

--En Santiago, a veintitrés de abril de 1974, siendo las 16.15 hs., se reúne la Junta de Gobierno en Sesión Secreta para tratar las siguientes materias:

1.- Se recibe en audiencia al Comité Asesor de la Junta.

El General señor Canessa, Jefe del Comité Asesor de la Junta, hace la siguiente exposición:

En cumplimiento de lo dispuesto por el señor Presidente de la H. Junta de Gobierno, el Comité Asesor procedió a estudiar las alternativas de continuación del Ferrocarril Metropolitano desde la Estación Salvador hacia el Este. Para este objeto se tomó contacto con el Director del Metropolitano, con la Municipalidad de Providencia y con todos los colegios y organismos que han podido proporcionar antecedentes sobre el particular.

Se hizo una apreciación completa dentro de lo que nosotros, sin ser técnicos, podemos recibir como antecedente de parte de todas estas personas, y el resultado se encuentra en la carpeta que Uds. tienen delante, en la cual, en la primera parte, está la materia que se va a exponer, y en la segunda están todos los anexos, para que Uds. los puedan consultar.

El Comandante de Carabineros, señor Campos, expresa:

Para hacer este estudio nos basamos en el siguiente esquema: misión, antecedentes, alternativas actuales, análisis de las alternativas, comparación de cursos de acción, recomendaciones.

En atención a que dentro del curso de esta exposición se vana repetir en forma continuada las alternativas que se proponen a partir desde el lugar en que se encuentra actualmente detenido el Metro, esto es en la Estación Salvador a la altura de la calle Eliodoro Yáñez, voy a referirme en forma muy breve a cuáles son estas alternativas.

En este cuadro tenemos marcada con azul la alternativa primitiva, vale decir aquella que se encuentra aprobada por la Dirección del Metro, que es la que pasa por el eje de Providencia. Otra alternativa es aquella marcada con amarillo y que va por la Avenida Andrés Bello, Avenida Costanera. Una tercera alternativa es ésta marcada con amarillo, al Sur Oriente de Providencia y que se llama Avenida Providencia Sur; nace desde Miguel Claro, se junta nuevamente con Providencia a la altura de Antonio Varas, continúa por Providencia hasta la altura de Carlos Antúnez, para desviarse al Sur Oriente, reaparecer en Providencia nuevamente

a la altura de Los Leones y continuar por Vitacura hasta la Estación La Portada, que es una estación común a las 4 alternativas. Una cuarta alternativa es aquella pintada con rojo que, naciendo del mismo punto inicial, vald decir Estación Salvador, continúa por el eje principal de Providencia hasta Carlos Antúnez, para continuar y tomar la segunda parte de la anternativa completa que era Providencia Sur, pero que desde aquí, de Carlos Antúnez, hasta Los Leones y la continuación de Vitacura, se va a denominar Providencia Sur.

En resumen, existen cuatro alternativas en estudio: la N^o 1, Providencia, la primitiva; alternativa 2, Providencia Sur; alternativa 3, Costanera por el eje principal de la Avenida Andrés Bello, y alternativa 4, que está indicada con rojo, Providencia-Providencia Sur.

Estas mismas alternativas están indicadas en este cuadro más pequeño de Norte a Sur; vale decir, la N^o 3, Costanera; la N^o 1, Providencia, la primitiva; alternativa N^o 2, Providencia Sur, con verde, y alternativa N^o 4, Providencia-Providencia Sur.

Algunas referencias: la alternativa "Costanera" cuenta con una longitud de 3.466 metros, con 4 estaciones; la alternativa "Providencia" tiene 3.341 metros, con 4 estaciones también; la alternativa "Providencia Sur", con 3.336 metros y también con 4 estaciones, y, por último, la alternativa 4, "Providencia-Providencia Sur", con 3.311 metros, con 5 estaciones.

El largo total de la línea principal del Metro hasta la Estación Salvador, donde se encuentra actualmente, tiene 10.934 metros, lo que significa que su distancia total hasta la Estación La Portada serían los 10.934 metros más la distancia que corresponde a la alternativa que se elija.

FERROCARRIL METROPOLITANO DE SANTIAGO.

Estudio de alternativa del trazado "Comuna de Providencia".

I.- MISION.

La H. Junta de Gobierno, ante la polémica desatada respecto a la prolongación del Metropolitano, desde las Torres de Tajamar hasta la Estación "La Portada de Vitacura", encomendó al Comité Asesor de la Junta la misión de practicar un estudio sobre la materia; recopilar antecedentes y analizar las cuatro alternativas hoy existentes, de manera que la H. Junta de Gobierno pueda disponer de un informe objetivo y técnico para mejor resolver sobre la materia.

II.- ANTECEDENTES.-

1.- Organismo que elaboró el Metro.

Por Resolución Nº 109, de 28.V.965 del Ministerio de OO.PP y Transportes, se creó la Oficina de Estudios y Proyectos Especiales de Equipamiento Metropolitano, con el objeto fundamental de obtener una solución definitiva de los sistemas aconsejables para mejorar el tránsito rápido, urbano y suburbano.

Esta oficina es actualmente la Dirección General del Metro, creada por D/L 257, de 7.I.974.

En 1966 el Ministerio de OO.PP y Transportes resolvió recurrir a la experiencia internacional y seleccionó para el estudio del Sistema de Transporte Metropolitano de Santiago de Chile a las firmas francesas BCEOM y SOFRETU y a CADE INGENIEROS DE CHILE. (BCEOM significa "Oficina Central para la Ayuda Ultramar"; SOFRETU significa "Sociedad Francesa de Estudios de Transporte Urbano", y CADE significa "Consultores de Administración de Empresas").

2.- Personas que intervinieron.

Las oficinas mencionadas: una Comisión Asesora del Ministerio de OO.PP y Transportes integrada por instituciones fiscales y municipales y equipos técnicos y de ingeniería de las firmas CADE INGENIEROS y las francesas respaldadas por un organismo público a cargo del Metro de Paris y que ha intervenido en Metros en varias ciudades del mundo.

3.- Fecha en que fue aprobado; quién y cómo se aprobó.

Oficialmente se aprobó en la Comisión Bipartita con Francia y fué ratificado por D/S Nº 233 de 1970 y vuelto a ratificar por D/S Nº 688 de 1972.

El estudio constó de dos etapas:

- Recopilación de antecedentes para establecer el volumen y orientación de las necesidades de transporte a largo plazo.
- Determinación de modelos matemáticos, la repartición de los desplazamientos de los usuarios entre los distintos medios de transporte.

Como resultado de lo anterior se obtuvo un Plan Regulador del Transporte Metropolitano de Santiago (Mayo de 1968) y que consistió en una Red Independiente (Metro Urbano y Suburbano) coordinada con una red de Transporte Vial Complementaria (Vialidad Urbana), todo lo cual fue aprobado por el Ministerio de OO. PP. y T., para la elaboración del antiproyecto de la línea red y posteriormente, a partir de 1969, los proyectos definitivos de las líneas 1 y 2.

4.- Cuál fue el Proyecto.

Consistía en una red independiente en sitio propio por 5 líneas de Metro complementada por una red vial. Los plazos para su ejecución se ajustaban a las demandas previstas para los años 1970 a 1990, lo cual se realizaría en 30 años, como máximo.

La Línea Nº 1 de la red independiente se extiende a través de Santiago en sentido Oeste a Este. En el oriente el trazado consultado por el antiproyecto era en la línea de la Av. Providencia, para continuar por Vitacura hacia la Remodelación San Luis en Las Condes.

5.- Costo.

El costo total estimado para la realización y equipamiento del Metro era de 137 millones de dólares en moneda nacional y 220 millones de dólares en moneda extranjera, lo que hace un total de 357 millones de dólares con precios del primer semestre de 1969 y en moneda de esa época. (Línea 1 y 2)

6.- Financiamiento.

Los costos en moneda nacional se financiaban con el presupuesto de la Nación, en lo referente a las inversiones nacionales, y las extranjeras a través de créditos externos a largo plazo, firmandose los convenios correspondientes con el Gobierno Francés en 1970 y 1972.

7.- Fases de Ejecución Previstas.

Sus fases se estudiarán de acuerdo a las demandas de transporte y a la posibilidad real de financiamiento en un plazo de 30 años (1970-2000).

Actualmente las ejecuciones previstas son las siguientes:

- Línea 1 etapa Poniente, puesta en servicio a fines de 1975.
- Línea 1 etapa Oriente, puesta en servicio a fines de 1976.
- Línea 2 etapa Sur, puesta en servicio a mediados de 1977.
- Línea 1 prolongación Oriente, puesta en servicio a fines de 1978.

- Línea 2 etapa Norte, puesta en servicio en 1980.
- Línea 2 prolongación Sur, puesta en servicio en 1980.

3.- Opinión sobre dicho Proyecto.

Ha sido bien recibido por organismos internacionales especializados que lo han recomendado incluso, como ejemplo para futuros estudios de factibilidad de transporte urbano a realizarse en otras ciudades del mundo.

4.- Trabajos Ejecutados.

1.- Fecha de iniciación.

El 29 de mayo de 1969, se iniciaron los trabajos, precesándose con las faenas de despeje, de instalaciones subterráneas, obras civiles y las electromecánicas.

La Línea 2, en su etapa Sur, entre Av. Balmaceda y Paradero 9 de la Gran Avenida, se inició en octubre de 1973.

2.- Empresas que ejecutan los trabajos.

Distintas Empresas ejecutan trabajos en el Metro en sus respectivas especialidades, algunas con equipos importados, especialmente franceses, del Mercado Común Europeo y Argentinas.

3.- Trabajos que se han Ejecutado.

a) En el sector Estación San Pablo y Plaza Bulnes:

- Totalidad de obras civiles.
 - Cambios y mejoramiento de servicios en 6 kilómetros.
 - Obras eléctricas en 20%.
 - Obras del Taller Neptuno, tanto la parte civil como mecánica y eléctrica en un 70%.
 - Puentes de alta tensión; comando centralizado y subestaciones de rectificación en un 80% de las obras civiles.
- Se procesan las obras mecánicas y eléctricas.

b) Sector Plaza Bulnes y Eleodoro Yáñez:

- Cambio y mejoramiento de servicios en un 80%.
- Movimiento de tierras en un 40%

c) Sector fundo San Luis de Las Condes, longitud 1.500 metros:

- Movimiento de tierras ejecutado en un 40% para precaver interferencias de futuros servicios.

d) Sector Av. Balmaceda-Paradero 9 de la Gran Avenida "José Miguel Carrera": Longitud 7.000 metros. Movimiento de tierra un 60%.

e) Líneas 3,4 y 5. Sólo se han hecho algunas obras civiles puntuales en las intersecciones principales y algunos despejes de fajas.

4.- Costo de los trabajos ejecutados (Moneda Nac.1973.).-

Reducción de valores a P del 31/dic/73-año base=100:1969.-

Año	I.P.C. A Base 1969=100	Costo de los Trabajos ejecutados en P de cada año	Equivalencia en P del 31 Dic. 1973.-
1969	100	P 535.000.000	P 14.124.000.000
1970	134,04	535.000.000	10.540.297.700
1971	164,80	535.000.000	8.559.999.400
1972	434,12	535.000.000	3.254.375.000
1973.	2.639,68	6.100.000.000	6,100.000.000
TOTAL P Moneda año 1973			42.578.672.000
1974	Gastos meses transcurridos presente año.		4.000.000.000
TOTAL Gasto a la fecha			P 46.578.672.100

Moneda extranjera.

Los créditos convenidos en francos franceses entre Chile y Francia en 1970 y 1972, por un monto de US\$ 110.000.000,00 aproximadamente, más un crédito de Argentina por US\$5.000.000 convenido en diciembre de 1973, han sido invertidos en un 99% desde 1970 a la fecha.

5.- Forma de Financiamiento.

Las obras civiles, adquisiciones y montajes nacionales, se financian a través del presupuesto de la Nación.

Los equipos y montajes extranjeros se financian con créditos extranjeros como se mencionó anteriormente y sólo respecto a las líneas 1 y 2. Para las otras líneas deberán concertarse los créditos correspondientes.

6.- Relación Costo Trabajos ejecutados.

Se ha establecido que los costos por Km. son en Chile más bajos que en cualquier otro país del mundo.

Los plazos en la construcción afectan considerablemente en los costos, por lo que se estima que las decisiones rápidas mantendrán la economía en la ejecución de las obras.

7.- Opinión de los trabajos ejecutados.

a) Resolverán problema transporte colectivo.

b) Mejor desenvolvimiento del trabajo.

c) Vida social y educación.

d) Se ha avanzado en los trabajos desde el 11 de septiembre de 1973 a la fecha, el equivalente a 18 meses del período anterior.

e) Laboralmente se ha obtenido un mejor ordenamiento en el trabajo.

C.- Trabajos Pendientes.

1.- Fases en desarrollo.

Los trabajos en ejecución se agrupan y resumen en:

a) Servicios generales:

A-1) Talleres Neptuno (destinado al mantenimiento del equipo de la vía y obras durante la explotación). Las obras civiles se encuentran muy avanzadas y están en etapa de montaje de todo el equipo mecánico, eléctrico de vías, etc.

A-2) Edificio de Puesto de Alta Tensión y Puesto Control Centralizado (contiene todo el equipo de distribución eléctrica y Comando Centralizado de Operación).

Las obras civiles se encuentran en ejecución en su etapa final. No comienzan los montajes.

2.- Fases Pendientes.

En el sector de la línea Nº 1 falta completar el montaje del equipo de Vía y Eléctrico, tanto en fuerza motriz como en señalización y telecomando; en las Líneas 1 y 2, falta completar la obra gruesa y continuar con la etapa de terminación y habilitamiento de Estaciones ya construidas, como, asimismo, el montaje electro-mecánico del sector Oriente de estas líneas una vez completadas las obras civiles.

Problemas existentes en la fase actual.

En el sector Estación Salvador - Estación Portada de Vitacura, de la línea Nº 1, se plantea la conveniencia de elegir un nuevo trazado.

Ha surgido un conflicto de intereses entre la Dirección General del Metro y la Municipalidad de Providencia, en cuanto a la determinación del trazado del Ferrocarril Metropolitano por esta comuna, derivado de las circunstancias que se señalan, lo que ha motivado el nacimiento de varias alternativas.

Según lo manifestado por el Director General del Metro, don Juan Parrucchia, en el trazado proyectado primitivamente --eje de la Avda. Providencia-- se presentan dos problemas que no fueron previstos en su oportunidad.

- a) La Comuna de Providencia ha cambiado sus características en lo que respecta al tráfico de personas desde y hacia su comuna. Tiene área de destino como centro comercial y de servicio submetropolitano, como, asimismo, un alto nivel de motorización, una corta distancia al área central y un bajo crecimiento demográfico.
- b) El enorme retraso en los programas de construcción en el período 1970-1973 que sólo afecta a las obras civiles, pero no a los programas de fabricación y entrega de todos los equipos importados, los que están adquiridos en su totalidad.

Como un medio de obviar estos inconvenientes, la Dirección del Metro está estudiando la factibilidad, costo y tiempo de ejecución, para que el Metro derive su trayecto por el eje de la Avda. Costanera.

En resumen, en la actualidad hay un trazado, que es la Línea 1, que ya está aprobado. No cabe duda alguna al respecto.

Por su parte, la Dirección del Metro, por intermedio de su Director el señor Juan Parrocchia, está estudiando la alternativa Costanera que, según él, es un estudio que demora 6 meses y que ya lleva a la fecha alrededor de 3 meses en este trabajo.

El señor Juan Parrocchia descartó las otras dos alternativas; vale decir, Providencia Sur, que se compone de dos lóbulos, y Providencia-Providencia Sur, que es la cuarta y comprende desde el segundo lóbulo, vale decir desde Carlos Antúnez al Oriente.

Por su parte, la Comuna de Providencia, atendiendo a que el paso del Metro en el eje de su principal avenida le acarrearía problemas de contracción del comercio, de tránsito, rotura y reposición de la infraestructura de los servicios de utilidad pública, y, considerando la modificación aprobada por el Ministerio de la Vivienda y Urbanismo de su Plano Regulador, que le crea una avenida paralela a la actual Avenida Providencia, denominada Providencia Sur, propició la idea de que el trazado del Metro pasara por esta avenida.

Posteriormente, la Municipalidad de Providencia, como una forma de evitar retrasos en las obras del Metro, propició el trazado denominado Providencia-Providencia Sur, por cuanto toma el eje de la Avenida Providencia hasta Carlos Antúnez, para desviarse hacia el Sur y reunirse nuevamente con Providencia a la altura de Los Leones.

Lo anterior permitiría a la Dirección del Metro iniciar sus trabajos en forma inmediata en un trazado de 1.800 metros, mientras se materializan las expropiaciones necesarias para extender el trazado por el sector Oriente de la Avenida Providencia Sur.

Opiniones.-

De acuerdo con el resumen que se indica en la página 11, se estableció el número de opiniones en el siguiente orden:

- Por Providencia, 1 opinión favorable
- Por Providencia Sur, 8 opiniones favorables.
- Por Costanera, 1 opinión favorable.
- Por Providencia-Providencia Sur, 8 opiniones favorables.

Providencia Sur es la que toma a la altura de Miguel Claro en una paralela a la Avda. Providencia, más o menos a distancia de 80 metros; se junta nuevamente con Providencia a la altura de Antonio Varas, para continuar hasta Carlos Antúnez, desviarse y salir nuevamente a Providencia a la altura de Los Leones y allí tomar Vitacura y llegar hasta el extremo a juntarse con La Portada.

Análisis de las alternativas (página 12).

En el costado izquierdo se han tomado algunos factores para hacer el análisis de estas alternativas.

Lo primero que figura ahí son los servicios de utilidad pública y empezamos mencionando a la Cía. de Gas. Esta da por ventajosa la alternativa "Costanera", pero con un inconveniente, como se desprende de la observación que allí se anota: que los costos y trabajos de ejecución pueden elevarse hasta tres veces su valor. Por esta razón, arriba dice: 75 millones 620 mil 558 escudos a 226 millones, 861 mil 678 escudos. En cuanto al tiempo de ejecución, también está de 6 a 18 meses. La observación dice así: "En un sector de este trazado corre la matriz de la alta presión que forma parte del anillo que alimenta al sector alto de la ciudad. En el caso de que las excavaciones del Metro lleguen a afectar el total de la matriz de alta presión referida, los costos se triplicarían y lo mismo ocurriría con el tiempo de ejecución de las obras.

En lo que se refiere a la Cía. de Electricidad, también aparece favorable el curso de acción "Costanera".

En cuanto a la Cía. de Teléfonos, también aparece favorable el curso de acción "Costanera" respecto de los costos.

En Servicio de Alcantarillado y Agua Potable, también se destaca "Costanera".

Desde la página 17 se analizan otros factores, y tenemos aquí el Nº 2 que es la Mecánica de Suelos. En las tres alternativas que pasan por Providencia los problemas son similares; es decir, no hay presencia de aguas subterráneas, a excepción de los dos extremos, vale decir Estación Salvador y Estación La Portada. Esto se explica por la presencia en ambas del río. En los otros recorridos, lo cual comprobamos personalmente también, se hicieron fosos y no se advierte la presencia de agua subterránea. Al efectuar una visita en 8 fosos que existen en la Avda. Costanera, se pudo constatar que en todos ellos existe agua, desde la altura de 3,50 metros hasta 9 metros. Es conveniente leer la observación que aparece respecto de "Costanera".

Según informe de IDIEM, este trazado consulta faenas difíciles de agotamiento y de drenaje cuya evaluación en tiempo y costo no resulta posible cuantificar por el momento. El referido informe contempla que, en lo que respecta a los volúmenes de hormigón, el incremento porcentual aproximado resultaría como mínimo de un 45% en los muros y 50% en el radier. Estos valores corresponden al caso de una crecida extraordinaria del río Mapocho.

Por su parte, la Dirección General del Metro estima que estos costos superiores sólo son en un 15%.

De acuerdo con los estudios realizados en marzo del presente año, el agua subterránea aparece a lo largo de esta línea a profundidades que varían entre 3,60 metros a 9,50 metros.

Respecto de los mayores costos que, por concepto de muros y radier hay, se estima que ellos ascenderían a la suma de 1.769 millones de escudos, en comparación con la alternativa por Avda. Providencia, sólo en lo que respecta a concreto y acero de refuerzo, según cálculo hecho por el economista señor Sergio Navarro Barrueto, en base a los estudios proporcionados por IDIEM. En todo caso, se estima importante señalar que el mayor costo apreciado por la Dirección General del Metro, consistente en un 15%, significa 500 millones de escudos más que la alternativa de "Providencia". Las otras apreciaciones manifiestan que no es el 15% el costo, sino que es más. A estos costos habría que agregar los originados por las excavaciones y faenas de trabajo por agotamiento de agua que contempla el informe evacuado por IDIEM.

Puesta en marcha del Metro.-

Las tres alternativas por Providencia tienen las mismas características. Difiere sí la de Costanera por las razones que se explican.

Según informe de IDIEM, conforme a los antecedentes consultados, no permiten realizar una evaluación de la factibilidad de tiempo y costo de las faenas de agotamiento y drenaje destinadas a impedir el flujo del agua hacia las zonas excavadas. Sin embargo, este organismo opina que estas obras pueden fácilmente significar mucho mayores costos y tiempo de ejecución para las faenas constructivas propiamente tales, si se las compara con las otras alternativas.

Por su parte, la Dirección del Metro estima que la puesta en marcha de este trazado sería para 1977, situación que se contrapone con el informe proporcionado por IDIEM.

Finalidad y objetivos del Metro.-

Las tres alternativas de Providencia tienen una finalidad común que puede describirse de la siguiente manera: cumple su finalidad de servir áreas con densa circulación peatonal y, por lo tanto, su trazado debe pasar inexorablemente por los grandes núcleos poblacionales y de circulación. Lo mismo se repite en Providencia Sur y en Providencia-Providencia Sur.

En lo que respecta a Costanera, dice: Sólo cumple parcialmente su finalidad de servir áreas con densa circulación peatonal, desde el momento que se aleja en diferentes distancias que oscilan desde los 500 metros en la parte más ancha, hasta 100 y 300 metros.

Tomando en cuenta el factor "Utilidad Social", en la misma página 20, las alternativas por Providencia permiten generar prestación de servicios en transporte a un área donde se concentra el mayor número de habitantes de la Comuna.

En lo referente a Costanera, se puede decir que parcialmente margina a los habitantes de la Comuna de Providencia del uso expedito y rápido de estos

sistemas de transporte colectivo.

Factor expropiaciones.

Página 21. En Providencia, según informaciones de la Dirección del Metro, las expropiaciones sólo alcanzan a 29 y ellas corresponden a ampliaciones de los accesos a la Estación. En Providencia Sur se requiere expropiar 101 roles, comprendidos los dos lóbulos. De esos 101 roles, corresponden 49 a habitaciones; 10 a servicios públicos; 23 a comercio; 2 a industrias; 9 a estaciones de vehículos, y 8 a sitios eriazos. Todo lo anterior, según informe de la Municipalidad de Providencia.

Según informe de esta Municipalidad, las expropiaciones no influirán en el presupuesto del Metro, por cuanto éstas se financiarán con el impuesto a la plusvalía que se aplicará con la creación de esta nueva avenida. En todo caso, esas expropiaciones se llevarán a cabo pase o no pase por este trazado el Metro, conforme a las modificaciones aprobadas del Plano Regulador de la Comuna en el mismo trazado ya señalado.

"Desde el punto de vista del urbanismo, en lo que respecta a Costanera, no tiene incidencia en el aspecto urbanístico. Se estima que toca una parte de las áreas verdes del Parque Uruguay. En cuanto a Providencia Sur, contribuye a un mejoramiento urbanístico de la Comuna y de Providencia, y se estima, con el Colegio de Arquitectos de Chile y la Asociación de Arquitectos Planificadores, que permite a la Comuna crear un centro parametropolitano en beneficio del desahogo del centro tradicional del Gran Santiago.

Incidencia del Tránsito.- Por Providencia, el trazado obliga a la casi totalidad de la suspensión del tránsito, lo que implica desviarlo de Oriente a Poniente, con consecuencias graves de trastorno de circulación, de superficie. En Costanera produce importantes trastornos debido a que casi todo su tránsito vehicular se vería obligado a desviarse hacia Providencia, arteria que actualmente está saturada de vehículos. La cuarta alternativa tiene las mismas características del trazado primitivo, como, asimismo, la de Providencia Sur; vald decir, al trazado por el eje principal de Providencia.

Desde el punto de vista estratégico, se consideran también favorables las alternativas por Providencia, por cuanto la pasada del Metro en este tramo serviría, en un caso de guerra, como un refugio antiaéreo. Esto no ocurriría así en Costanera, y, además, se agravaría con el inconveniente de que, en caso de algún atentado, podría, por efectos del agua, ocasionar graves perjuicios.

Comparación de las alternativas o cursos de acción.- Para ello se tomaron en cuenta los factores que se indican en el extremo izquierdo: factores relativos a obras civiles; factores por concepto de modificación de servicios de utilidad pública; opiniones técnicas consultadas; puesta en marcha del Metro; sociales; expropiaciones; finalidad y objetivos del Metro;

aspecto urbanístico; tránsito y seguridad.

En lo que se refiere a costos por obras civiles, se estimó más ventajoso el curso de acción de la alternativa 4, Providencia-Providencia Sur. En cuanto a costo de modificaciones de servicios públicos y modificación y destrucción de la infraestructura, salió favorecido el curso de acción Avenida Costanera. En lo que respecta a opiniones técnicas, se destaca el curso de acción Providencia-Providencia Sur. En puesta del marcha del Metro sobresale el curso de acción Providencia. En relación al factor social, se destacan los cursos de acción Providencia, Providencia-Providencia Sur incluyendo los dos lóbulos y Providencia-Providencia Sur. En lo referente a expropiaciones, se destacan los cursos de acción Providencia y Costanera. En cuanto a la finalidad y objetivos del Metro, se han elegido los cursos de acción Providencia y Providencia Sur, más Providencia-Providencia Sur. En el aspecto urbanístico, tiene prioridad el curso de acción Providencia Sur y Providencia-Providencia Sur. En lo relativo al tránsito, se ha elegido el curso de acción Providencia Sur y Providencia-Providencia Sur y Providencia.

Lo anterior arroja como curso de acción favorable la cuarta alternativa; esto es, Providencia-Providencia Sur, con un puntaje afirmativo de 43 puntos, contra 36 que ocupa la segunda alternativa, Providencia Sur, incluyendo los dos lóbulos.

Recomendaciones.- Con el fin de obtener una información técnica y profesional más acabada, y en atención a que la resolución que se tome es trascendente, si se considera que los Ferrocarriles Metropolitanos Subterráneos tienen duración indefinida, se sugiere lo siguiente:

1º.- Solicitar que un organismo técnico haga un estudio de factibilidad de tiempo y costo de cada una de las alternativas.

Este informe podría solicitarse a los organismos que a continuación se señalan:

a) Instituto de Planificación Urbana de la Universidad Católica;

b) A la firma de Ingenieros Especialistas en Transporte Sergio Miquel Steeger y Enrique Sepúlveda Céspedes;

c) A la Universidad de Chile, a través de su Departamento de Obras Civiles de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas;

d) A un organismo extranjero con experiencia en construcciones de Ferrocarriles Metropolitanos.

2º.- Paralizar todo trabajo desde la Estación Salvador hasta la Estación Portada de Vitacura, ante la imposibilidad de contar con un suplemento económico, en espera de nuevos recursos para el próximo año.

3º.- Mientras se reciben los estudios técnicos que pudieran recogerse de otros organismos de reconocido prestigio e imparcialidad, como, asimismo en consideración a la posible paralización de la prolongación de la

Línea N^o 1 de la Estación Salvador al Oriente, se sugiere continuar con el resto de las obras que se encuentran incompletas a lo largo de toda la Línea N^o 1 hasta Estación Salvador.

4^o.- Procurar poner en servicio este tramo lo antes posible, a fin de percibir fondos por la explotación del Metro que contribuyan a financiar el resto de la obra.

El General señor Canessa agrega lo siguiente:

Sobre este particular, nosotros hemos consultado alrededor de 15 organismos. Asimismo, al señor Juan Parrocchia, que es quien desde un comienzo comenzó a trabajar en este problema. Él dice que para él no vale, por ejemplo, el Colegio de Arquitectos, porque dice que es un conjunto de señores que se reúnen por un rato y no pueden competir con él, que tiene prácticamente años de estudios sobre la materia. Entonces, el problema es sumamente complejo.

Nosotros, con los antecedentes que tenemos, proponemos y recomendamos la alternativa N^o 4, por lo siguiente: porque esta parte está ya toda estudiada y se podría seguir adelante. Mientras se consigue esto, se completa la expropiación del otro tramo, ya que la nueva Avenida de todas maneras se va a ejecutar. En seguida, como en el presente año no hay cómo suplementar el presupuesto, proponemos, mientras tanto, en lo que resta del año, entregar a varios de esos organismos el estudio para que nos den una confirmación de este trabajo, que podríamos guardarlo confidencial aquí. Y el dinero que existe dedicarlo a completar, mientras tanto, para echar a andar cuanto antes lo que hay de aquí hacia abajo; porque sería inoficioso romper calles y liquidar el tránsito de Santiago más de lo que está, para dejar el hoyo abierto unos meses más.

La Junta se manifiesta de acuerdo con lo siguiente:

- a) Que se solicite a un organismo técnico para que haga un estudio de factibilidad de tiempo y costo de cada una de las alternativas.
- b) Paralizar todo trabajo desde la Estación Salvador hasta la Estación Portada de Vitacura, en espera de nuevos recursos.
- c) Continuar con los trabajos hasta Estación Salvador, procurando poner en servicio cuanto antes el tramo 1, a fin de percibir fondos por la explotación del Metro, los que servirían para contribuir a financiar el resto de la obra.

2.- Se recibe en audiencia al señor Director de ODEPLAN, con su organismo asesor, quien expone:

Para hacer más completa la exposición, nos hemos remitido a los antecedentes históricos de la Oficina de Planificación Nacional. Al mismo tiempo, solicito la venia del señor General para que, una vez terminada esta parte propia de la Oficina de Planificación, aprovechando que el Subdirector estuvo recientemente en Brasil, haga también un pequeño es-quema de cómo funciona el sistema de planificación.

La situación realmente caótica que enfrentó el país en enero del año 1939 como consecuencia del devastador terremoto que afectó gravemente una de las zonas geoeconómicas más importantes de él y el arrastre de secuelas que aún perduraban como consecuencia de la crisis del año 1930, movió a las autoridades del Gobierno de la época a buscar un ordenamiento en su política de inversión que le permitiera afrontar el mejor aprovechamiento de sus escasos recursos.

Fue así que se crearon los organismos que, abordando sistemáticamente el problema de la recuperación del desarrollo económico, alcanzaran en el menor tiempo el objetivo fijado por el Gobierno. Estas instituciones fueron la Corporación de Reconstrucción y la Corporación de Fo-mento de la Producción.

En su ley orgánica, la Corporación de Fomento tenía como mandato, entre otras disposiciones, formular el plan general de fomento de la pro-ducción nacional y buscar los medios para financiar dicho plan.

Pese al logro de sus objetivos, CORFO estimó que la única forma que tenía a su alcance para eliminar los cuellos de botella que obstaculizaban o impedían el desarrollo, era simplemente la propiedad estatal. Posteriormente, salió de su error y esta política debió ser sustituida por la propiedad mixta y el neocapitalismo, a medida que las empresas alcanzaron niveles normales de desarrollo. El mejor ejemplo de este tipo de empresas fue CAP.

La tarea principal del plan económico de fomento de la producción nacional no fue cumplida, aunque sí tuvo gran importancia en la contri-bución del desarrollo económico nacional.

El fracaso de la formulación de los planes económicos se debió principalmente, primero, a la carencia de una información estadística. No existían censos industriales ni agrícolas ni se había efectuado esfuer-zo alguno por elaborar ^{de los recursos} catastros/naturales del país. Segundo, carencia de datos adecuados sobre la estructura de la población chilena y del ingreso nacional. Tercero, falta de personal capacitado en planificación.

Por las razones anteriores, la acción de la CORFO se orientó exclu-sivamente a preparación de planes sectoriales de acción inmediata y da-tos básicos sobre la estructura y funcionamiento de la economía nacional.

La preparación de los planes sectoriales recayó sobre el estudio de insumos industriales de mayor importancia estratégica, como electricidad, petróleo y acero. En un principio, el plan más importante fue el de electrificación, elaborado sobre las bases y antecedentes que había proporcionado el Instituto de Ingenieros de Chile. A ello siguió un programa nacional del acero y el plan de desarrollo de recursos petrolíferos. Una próxima acción se dirige hacia la investigación sobre la población y el ingreso nacional, obteniéndose en el año 1946 la publicación de 2 volúmenes con estimaciones sobre el ingreso nacional. Por primera vez se logra tener una visión global del desarrollo económico del país, el año 1957 con la publicación de la obra "Cuentas Nacionales de Chile", del año 1940 a 1954.

El tercer tipo de estudio de investigaciones de CORFO estuvo encaminado al mejor conocimiento de los recursos naturales del país, investigaciones que llevaron a crear el Instituto de Geología y el Instituto de Biología Marina de Viña del Mar y de Concepción. Investigó también las reservas carboníferas, forestales, agropecuarias y de aguas subterráneas, creando esos tipos de trabajos conciencia en el ámbito nacional y político de implementar los a fin de tener mejores alternativas de discusión para determinar las metas de progreso que podría tener el país.

Departamento de Planificación y Estudios.- A fines de 1950 se estableció el Departamento de Planificación y Estudios de CORFO, que tenía como función elaborar planes de fomento de la producción que permitieran integrar las iniciativas públicas y privadas dentro de ^{los} medios técnicos y financieros con que se contaba.

Con la experiencia acumulada en estudios e investigaciones se elaboró el Plan Decenal de Desarrollo Económico, logrando integrar armónicamente distintos sectores. En la práctica, el plan tuvo que ser revisado. Cuando estaba listo para considerarse su aprobación, como consecuencia del sismo del año 1960, fue necesario revisar los estudios y rehacer las metas de acuerdo a los requerimientos de la reconstrucción, con la debida consideración de la evaluación experimentada por el país entre los años 1959 y 1960, ya que los estudios originales estaban basados en la situación de los años anteriores a 1958.

Finalmente, el Consejo de la Corporación de Fomento aprobó el programa nacional de desarrollo económico para el período 1961 a 1970. La ejecución de este plan quedó bajo la tuición de la Corporación de Programación Económica y Reconstrucción, que, presidida por el Ministro de Economía, integraban además el de Hacienda, Obras Públicas, Minería, Agricultura, Vicepresidente y Gerente General de CORFO, Vicepresidente de CORVI y el Director del Presupuesto.

En la práctica, este organismo no logró poner en marcha el plan decenal, ya que las deficientes influencias políticas y las coyunturas entorpecieron la coordinación de los organismos que integraban.

Desde los comienzos de la campaña presidencial de 1964, todos los sectores políticos plantearon la conveniencia de hacer realidad los avances en materia de planificación realizados hasta la fecha, creando un sistema orgánico de planificación como instrumento para materializar los programas del Gobierno que dichos sectores políticos ofrecían al país. La idea de planificación técnica llevada al más alto nivel, encabezada por un organismo central de planificación dependiente directamente del Presidente de la República, fue formalmente expresada por el candidato de la Democracia Cristiana y por el del Frente Popular, creando el primer grupo político la Central Coordinadora de los Planes de Gobierno, y la Oficina Central de Planificación las fuerzas de Izquierda.

Obtenido el Gobierno por el señor Frei y, sobre la base del Departamento de Cuentas Sociales de la CORFO y de los profesionales de este partido político que componían CECOG, se estructuró un organismo de planificación que, sin ser legalmente reconocido, trabajó junto al Presidente de la República en sus primeros años de Gobierno. En el mes de julio de 1967 se promulgó la ley 16.665, oficializándose el organismo de planificación con el nombre de Oficina de Planificación Nacional, y estableció las bases jurídicas de planificación a sus niveles nacional, sectorial y regional.

Habían transcurrido, pues, 28 años desde que nuestro país, a nivel de Gobierno, tuvo la primera noción de las necesidades de que había que abordar sistemáticamente el problema del desarrollo económico y social, incorporando modernos conceptos de planificación, hasta la creación del organismo que debía asumir la entera responsabilidad de asesorar al Presidente de la República en estas tareas. Esta ley fijó el objetivo de la Oficina de Planificación Nacional, que no es otro que asesorar al Ejecutivo, Presidente de la República, en el proceso de la planificación para el desarrollo económico y social. Así, las tareas de ODEPLAN se orientan sobre los siguientes puntos: Proponer la orientación y fundamentos de la planificación nacional; coordinar los trabajos de los sectores para la elaboración de la planificación nacional de desarrollo; formular proyecciones económicas y sociales; proponer políticas específicas a los sectores estatales y privados; elaborar instrucciones técnicas para la preparación de planes, proyectos y programas; coordinar planes sectoriales y fijar prioridades; proponer políticas de desarrollo regional y de los planes sectoriales; determinar los planes regionales; del conjunto de los antecedentes obtenidos de las tareas anteriores, proponer al Ejecutivo el plan de desarrollo nacional anualmente; proponer al Ejecutivo el plan de inversiones para el Presupuesto nacional; y, una vez aprobado, por intermedio de la Dirección del Presupuesto asignar los recursos para la ejecución de los planes así aprobados; establecer normas para la evaluación económica y social de los proyectos de inversión; investigar y educar sobre nuevas técnicas de planificación; confeccionar las cuentas nacionales; orientar asistencia técnica y financiera internacional; informar al Ejecutivo de la situación y progreso

o contracciones en los planes y políticas aprobadas; formular el plan general de fomento de la producción nacional destinado a elevar el nivel de vida de la población mediante la correcta asignación de los recursos.

Pese a que la ley fue lo suficientemente amplia para que ODEPLAN pudiera cumplir sus objetivos fundamentales, el análisis hecho de los trabajos en los últimos 7 años llevan a concluir que su tarea para el desarrollo no alcanzó más allá de elaborar una planificación nacional para este objeto, que, por no haber sido debidamente evaluada y compatibilizada, quedó como una declaración de buenos principios. Tal vez, los principales escollos encontrados fueron que los intereses partidistas estuvieron por encima de los intereses nacionales, además de la situación equivocada que los llevó a convertirse en un fin en sí mismos y desvinculados de las políticas específicas para el desarrollo. Así, una vez más se pudo comprobar que, como cuando la CORFO quiso salirse de la propia área de influencia sectorial, no tuvo eficacia como institución impulsora de la planificación nacional, ya que tanto para ésta como para ODEPLAN, la incomprensión de los políticos y de la Administración central han sido obstáculos insalvables para una institución autónoma que carece del poder para influir en la ejecución de sus reglamentaciones cuando éstas se escapan a su directa jurisdicción.

El 11 de septiembre, la situación de la Oficina era caótica. Los funcionarios de mayor jerarquía habían desaparecido, y los que quedaron no tenían un concepto claro de cuál era la función que estaban desempeñando. No existía un nexo entre las subdirecciones regionales y las ^{nacionales,} que trabajaban como organismos totalmente independientes. Hubo necesidad de una reestructuración total, sin perjuicio de tener que montar un nuevo equipo de funcionarios que, paralelamente a la reorganización, tuvo que abocarse a proponer a la H. Junta de Gobierno las medidas más urgentes para controlar el caos económico en que el país se encontraba sumergido.

La acción de la Oficina se ha orientado sobre la base de una filosofía de subsidiariedad, de acuerdo con los principios emitidos por la H. Junta de Gobierno. Estos nos llevan a una planificación descentralizada y manejada de acuerdo con políticas específicas que alcanzan, en todo el ámbito nacional, a la actividad pública y privada. Este sistema opera de acuerdo con nuestra forma de Gobierno unitario; esto es, la Junta de Gobierno imparte las políticas globales para el desarrollo económico y social. ODEPLAN propone y emite, una vez planteadas por el Ejecutivo, las políticas específicas y elabora la planificación para el desarrollo económico y social. De las medidas anteriores, los sectores y las regiones elaboran los planes, programas y proyectos que, debidamente evaluados según las normas previamente fijadas por ODEPLAN, vuelven a esta Oficina donde se compatibilizan y se asignan las prioridades. Se conforma así el plan nacional de desarrollo y el plan operativo de corto plazo, los que se someten a la consideración de la H. Junta de Gobierno para su aprobación. Obtenido esto, por intermedio de la Dirección de Presupuestos se asignan los recursos del Presupuesto de Capital de la Nación. Imple-

mentan los planes aprobados los sectores y las regiones, que tienen la responsabilidad de su ejecución. El control de los avances físicos y financieros y de la correcta inversión de los recursos asignados es responsabilidad de ODEPLAN, quien informa de ello a la H. Junta de Gobierno.

Ante la pregunta del señor Presidente de la Junta en el sentido de que, en consecuencia, ODEPLAN lleva a la realidad los planes de acuerdo a la orientación que le da la Junta, responde:

Realiza la planificación y, una vez que le aprueba la planificación la Junta, pasa a la segunda etapa, que es

La parte planificación está compuesta de la planificación inicial para el sector estatal y de la política específica, que son los medios de planificación del sector privado. De ahí pasa, entonces, a los sectores, que se llaman los Ministerios y los gobiernos regionales. Ellos, a su vez, siguiendo las ideas centrales de las políticas globales y económicas, producen los proyectos y programas, los que vienen nuevamente a ODEPLAN, donde se compatibilizan y se asignan las prioridades que se someten para su aprobación por la Junta.

de
Compatibilizar significa estudiar/qué cantidad de recursos dispone el Estado y qué cantidad de requerimientos tiene el sector público y, entonces, se asignan las prioridades. Para eso, ODEPLAN tiene que emitir lo que se llama instrucciones para la evaluación de los proyectos, de manera que, de simple comparación, se pueda definir cuáles de las cosas que se propone ejecutar tienen los mejores rendimientos sociales, que es la parte en que le corresponde al Estado intervenir. Entonces, se compatibilizan los requerimientos económicos con las realidades económicas, y se somete a la aprobación de la Junta, quien es la que aprueba en definitiva cuáles de los programas y proyectos se van a desarrollar, de acuerdo con las prioridades y requerimientos establecidos por la Oficina de Planificación Nacional.

Aprobado esto, viene entonces la parte de implementación, en que funciona ODEPLAN con la Dirección de Presupuestos para asignar los recursos del Presupuesto de Capital que conforman el desarrollo de los planes de corto plazo, y parte de los recursos que se requieren para desarrollar planes y proyectos de más largo plazo, mediano plazo generalmente, que es lo que llamamos nosotros la etapa de implementación, junto con la ejecución de estos programas que corresponden, ya sea a los Ministerios, al gobierno regional y al sector privado.

Funcionando los planes, ODEPLAN lleva entonces la supervigilancia de ellos, controlando su avance físico, que se cumplan las metas y políticas diseñadas, que las inversiones de hagan de acuerdo con lo planificado, y mantiene de esto informada a la H. Junta de Gobierno para ver el fiel cumplimiento del plan. Ese es, más o menos, el proceso, mi General.

A la pregunta del señor Presidente de la Junta de que, en concreto, ODEPLAN planifica y controla, contesta:

Lo que pasa en la realidad --sin el ánimo de neles a la --

está aquí, es que ODEPLAN no pasó nunca más allá de esto: de emitir programas y proyectos; pero jamás estos proyectos se compatibilizaron y se vieron las verdaderas posibilidades, porque entraba la lucha política de los sectores políticos que querían influir, entonces, a través de hacer inversiones en determinados proyectos que no tenían ningún rendimiento social. Por ello, el rendimiento de los escasos recursos del país no se veía.

El señor Presidente de la Junta dice que, en consecuencia, ODEPLAN prácticamente entra a controlar a los Ministerios.

El representante de ODEPLAN responde: no, mi General, porque los Ministerios se controlan a través de las políticas globales y económicas de la Junta. Ellos realizan sus planes y proyectos para cumplir esas políticas. Los ministerios ejecutan lo que hemos planificado a través de sus distintos organismos o, aplicados al sector regional, los Gobiernos regionales, o los Ministerios a través de sus oficinas regionales. Y las oficinas regionales de planificación llevan el control del avance de los proyectos en el terreno. El control de los Ministerios se lleva exclusivamente para poder mantener informado al Ejecutivo de si sus políticas emitidas, sus ideas centrales están siendo respetadas o no lo están.

El General señor Mendoza pregunta qué pasaría si, por ejemplo, el Ministerio de Obras Públicas en un momento dado, o el señor Ministro, determinara un avance o una suspensión momentánea de un trabajo por razones propias que él estime necesario, qué podría hacer ODEPLAN en ese caso.

El representante de ODEPLAN explica lo siguiente: la posición de ODEPLAN es la siguiente: como lo veremos más adelante, ODEPLAN trabaja además con las oficinas de planificación sectorial. El Ministerio de OO. PP. tiene una oficina de planificación sectorial que, a su vez, trabaja encargada de velar que las políticas emitidas por su Ministerio se estén cumpliendo. Si hay una razón por la cual existe necesidad de suspender una obra porque se han encontrado imprevistos, por falta de fondos, etc., esta información llega por dos caminos: llega a través de la línea del Ministerio de OO. PP. al Ministro, y a través de la línea de LORPLAN (fonético) a la Oficina de Planificación. Como estas oficinas se mantienen en perfecto contacto, en perfecta coordinación, entonces se ve cuál es la causa. Si ésta es justificada, se le informa al Sr. Presidente de la Junta. Si no es justificada la medida, habrá que entrar a dejar al criterio de la persona que tiene la responsabilidad de ello de informar. Lógicamente, lo primero que hay que hacer es poner en antecedentes al Ministro y saber si ésta está informado, y ahí se verá si la información la da él o si la da ODEPLAN.

ODEPLAN no es un organismo de decisiones, sino un organismo asesor.

Queremos insistir que, hasta hoy, no ha existido una operación como la anteriormente indicada, pues jamás se emitieron pautas para la preparación, presentación y evaluación económica y social de los planes y proyectos. Además, sin temor a equivocarnos podemos decir enfáticamente que la asignación

de prioridades para los recursos, para la implementación, estuvo siempre amarrada al interés político partidista y administrativo.

Por las razones expuestas, ha sido una de las tareas primordiales de ODEPLAN actuar de acuerdo con lo que la ley le señala como meta específica, y, como veremos más adelante, las medidas que se han tomado nos capacitarán para poner en marcha planes para el desarrollo económico y social del país debidamente evaluados e implementados.

La ley 16.635 dispuso también la creación de oficinas sectoriales de planificación que, si bien en el hecho algunas existen legalmente, otras no han logrado ser activadas. Las que están en plena acción pertenecen a los Ministerios de la Vivienda, Agricultura, Educación, Salud y Relaciones Exteriores, y las que están por activarse pertenecen a los Ministerios de OO.PP., Minería, Justicia y Economía. Asimismo, esta ley facultó a la Dirección de ODEPLAN para crear las oficinas regionales de planificación. En el hecho, existen 13 de ellas y que, por la eliminación de sus componentes politizados, no cuentan aún con los profesionales que requieren para un normal desenvolvimiento.

Finalmente, sucesivas disposiciones legales han impuesto la participación de ODEPLAN en instituciones regionales de fomento, como son la Junta de Adelanto de Arica; el Comité Programador de Inversiones de Iquique y Pisagua; el Instituto CORFO Norte; la Corporación de Desarrollo de Atacama y Coquimbo; la Corporación de Desarrollo de Valparaíso y Aconcagua; el Consejo de Desarrollo de O'Higgins; el Consejo de Desarrollo de Colchagua; la Junta de Desarrollo Industrial de Bío Bío-Malleco-Cautín; el Comité Programador de Valdivia, Osorno y Llanquihue; el Instituto CORFO de Chiloé; el Instituto CORFO de Aisén; la Corporación de Magallanes y la Comisión Nacional para el Desarrollo de la Isla de Pascua.

Estructura de la Oficina de Planificación Nacional.

Para cumplir con las funciones ya mencionadas, la ley y el reglamento orgánico de ODEPLAN le han dado la siguiente estructura: a) Dirección Nacional. La jefatura superior está en manos de un director que asume la dirección superior técnica y administrativa del servicio. Es un funcionario que permanece en su cargo mientras cuente con la confianza del Ejecutivo y le corresponden las siguientes funciones: primero, coordinar la preparación del plan nacional de desarrollo y de los planes sectoriales y regionales que en base a él se elaboren; segundo, someter a la consideración del Presidente de la República las metas de desarrollo, sus alternativas y la política encaminada a su cumplimiento; tercero, presentar al Presidente de la República informes periódicos sobre la situación económica y social del país, y sugerir las medidas cuya ya adopción estime oportuna; cuarto; asesorar al Supremo Gobierno en la estructuración de los organismos sectoriales de planificación; quinto, presentar al Presidente de la República los planes, proyectos y programas elaborados por la Oficina; sexto, emitir las instrucciones técnicas conforme a las

cuales los organismos sectoriales de planificación deberán presentar sus planes, programas y proyectos específicos para la elaboración de los planes generales; séptimo, crear oficinas regionales de planificación; octavo, delegar sus funciones en empleados del servicio; noveno, en general, asumir todas aquellas tareas de jefatura administrativa superior necesarias para la buena marcha de la institución, impartiendo las resoluciones o instrucciones correspondientes.

Subdirección Nacional.- Al Subdirector Nacional le corresponde asumir la dirección técnica de los departamentos de planificación, contabilidad social, inversiones, estudios y de la subdirección nacional. El departamento nuevo que se creó ahí después del 11 de septiembre fue, precisamente, el de Estudios.

El Departamento Planificación desarrolla las siguientes funciones: realizar los trabajos para la elaboración de planes nacionales de desarrollo; compatibilizar los planes sectoriales y regionales con los planes y programas nacionales de desarrollo; estudiar y programar las políticas económicas y sociales para el cumplimiento del objetivo del desarrollo nacional, y realizar estudios sobre comercio exterior, consumo, inversión, recursos humanos, capital, tecnología y demás complementarios que el proceso de programación requiera.

Al Departamento de Contabilidad Social le compete elaborar las cuentas nacionales y otros sistemas de contabilidad social; preparar las publicaciones que ODEPLAN haga sobre la materia, y autorizar las citas históricas referentes al sistema de contabilidad social; preparar y perfeccionar permanentemente la metodología aplicable a la contabilidad social; preparar proyecciones y estimaciones de corto plazo en materia de contabilidad social.

El Departamento de Inversiones tiene a su cargo las siguientes funciones: formular la política de asignación de recursos de inversión; realizar, conjuntamente con otros organismos, los sectores necesarios para la formulación, implementación, coordinación y control del programa de inversiones; elaborar para los organismos sectoriales y regionales de planificación normas de preparación y evaluación de proyectos; promover la identificación y preparación de proyectos de inversiones en sectores compatibles con el programa de inversiones; evaluar aquellos proyectos que, por su magnitud o características, se consideren estratégicos para el desarrollo nacional; realizar estudios sobre los requerimientos de financiamiento interno y externo para proyectos y programas de inversión; identificar y analizar inversiones de integración, especialmente en el Area Andina.

Corresponde al Departamento de Estudios realizar, promover y coordinar las investigaciones y estudios para registrar las medidas y reformas que requieren el programa económico y social del Gobierno; efectuar los análisis

y estudios para conocer los efectos de las políticas de corto y mediano plazo que está aplicando el Gobierno y sus distintas modificaciones que sean necesarias. Este departamento trabaja organizado en una División de Estudios Especiales encargado de la primera de las tareas señaladas, y otra de Estudios de Coyuntura, que tiene a su cargo las últimas.

Subdirección de Planificación Regional. Corresponde al Subdirector de Planificación Regional coordinar los trabajos elaborados por las Divisiones bajo su dependencia y por las Oficinas Regionales de Planificación, CORPLAN. Las Divisiones dependientes del Subdirector de Planificación Regional son: División de planes y Políticas Regionales; División de Análisis Regionales, y la División del Afea Subregional.

Fiscalía. Corresponde a la Fiscalía velar por la legalidad de los actos de servicio visando sus resoluciones y representando las que no se ajusten a derecho.

Asimismo, le corresponde emitir los informes jurídicos que le sean solicitados.

Secretaría Ejecutiva, -bajo la dependencia del Director, le corresponde velar por el correcto funcionamiento administrativo y financiero de la Oficina y el desempeño del personal. De este Departamento dependen las Divisiones de Presupuesto y Finanzas; Personal y Bienestar y otras unidades administrativas.

Planificación Sectorial. El sistema de planificación sectorial comprende tres categorías de organización: Oficinas de Planificación y Presupuestos en aquellos Ministerios que preparan, total o parcialmente, planes sectoriales de desarrollo; Oficinas de Programación en los servicios descentralizados y demás organismos que participen en la preparación de planes sectoriales de desarrollo; Comisiones Coordinadoras que se establecen, como su nombre lo señala, para crear una vinculación entre Ministerios que preparen parcialmente planes sectoriales.

Dependencias.- Las Oficinas de Planificación y Presupuestos y las Oficinas de Programación funcionan bajo la dependencia jerárquica y administrativa de la autoridad correspondiente. Sin perjuicio de lo anterior, los organismos de planificación sectorial se encuentran sujetos a una doble dependencia técnica de la Dirección de Presupuestos, en lo presupuestario, y de ODEPLAN, en lo relativo a la planificación.

Creación de organismos sectoriales.- Las Oficinas de Planificación y Presupuestos existentes se han creado siguiendo 2 modalidades: por decreto su premo, en virtud de las normas contenidas en la ley/16635, orgánica de ODEPLAN, en esta situación se encuentran las Oficinas de los Ministerios de Obras Públicas, Minería, Educación, Salud y Justicia, y por ley especial, como sucede con Vivienda, Trabajo y Agricultura.

Funciones.- Las funciones de las Oficinas de Planificación y Presupuestos creadas por el cuerpo legal mencionado, pueden resumirse como sigue: proponer planes sectoriales de corto y largo plazo y asesorar al Ministro en la determinación de las políticas del Ministerio o Servicios que de él dependen: colaborar con los Servicios e instituciones respectivas.

proyectos de inversión; preparar los proyectos de los presupuestos de los Ministerios respectivos; estudiar y coordinar los presupuestos de los Servicios dependientes o descentralizados en sus relaciones con el Gobierno a través de los Ministerios; informar al Ministro y al Director de ODEPLAN del estado del avance de los planes, y al Director del Presupuesto sobre el desarrollo de los programas presupuestarios.

Debe señalarse que se ha mantenido el funcionamiento de la Oficina de Presupuesto creada por D.F.L. 106, de 1960, en forma separada de los organismos de planificación sectorial, lo que ha determinado problemas de funcionamiento. Otra limitación adicional es la señalada en la ley 16635, que prescribe que la creación de estos organismos no podrá significar au - mento de personal o creación de nuevos cargos. Como consecuencia de ello, la dotación de personal adecuado en los organismos sectoriales se ha visto seriamente afectada.

Planificación Regional.- La planificación regional se da a un doble nivel. En sus dimensiones nacionales y multinacionales, las tareas de planificación regional corresponden al Subdirector Regional de ODEPLAN. Los aspectos regionales propiamente tales corresponden a las Oficinas Regionales de Planificación ubicadas en las diversas zonas del país, las que se crean mediante resolución del Director de ODEPLAN y son dependientes de esta última, servidas por funcionarios del servicio. Se diferencian en esto de los organismos sectoriales de planificación, que actúan bajo la dependencia jerárquica de los Ministerios, los servicios respectivos.

El ORPLAN está dirigido por un Director, que tiene la calidad de funcionario de la confianza del Ejecutivo; el Jefe de Programación, que está a cargo de la conducción técnica de los trabajos, y el Secretario Ejecutivo de asuntos administrativos.

Las funciones de ORPLAN son preparar planes y programas regionales; coordinar la preparación de los planes y proyectos que el Gobierno ejecuta en la región a través de organismos públicos o privados, y asesorar al Intendente, autoridades políticas o administrativas y organismos privados regionales en la formulación y ejecución de programas y proyectos de desa-rrollo regional.

Estadística y Preinversión.- Para un desempeño más eficiente de las labores de ODEPLAN, se ha programado la incorporación de dos organismos adicionales: primero, el Centro Nacional de Desarrollo y Coordinación de los sistemas de información. El actual sistema de información estadística del país es considerado insatisfactorio por la mayoría de los usuarios, tanto del sector público como privado, lo que hace necesaria la planificación del sistema de modo que produzca la información que responda a las necesidades de los usuarios, de acuerdo a las prioridades de uso, y establezca equili - brio entre la demanda y la oferta de información. Se ha presentado un estudio completo sobre esta materia al Ministerio de Economía para su resolución.

Segundo, el Instituto Nacional de Preinversión.- En nuestro país se ha detectado una notable escasez de proyectos específicos, técnica y económicamente bien formulados y que respondan a las prioridades de inversión establecidas en los planes económicos nacionales. La carencia de mecanismos de generación de proyectos complementarios al sistema de planificación, que tengan a su cargo la coordinación de las actividades de preinversión, es una fuente de graves distorsiones en la composición de la inversión pública.

Esto se debe a que, en ausencia de tal mecanismo, los escasos recursos disponibles se concentran excesivamente en aquellos sectores donde la identificación de proyectos es obvia, como en infraestructura, donde es más fácil determinar necesidades de inversión, a expensas de otros sectores.

Para la creación y puesta en marcha de este Instituto de Preinversión se cuenta con el más amplio respaldo del BID, organismo que prestará asistencia directa en la elaboración de los proyectos de legislación, estatutos y manuales operativos.

Planificación.- Definimos a la planificación como el conjunto de planes que, ensamblados en forma coherente, orientan el desarrollo económico y social del país. Esta definición es más amplia aquí en Chile que lo habitual, pero es armónica con los objetivos y estrategia socio-económica del Gobierno en cuanto a asociar planes, programas y políticas como componentes inseparables de la conducción del país.

Señalamos siete elementos esenciales como integrantes de este conjunto: primero, un plan decenal indicativo de desarrollo económico y social; después, planes decenales indicadores sectoriales; programas de políticas económicas y estudios; planes operativos anuales, nacional y regional; sistema nacional de prioridades de inversión; estudios sectoriales básicos y plan nacional de desarrollo a mediano plazo. En síntesis, planes de largo, mediano y corto plazo y un conjunto de políticas económicas coherentes.

Ante la pregunta del señor Presidente de la Junta en cuanto a si está elaborado el plan nacional basado en el plan de acción del Gobierno, responde: "Se sería, digamos, el plan decenal indicativo de desarrollo económico y social.

La marcha económica del país estaría determinada, básicamente, por una planificación coherente con un conjunto de políticas económicas que orienten el sector privado y algunos sectores independientes y el sector público en un sentido que sea armónico con las orientaciones globales que ha dado la Junta.

Entonces, esto es más inmediato. Esto es de más larga elaboración y exige una acumulación de datos que todavía está en un proceso de acopiarse, pero que se piensa dejar en marcha a más tardar a fines de este año.

Hasta ahora, hemos estado viendo el esquema teórico, para entrar después al práctico.

Plan Decenal Indicativo de Desarrollo Económico y Social.- Se puede definir como una predicción global de la evolución prevista para 10 años en los sectores de las variables básicas de la economía. Tiene como objeto proveer la información básica y un esquema de referencia para tres objetivos: primero, orientar al sector público frente a decisiones económicas y sociales de largo, mediano y corto plazo; segundo, orientar las decisiones del sector privado, en cuanto a la decisión económica, y tercero, mover un patrón de referencia para evaluar el desempeño de la economía.

Los Planes Decenales Indicativos Sectoriales son los documentos bases para la formulación del plan indicativo nacional. Este Plan Indicativo Nacional es, en realidad, un conjunto, un resumen de los planes Decenales Indicativos Sectoriales. También éste tiene por objeto orientar la acción del sector público, pero ya en forma más concreta.

El Programa de Políticas Económicas corresponde al conjunto armónico de medidas económicas que inducen el desarrollo en función de los objetivos del Gobierno; lo que se podría definir como una planificación a través de los mecanismos del mercado, a los estudios contingentes que informan esta acción. Tiene como objetivo primario esta política el estimular un desarrollo vigoroso y sano de la actividad privada y de las empresas del Estado.

Los Planes Operativos Anuales, tanto nacional como regional, se pueden definir como una formulación sistemática de los gastos e inversiones anuales previstos por sector, región o institución, en o a través del sector público.

El Sistema Nacional de Prioridades de Inversiones es un esquema que permite formular y evaluar los proyectos de inversiones técnicas, además de un informe. Tiene como objetivo racionalizar el proceso de inversión de los recursos estatales con referencia a procedimientos y precios o costos socialmente básicos. Hasta ahora, prácticamente, la asignación de recursos se ha hecho con un esquema físico, con un criterio físico.

Los Estudios Sectoriales Básicos deben analizar en profundidad la situación actual y las proyecciones de los elementos fundamentales de la economía. Ello, con el objetivo de orientar la decisión económica de los sectores público y privado.

Finalmente, el Plan Nacional de Desarrollo a mediano plazo debe formular direcciones globales para períodos de tres años en los principales sectores de la economía, junto a estimaciones de gastos e inversiones anuales del sector público. Como los planes mencionados anteriormente, tiene por objeto orientar la actividad económica del país.

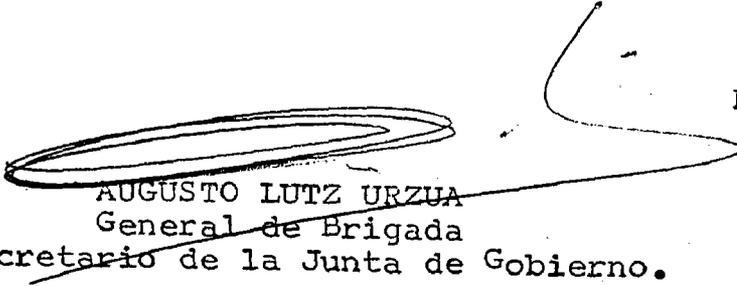
Un esquema de planificación como el que se ha señalado, requiere un apoyo institucional como el que proporciona ODEPLAN, que tiene la responsabilidad de compatibilizar y coordinar los componentes que se señalan, y deben concurrir a estas tareas de planificación diversas reparticiones de los sectores público y privado.

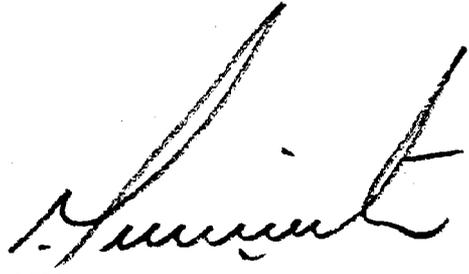
Para lograr una contribución efectiva al desarrollo económico, la planificación debe entenderse como un proceso continuo y dinámico de modo tal, que los planes y políticas se adecúen a las circunstancias necesariamente cambiantes del momento económico. Orientan el esquema de planificación fijado los siguientes criterios básicos:

- 1º.- El Estado, como lo ha señalado la H. Junta de Gobierno, sólo debe asumir directamente aquellas funciones que las sociedades intermedias o particulares no estén en condiciones de cumplir adecuadamente. De ahí que deberán crearse a través de políticas económicas coherentes y estables las condiciones que permiten el crecimiento de la actividad privada.
- 2º.- Los planes de desarrollo y las políticas económicas deben constituir etapas complementarias y coherentes del sistema global de planificación, siendo las últimas, las políticas, el elemento más dinámico de este conjunto, desde el punto de vista de su efecto inmediato sobre la economía.
- 3º.- La descentralización económica, expresada tanto en su dimensión geográfica como en el número de unidades independientes que participan en la actividad económica y social, es esencial para activar el desarrollo a través de un mejor uso de los recursos.

Finalmente, debemos dejar en claro que las circunstancias nacionales, muy conocidas, agregadas a otras mencionadas anteriormente, no han permitido desarrollar el sistema de planificación señalado en todas sus partes, sino que en algunas solamente. La normalización que se visualiza en los próximos meses hará posible implementarlo en forma integral a partir del año 1975 con todos sus componentes en marcha, lo que es una estimación realista.

--Se levanta la sesión siendo las 20 horas.


AUGUSTO LUTZ URZUA
General de Brigada
Secretario de la Junta de Gobierno.


AUGUSTO PINOCHET UGARTE
General de Ejército
Presidente de la Junta de Gobierno.