobierno lo que lo demuestra el hecho de estar llamando a propuestas públicas para la ejecución de los 48 kms. antes mencionados a los 6 meses de haber asumido el poder. Sin embargo las contradicciones de su política administrativa así como el caos económico que se ha desatado, han hecho que pasados ya 2 años no se haya entregado al tránsito ni un nuevo kilómetro de autopista, del sector que estaba en trabajo, ni se han adjudicado las propuestas para iniciar nuevas obras, aún cuando recibieron terminados los estudios y el financiamiento.

La incapacidad e indecisión de los ejecutivos de la Dirección de Vialidad para resolver la contratación de esta obra está acarreando incalculables perjuicios frente al encarecimiento sin límites a que nos está conduciendo la acelerada desvalorización monetaria, derivada de la nefasta política económica que impera en el actual Gobierno y que está socavando al país.

La falta de decisión oportuna para resolver sobre la primera licitación abierta en Julio de 1971 por la actual Dirección de Vialidad, produjo el desestimiento de las firmas favorecidas al haber dejado transcurrir más de 90 días que tenía el Ministro para adjudicar las obras, produciéndose en el intertanto una fuerte desvalorización monetaria que hacía cambiar fundamentalmente los costos determinados

para la licitación. Tal fué entonces la razón del desestimiento de las firmas contratistas, que no habría ocurrido si en su oportunidad se hubiese aceptado la propuesta.

Al Segundo llamado a propuestas abierto en Septiembre de 1972, las condiciones habían cambiado radicalmente. La nueva desvalorización hacía elevar los costos a cantidades exageradas comprometiendo además valores de garantía tan altos que copaban la capacidad de crédito de las firmas.

Por otra parte, la cláusula de reajuste de las bases del contrato no guardaban concordancia con la realidad económica que vive el país ya que mientras se reajustan los salarios en base al índice Oficial inflacionario, el aumento de los gastos reales de mano de obra y de algunos materiales tienen valores muy superiores.

En tales circunstancias, a pesar del interés manifestado por las firmas nacionales oponentes, no se presentaron a la segunda licitación y así lo consigna el propio Director de Fianzas en su nota dirigida al Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo con fecha 28 de Septiembre de 1972, que no es sino un claro reconocimiento del caos administrativo, económico y laboral que reina en los Servicios y en el país mismo, así como la inoperancia de los ejecutivos de Gobierno para adecuar su acción a la realidad imperante.

¿Qué significado y qué consecuencia tiene todo este dilatado trámite para resolver?

a) El no haber tomado en su oportunidad una decisión para aceptar las ofertas presentadas en Julio de 1971, (1a. licitación), por un monto de \$155.000.000.- en cifras redondas; significó que en la segunda licitación (Septi. 1972) los costos que estimaron las firmas que estudiaron la propuesta, bordeaba los \$700.000.000.-, ésto en razón de la inflación desatada y la incertidumbre sobre el curso que tomaría ésta en el futuro, así como la total anarquía que presenta la realidad laboral del país, en especial en las obras de gran volumen como el caso del Metropolitano de Santiago y la Vía Elevada Valparaíso-Viña del Mar.

Frente a este hecho, de tener que reajustar sus presupuestos a valores casi cinco veces más altos que los primitivos, pero que reflejan una realidad latente, prefirieron los contratistas no presentarse a licitación manifestando que no deseaban aparecer en una actitud especulativa que los llevaría a dañar el prestigio de sus respectivas firmas.

b) El no aprovechamiento de este préstamo hasta la fecha, destinado a una obra de tanta impor

tancia puede llevar a la pérdida del Crédito. No obstante por concepto de intereses y asesorías, Chile ha pagado ya las sumas de \$ US 200.000.- y F2.500.000.-

c) La pérdida que está significando para el país el no construir esta obra de tanta prioridad y alto índice de retorno, no solo es un freno al desarrollo sino que al mismo tiempo se ven frustradas las iniciativas y aspiraciones de uno de los más importantes sectores de población de la Provincia de Santiago.

ASI CUMPLE LA U.P. LAS PRIMERAS 40 MEDIDAS EN
EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

MEDIDA 1.- a) Las rentas de los funcionarios de confianza del Ministerio de Obras Públicas del actual Gobierno, son superiores a aquellas que percibieron similares funcionarios del Gobierno D.C.

b) El personal de "confianza" ha aumentado en forma totalmente descontrolada con la designación de coordinadores, comisarios, interventores, asesores, etc.

c) Se ha hecho habitual en los 2 años de la U.P, ver innumerables gestores y traficantes políticos que actúan descaradamente, amparados por su filiación política y/o parentesco con los más altos personeros del Régimen.

MEDIDA 2.- La inmensa mayoría de la gran cantidad de personal incorporado al Ministerio por este Régimen no se encuentran dentro de los escalafones de los Servicios de su dependencia, ya que han sido incorporados a contrata, a honorarios o a jornal, siendo los dos últimos los más numerosos y a quienes no les afecta el Estatuto Administrativo.

De dos asesores que existían en el Gobierno anterior, los que se justificaban y cuyos cargos se consultaban en las plantas, en la actualidad han sido reemplazados por decenas de criptoasesores o coordinadores inútiles.

MEDIDA 3.- El Ministerio de OO.PP. ha sido el mejor ejemplo del incumplimiento de esta medida, ya que se ha hecho exactamente lo contrario a lo que en ella se establece, en lo que se refiere a honestidad administrativa.

MEDIDA 4.- Nunca ha existido mayor cantidad de viajes dispendiosos para el erario nacional como en este Gobierno, así tenemos: Lunas de Miel noches en el Lido de París, Olimpiadas de Munich, etc.

MEDIDA 5.- El uso indebido de los vehículos fiscales ha sido acontecer habitual a tal punto de ser sorprendidos en carreras en Las Viscachas, campañas políticas y otros menesteres ajenos a las funciones del Servicio.

Cabe hacer notar que numerosos sumarios e investigaciones se han instruido, los cuales han terminado la responsabilidad de infractores con sus respectivas sanciones, pero estas no han sido aplicadas por estar implicados "compañeros" de la U.P.

De lo expuesto, queda en evidencia que los sumarios e investigaciones administrativas en estos casos solo se ordenan como mero formulismo para cumplir con las instrucciones del organismo contralor, sin que exista el ánimo de sancionar a los culpables, salvo, si fueran funcionarios que discrepen del actual Gobierno.

MEDIDA 6.- LLama la atención que muchos funcionarios de la U.B. dispongan de gran cantidad de dinero en la actualidad para adquirir mansiones, automóviles, etc. teniendo en consideración las remuneraciones que perciben.

MEDIDA 12.-En el Ministerio de OO.FP. no se conocen casos que confirmen la aplicación de esta medida, por el contrario, las asignaciones familiares son inferiores a las de otros trabajadores de Servicios del Estado y del sector privado.

Los pensionados de OO.FP. reciben un 30% menos que el resto de los pensionados públicos.

MEDIDA 18.-Las oficinas del Ministerio se han transformado en verdaderas fondas donde se celebra cuanto acontecimiento imagina la Unidad Popular, a tal punto, que la embriaguez en que incurren los hombres nuevos obligó a dictar una circular prohibiéndolas, no obstante lo anterior, continuaron y continúan. En una de ellas fué asesinado un portero en el propio edificio del Ministerio.

MEDIDA 19.-Esta medida no se cumplirá, debido a que no se han realizado nuevas obras de captación y tratamiento suficientes.

MEDIDAS 35
y 36

La forma absurda de tratar de solucionar el problema de cesantía en OO.FP. solo ha servido para agravarlo:

a) El plan aplicado durante el inicio del año 1971 no se ha continuado y el número de cesantes incorporados en este Ministerio no corresponde a las cifras señaladas por el Gobierno, siendo notoriamente inferior.

Más aún, durante el resto del año 1971 y 1972 ha disminuído la absorción de mano de obra, lo que sin duda hace concluir que el incremento de cesantes va en aumento.

b) Con la incorporación de cesantes a labores irracionalmente determinadas y además improductivas, se copió el presupuesto de inversión del Ministerio, transformando a todo el personal de OO.PP. en funcionarios improductivos y concientes de su situación parasitaria para con la comunidad, en definitiva, en cesantes disfrazados.

c) Al no ejecutar inversiones de Capital de efecto multiplicador en el proceso de desarrollo del país se han ido cerrando paulatinamente las fuentes de trabajo que abren las obras públicas una vez ejecutadas por lo tanto la cesantía seguirá sin posibilidad de control.

FRENTE DEMOCRATA CRISTIANO
 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
 COMISION TECNICA
 30/11/72

www.archivopatrio.cl

TOMAS DE OFICINAS Y OBRAS

La nómina que se indica corresponde a las diferentes oficinas y obras que han sido tomadas por personal de Obras Públicas durante los años 71 y 72. Los motivos de estos actos de indisciplina laboral, en forma general, se han debido a presiones de grupos para remover a Jefes de Servicio.

A.- Dirección de Delegaciones Zonales y Asesoría.

- 1.- Toma (2 veces) de la Zonal de Llanquihue-Puerto Montt.
- 2.- Toma de la Zonal de Concepción.

B.- Dirección de Vialidad.

- 3.- Toma de la Oficina provincial de Tarapacá-Iquique.
- 4.- Toma de la Oficina provincial y maestranza de Antofagasta.
- 5.- Toma de la Oficina provincial de Aconcagua-San Felipe.
- 6.- Toma de la constructoría de obras de Illapel.
- 7.- Toma de la constructoría de obras de La Ligua.
- 8.- Toma de la constructoría de obras de Colina.
- 9.- Toma (3 veces) de la Maestranza Central del Departamento de Maquinarias en Santiago.
- 10.- Toma del taller de maquinarias de la oficina provincial de Santiago.
- 11.- Toma de taller de la oficina provincial de O'Higgins-Rancagua.
- 12.- Toma de la oficina provincial y taller de Curicó.
- 13.- Toma de la constructoría de obras de Curanilahue.
- 14.- Toma del taller de la oficina provincial de Llanquihue-Puerto Montt.
- 15.- Toma de las oficinas de Puerto Aysén y Coyhaique.
- 16.- Toma de la casa de huéspedes de Chillán.
- 17.- Toma de la casa de huéspedes de Concepción.

C.- Dirección de Obras Sanitarias.

- 18.- Toma (dos veces) de las oficinas centrales del 4º Piso del edificio de Morandé-Santiago.
- 19.- Toma de diversas oficinas del país durante la huelga de Julio de 1972.
- 20.- Toma (dos veces) de la administración Santiago-Oriente.
- 21.- Toma de la fábrica Fatucen de Puente Alto.
- 22.- Toma del garage Santa Rosa de Santiago.
- 23.- Toma de la maestranza de Iquique.
- 24.- Toma de las plantas y oficinas de la Provincial Concepción.

D.- Dirección de Obras Portuarias.

- 25.- Toma de la oficina central del 8º Piso del edificio de Morandé de Santiago.
- 26.- Toma de (tres veces) de la inspección fiscal de Llanquihue-Puerto Montt.
- 27.- Toma de los puentes circulantes de Pargua y Chacao.

E.- Dirección de Riego.

28.-Toma de la Oficina central del 5º Piso del edificio de Morandé de Santiago.

F.- Dirección de Aeropuertos.

29.-Toma de la Oficina de Puerto Montt.

G.- Dirección General de Aguas.

30.-Toma de la oficina de los Departamentos de Estudio e Hidrología del edificio de Alameda-Santiago.

31.-Toma de la Oficina de Santa Rosa-Santiago.

32.-Toma de la obra Canal El Salado de Chañaral.

33.-Toma de la Oficina de Vicuña.

34.-Toma de la oficina de San Fernando.

35.-Toma de la Oficina de Curicó.

H.- Otros casos.

36.-Toma del casino del edificio de Morandé-Santiago.

37.-Permanencia irregular durante el paro de Octubre, de operarios en el edificio del Ministerio, destinados a amedrentar a los funcionarios.

www.archivopatrimonial.cl

23

FUNCIONARIOS DEL M.O.P. AFECTADOS POR MEDIDAS POLITICAS.

DIRECTIVOS

Hugo Valenzuela V.
Hugo Hinrichsen M.
Raúl Matus Ugarte
Alfonso Rougier G.
Walter Bruce
Juan Parrochia B.
Luis Erazo N.
Edwin Weil W.
Isaías Marticorena
Gonzalo del Canto
René Birke H.
Alfonso Munita B.
Oscar Correa P.
Juan Lobos D.
Orlando Torrealba D.
Francisco Sinning
Sergio Caballero

Armando Galté
Enrique Humeres
Primo Corral
Roberto Hozven
Mateo Milovilovic
Juan Andalaft J.

Teodoro Medina R.

Enrique Marquez P.
Sergio Velasco
Raúl Sanhueza
Cirilo Romero M.
Jorge Peña R.

Director Delegaciones Zonales
Director Obras Sanitarias
Director de Riego
Director de Aeropuertos
Director de Obras Portuarias
Director de Planeamiento
Director de Vialidad
Director de Arquitectura
Sub-Director Obras Sanitarias
Sub-Director Arquitectura
Sub-Director Vialidad
Jefe Depto. Secretaría y Admin.
Jefe Depto. Maquinarias Vialidad
Jefe Depto. Obras Comunitarias
Jefe Depto. Estudios Arquitect.
Jefe Depto. Conservación Vialid.
Director Ejecutivo Instituto Na-
cional de Hidráulica.
Delegado Zonal Tarapacá
Delegado Zonal Antofagasta
Delegado Zonal Atacama Coquimbo
Delegado Zonal Aconcagua Valpo.
Delegado Zonal O'Higgins Colcha.
Delegado Zonal Curicó-Talca-Li-
nares-Maule.
Delegado Zonal Concep-Arauc. Bío-
Bío.
Delegado Zonal Cautín-Valdivia
Delegado Zonal Llanquihue-Chiloé
Delegado Zonal Aisén
Jefe Administrativo Sub-Secret.
Fiscal

D.G.O.P.

Jorge Novoa
María Eugenia Soto
Ricardo Saá
Juan Couderc
Antonio Ruke
Ricardo Jara
Lautaro Robles
Salvador Tarodo

Mayordomo Edificio
Jefe Personal Zonales
Obras Comunitarias
Ing. Jefe Mantención
Ing. Jefe Depto. Inspección
Cuentas Corrientes Bienestar
Jefe Bienestar
Ing. Laboratorio de Hidráulica

D. O. S.

Sergio Montt
Alfredo Ravinet García
Hector Maluenda
Sergio Nievas
Ina Loyola
Luis Corvalán
Jorge Maureira
Juan Barker

Jefe Administrativo Dirección
Ing. Administrador Arica
Administrador Santa Cruz
Jefe Adquisiciones
Jefe Oficina de Partes
Adminis. San Antonio
Jefe Vizcachas
Jefe Sub-Depto. Adquisiciones

ARQUITECTURA

Julio Magnan
Alvaro Durán

Jefe Administrativo Dirección
Ayudante Cont. Relacionador

AEROPUERTO

María Labra

Jefe Administrativo

OBRAS PORTUARIAS

Miguel Greene

Ing. Provincial Llanquihue

RIEGO

Georgina Depassier
Alejandro Cáceres
Armando Cárdenas
María Angélica Barrales
Magali Faúndez
Adela Urzúa
Eugenio Campos
Fernando Juliet
Jorge Torrealba

Jefe Administrativo Dirección
Jefe de Almacenes
Jefe Maestranza Maipú
Secretaria Director
Secretaria Director
Jefe Oficina de Partes
Ing-Jefe Maule Norte
Ing-Jefe Depto. Maquinaria
Jefe taller Quinta Normal

PLANEAMIENTO

Luis Elorza

Ing. Jefe Depto.

VIALIDAD

Fernando Bull
Luis Navarro
Maximiliano Grez
Manuel Rodríguez
Daniel Aguilera
Luis Barrales
Ivone Rodríguez
Carlos Valdés
Eduardo Vilches
Carlos Recart
Dagoberto Meza
Marcelo Román

Ing. Provincial Antofagasta
Ing. Provincial Llanquihue
Ing. Provincial Santiago
Ing. Jefe Laboratorio
Conductor Obras San Antonio
Conductor Obras Talagante
Conductor Obras Colina
Conductor Obras Puente Alto
Conductor Obras San Bernardo
Conductor Obras Buin
Contador Oficina Provincial Stgo.
Jefe Sección Conservación Oficina Provincial Santiago.
Jefe Administrativo de la Direcc.
Secretaria Of. Prov. Vialidad
Jefe Peaje
Jefe Contraloría Peaje
Jefe Provincial San Felipe
Jefe Provincial de Ñuble
Contador Relacionador de la Direc.
Recaudador Peaje
Recaudador Peaje
Contraloría Peaje
Administrador Maquinarias
Secretario Las Condes
Las Condes
Conductor de Obras Las Condes

Hugo Mora
Georgina Ossandón
Rodolfo Canobio
Luis Aceitón
Orlando Morales
Pedro Maldonado
Juan Troncoso
Patricio Osorio
Jorge González
Franklin Fernández
Jorge Valdivia
Jorge Grandón
Gonzalo Villalón
Fernando del Pozo

Genaro Segovia
 Eugenio Silva
 Luis Reyes
 Manuel Meña
 Jorge Petric
 Luis Salinas
 Miguel Parada
 Vicente Ramírez
 Alejandro Napolioni

Conductor de Obras Maipú
 Chofer Peaje
 Chofer Peaje
 Jefe Plaza Espejo
 Jefe Plaza Lampa
 Recaudador Peaje
 Inspector Of. Provincial Til-Til
 Operario Maestranza
 Jefe Provincial O'Higgins

VIALIDAD DEPTO. CONSERVACION

Domingo Díaz Cisternas
 Eduardo Jiménez
 Diógenes Rivera
 Ricardo Brito Brito
 Severo Peñailillo
 Ricardo Aburto Rebolledo
 Amador Riquelme
 Jorge Cáceres Seguel

Conductor Obras P. zo Al Monte
 Conductor Obras Illapel
 Inspector Of. Provincial Curicó
 Conductor Obras (Prov. Malleco)
 Oficina Provincial Prov. Malleco)
 Conductor Obras Curanilahue
 Conductor Obras Nueva Imperial
 Chofer Of. Provincia Colchagua

AEROPUERTOS

Isaac Grekin Fischman

Ingeniero Jefe Sección

DIRECCION GENERAL DE AGUAS

Rafael Medina M.
 Vicente Vera S.
 César Videla Díaz
 Juan Ahumada Araya
 Arturo Richmagui Suz

Contador Jefe. Dest. labores ind.
 Privado del grado 5º estaba nombr.
 Priv. grado 6º que estaba nombr.
 Priv. grado 8º que estaba nombr.
 Priv. grado 7º que estaba nombr.

