

## REDACCIÓN DE SESIONES

1

### COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO

Sesión 2ª, celebrada en miércoles 2 de mayo de 2007,  
de 11.07 a 13.21 horas.

#### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor José Pérez.

Concurren la diputada señora Marisol Turres y los diputados señores Claudio Alvarado, Alfonso De Urresti, Gonzalo Duarte, René Manuel García, Enrique Jaramillo, Cristián Monckeberg, Sergio Ojeda, Jaime Quintana y Gastón Von Mühlentrock.

Asisten como invitados los ex funcionarios de la Empresa de Ferrocarriles del Estado señores Juan Espinoza y Jorge Letelier.

#### TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión constitutiva se da por aprobada por no haber sido objeto de indicaciones.

El acta de la sesión 1ª, ordinaria, queda a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, pido la palabra sobre la Cuenta.

El señor PÉREZ (Presidente).- Tiene la palabra su Señoría.

## REDACCIÓN DE SESIONES

2

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, pido que se reiteren las gestiones para ubicar al ingeniero y ex funcionario de EFE señor Rolando Araos, porque, según lo expresado por los dirigentes sindicales que concurrieron a la Comisión, poseería información que no es menor para el avance y los resultados finales de nuestra investigación.

El señor PÉREZ (Presidente).- Así se hará, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, haré entrega a la Secretaría de los datos de la empresa encargada de efectuar las reparaciones en Ferrocarriles, con el objeto de que sus representantes sean invitados a la Comisión.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muy bien, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, al término de la sesión daré a conocer a la Secretaría los datos necesarios para invitar a los representantes del comité conformado en el sur con motivo de la implementación del tramo Temuco-Puerto Montt.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muy bien, señor diputado.

Tiene la palabra el diputado señor Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, si bien habíamos adoptado un preacuerdo para invitar a la próxima sesión a los representantes de la Contraloría General de la República y al ex presidente del directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, señor Luis Ajenjo, propongo invitar primero al órgano contralor, que nos remitió el voluminoso

## REDACCIÓN DE SESIONES

3

informe en el que se daba cuenta de situaciones anormales o irregulares en EFE, puesto que es necesario profundizar algunos aspectos con el contralor y, con posterioridad, al señor Luis Ajenjo, con el objeto de formularle algunas consultas en el mismo sentido.

El señor PÉREZ (Presidente).- Comparto su planteamiento, señor diputado, pero quiero que la Comisión se pronuncie si para la próxima sesión invitamos a ambas partes o sólo a la Contraloría, a fin de dejar al ex presidente del directorio de EFE mencionado para una ocasión posterior.

Tiene el diputado señor Claudio Alvarado.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, dada la trascendencia de los informes de la Contraloría y la magnitud de sus observaciones sería una mala decisión limitar la participación de sus representantes, de manera que propongo dedicar la próxima sesión completa a la Contraloría y con posterioridad invitar al ex presidente de EFE, señor Luis Ajenjo.

El señor PÉREZ (Presidente).- ¿Habría acuerdo en tal sentido?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, tal como lo señalé con anterioridad, creo que para la próxima sesión es importante invitar a los señores Amador Rodríguez y Jesús Rodríguez, representantes de la empresa Temoinsa, ubicada en Exposición 1810, maestranza San Eugenio, Ferrocarriles, cuyo número de teléfono es 6830447.

El señor PÉREZ (Presidente).- Perfecto.

En la sesión siguiente vamos a convocar exclusivamente a la Contraloría General de la República. En la subsiguiente, nos interesaría escuchar a don Luis Ajenjo,

## REDACCIÓN DE SESIONES

4

al ex presidente del directorio y al ex gerente general de Ferrocarriles.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Es importante convocarlos porque ellos han reparado los carros de ferrocarriles.

El señor PÉREZ (Presidente).- También es importante escuchar a la persona que no concurrió hoy por encontrarse enferma, pero que esperamos vendrá en su momento.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- La participación de todas esas personas es importante para la investigación.

El señor PÉREZ (Presidente).- Como sabemos, esta sesión tiene por objeto abocarse a la investigación de presuntas irregularidades ocurridas en la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

Con tal objeto, la Comisión acordó invitar a los ex funcionarios señores Jorge Letelier y Juan Espinoza, ex contador de la empresa.

Se suspende la sesión para recibir a los invitados.

*-Ingresan los invitados.*

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

En nombre de la Comisión, doy la bienvenida a nuestros invitados.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Jorge Letelier.

El señor LETELIER.- Señor Presidente, he traído dos presentaciones: una, de carácter general, que aborda el tema sobre cómo se estructuró financieramente el plan trienal 2003-2005, sobre cómo se preparó la estructuración financiera del plan trienal 2006-2008 y respecto de cómo se desarrolló todo esto durante el período que correspondía.

La otra -los documentos ya están en poder de la Secretaría-, se refiere a una repuesta a la denuncia de trabajadores respecto de que yo habría triplicado mi sueldo.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Voy a dejar copia de mis presentaciones.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señor Letelier, sus exposiciones ya fueron fotocopiadas. Puede hacer uso de la palabra.

El señor LETELIER.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero señalar que soy un profesional, economista de la Universidad Católica, seleccionado en un proceso de *head hunter* a fines de 2000.

El proceso se inició a fines del 2000, e ingresé a la empresa el 1 de marzo de 2001. Fui gerente de administración y finanzas hasta mediados del 2004; luego, solamente gerente de finanzas hasta el 30 de diciembre de 2006.

La primera labor que me correspondió fue mejorar la calidad de la gestión de la empresa, la cual estaba en condiciones muy precarias; no había información de ningún tipo, ya que había sólo algunos software obsoletos que actuaban en forma independiente.

En 2001 había treinta PC en la empresa, no había correo electrónico ni internet. En definitiva, no había posibilidades de que los gerentes pudieran hacer gestión alguna.

Las autoridades, Dirección de Presupuesto y el Sistema de Empresas Públicas, tampoco tenían conocimiento del pie en que se encontraba la empresa. Esa fue mi primera labor.

Se elaboró un plan informático que incluyó la incorporación de software integrado con responsabilidad en los usuarios, correo electrónico, página web, sistema de venta y reservas de boletos, porque el que existía tenía veinte años de antigüedad; sistema de tráfico -el anterior se llevaba en forma manual y no permitía el uso eficiente de las vías-; sistema de administración financiera para llevar la contabilidad, a cargo del señor Juan Espinoza.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Durante el primer período se hizo la contratación e integración de sistemas informáticos que permitiera a los ejecutivos de la empresa tener gestión, la que efectivamente se logró contratando los sistemas informáticos de venta y administración de tráfico, que se llevan hasta hoy en servidores que se encuentran en Madrid, España, y usamos toda la tecnología y *know how* que Renfe tiene para esos efectos.

Para los sistemas administrativos se contrató el sistema SAP, que se utiliza hasta hoy y permite tener información única y actualizada en la empresa. Además, el gerente general y todo el resto de los funcionarios conocen lo que está pasando en cada momento.

Ese sistema fue implantado en la empresa en sólo cinco meses. A comienzos de 2002 ya se encontraba operando y significó un esfuerzo importante, principalmente por el cambio cultural y lo que significaba trabajar con un sistema de ese tipo.

Posteriormente, la labor principal que me correspondió realizar fue la tarea de establecer la estructuración financiera del plan trienal 2003-2005.

La estructuración estaba constituida, en primer lugar, por la colocación de bonos con garantía del Estado por un total de 480 millones de dólares, que originalmente iban a ser 580 millones de dólares, pero Hacienda redestinó 100 millones más al Metro y cien millones menos a EFE.

Para conseguir el financiamiento se accedió a los activos que tenía la empresa y que estaban fuera de operación, los que se traducían en una cantidad importante de bienes de todo tipo, propiedades, empresas, participaciones en sociedades que requerían de un tiempo para ser vendidos en forma eficiente. Si se hubiera hecho en forma inmediata habríamos producido una pérdida importante, pues se habría tratado más bien de una liquidación de activos.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Entonces, se definió un período de diez años para liquidar esas propiedades y, por lo tanto, había que buscar créditos-fuente que permitieran financiar la totalidad de las inversiones, aquella parte que no estaba financiada por los bonos.

Los créditos-fuente tuvieron dos orígenes principales: uno, la incorporación del sector privado en los contratos de rehabilitación y mantenimiento de la vía, lo cual significó créditos a 10 años plazo, y luego, una búsqueda de créditos sindicados en el mercado internacional de capitales.

En el caso de las compras de trenes pudimos acceder a créditos a siete años plazo con la garantía de la ECA española, organismo que garantiza las exportaciones a diferentes países. También en el caso español, el Cesce, Compañía Española de Seguro de Crédito a la Exportación, accedió a garantizar esos créditos y, por lo tanto, fueron créditos que no tienen garantía del Estado, sino solamente garantía de ellos.

Estos créditos fueron licitados y adjudicados en excelentes condiciones financieras y con costos muy bajos.

El otro crédito importante es el otorgado para el proyecto de electrificación y comunicación; crédito de aproximadamente 80 millones de dólares que tuvo una garantía parcial del Cesce, porque no todos los bienes y servicios de este proyecto tenían su origen en la Comunidad Económica Europea.

Todos ellos fueron solicitados y adjudicados en muy buenas condiciones. Este último crédito se licitó en conjunto con un crédito de la empresa Merval para la adquisición de sus trenes.

Esta operación crediticia involucraba el de Merval por 100 millones y el de Cesce por 180 millones, que también fue licitado en forma internacional. En los antecedentes que

## REDACCIÓN DE SESIONES

8

dejo está todo el proceso realizado en la licitación, todos los bancos que participaron, todas las negociaciones que se realizaron, junto con el beneplácito y las autorizaciones correspondientes del SEP y la Dirección de Presupuestos. Todo ello quedó perfectamente financiado.

Las colocaciones de bonos también fueron realizadas en excelentes condiciones. Conseguimos los mejores trenes que había en el mercado en esa época gracias a la colocación de bonos. En la presentación se incluye todo el desarrollo que eso significó.

Esa es, fundamentalmente, la forma en la cual se financió este plan trienal. Parte importante, como se señalaba, consistía en la venta de una cantidad importante de propiedades y de participaciones en sociedades que la empresa tenía, proceso que se cumplió muy bien, por lo menos hasta el período en que finalizó este plan trienal.

Lamentablemente después, quizá parte de estas ventas han sido suspendidas, no sé en qué situación se encuentran, pero mientras estuve en la administración eso se llevó a efecto y se cumplió perfectamente.

Para el plan trienal 2006-2008, de igual forma estaba definido un plan de inversiones de 300 millones de dólares, de los cuales la mitad correspondía a obras de infraestructura, y de éstas, 125 millones tenían relación con proyectos de seguridad, fundamentalmente de nivelación de cruces en los sectores urbanos, fuente importante de accidentes en el sistema ferroviario.

Los otros proyectos estaban asociados con el sector privado y, por lo tanto, contaban con financiamiento. Uno de ellos referido al acceso a los puertos permitiría un mejor uso del sistema de carga. Aquí, lo que se iba a hacer era un modelo que rescatara los beneficios de los operadores de carga. La operación de carga la hacen los privados con los operadores de los puertos y con los dueños de la carga.

## REDACCIÓN DE SESIONES

Ferrocarriles sólo arrienda las vías. Por lo tanto, la inversión considerada para esos efectos de 70 millones de dólares, la mitad iban a ser aportados por los privados de la forma que estaba señalada.

De igual forma, estaba contemplado un tren de cercanía a Padre Hurtado, con una inversión de 55 millones de dólares, 15 de los cuales estaban destinados a un proyecto de rehabilitación de trenes dados de baja, fundamentalmente en el sector de Valparaíso, en el proyecto Merval, e infraestructura por 40 millones de dólares. Cabe señalar que este es un proyecto que tiene la particularidad de tener rentabilidad privada y, por lo tanto, era atractivo para el sector privado incorporarse a un proyecto de estas características. Por lo tanto, desde ese punto de vista no había problemas de financiamiento. De hecho, había empresas que habían manifestado su interés en participar en él.

Las otras inversiones menores de este nuevo Plan trienal decía relación con compras de automotores para reforzar el tema de cercanía de Metrotren, fundamentalmente, y para hacer el servicio de Victoria a Valdivia, con dos equipos adicionales.

Como señalaba, el financiamiento consideraba aportes públicos por 150 millones de dólares, porque se refería a los temas de infraestructura, de los cuales 125 millones estaban destinados al tema de seguridad.

En su oportunidad, cuando esto fue presentado al Sistema de Empresas Públicas, SEP, en aquel entonces el consejero del SEP y director de Presupuestos, Mario Marcel, propuso que parte importante, a lo menos el 50 por ciento de estos recursos, fueran aportados por los gobiernos regionales en las regiones donde hubiera estos cruces que iban a solucionar este problema de seguridad; 35 millones correspondían a aportes privados en los dos proyectos que había señalado, y otros 50 millones se relacionaban con

proyectos en los cuales Ferrocarriles participaba con financiamiento a largo plazo, a través de ventas de activos. A pesar de todo lo que ya se había vendido o estaba contemplado hacerlo para financiar el plan 2003-2005, había otros 65 millones de dólares que se podían destinar para estos efectos.

Dicho Plan trienal fue aprobado por el SEP en febrero de 2006 y, posteriormente, fue presentado al Ministerio de Transportes y al de Hacienda, y ahí quedó. Lamentablemente, ahí quedó, porque quedó inconclusa parte importante de las inversiones que las empresas estaban realizando, lo que genera parte de los problemas que la Empresa hoy está enfrentando.

Eso, en términos generales es la labor que me correspondió realizar en la venta para el financiamiento del Plan trienal 2003-2005 y trabajar en la estructuración de lo que iba a ser el Plan trienal 2006-2008, que hasta el día de hoy no ha sido puesto en marcha.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, don Jorge señala que este Plan Trienal 2006-2008 fue aprobado en febrero de 2006 por el SEP. ¿Por qué no se aprobó por parte de la Dirección de Presupuestos o de Hacienda?

En segundo lugar, quiero que nos haga entrega en forma detallada de todos y cada uno de los aspectos que consideraba el Plan Trienal 2006-2008. Usted señaló el tren de cercanía para Padre Hurtado y 120 millones para seguridad. Me gustaría saber con precisión cuántos son los recursos considerados para el tramo Valdivia-Temuco, qué tipo de equipos se pretende adquirir y cuál es el Plan Trienal que no se llevó a cabo.

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

El señor ESPINOZA (don Juan).- Señor Presidente, mi exposición está a disposición y se refiere a aspectos

## REDACCIÓN DE SESIONES

11

personales relacionados con mi trayectoria laboral en Ferrocarriles del Estado.

Ingresé a la empresa el 2 de enero de 1988 como analista del área de normas del departamento de contabilidad, responsable de implementar normas de carácter contable para unidades de negocios de la empresa.

Desde 1994 a 2000, asumí el cargo de jefe del área de normas de dicho departamento, donde estaba a cargo de la preparación de los estados financieros de EFE y de sus filiales de entonces.

Después, a mediados de 2000, asumí el cargo de contador general de Ferrocarriles con dependencia directa del gerente de administración y finanzas. Las responsabilidades de ese cargo eran que se cumplieran los procesos contables y controles internos contables, que permitieran asegurar que las cuentas y los informes financieros fueran razonablemente confiables; que las operaciones se ejecutaran de conformidad a los principios contables de aceptación general y con la autorización general y específica de la administración; emitir reportes mensuales y acumulados al gerente de Administración y Finanzas sobre la información financiera y económica de EFE, conteniendo el análisis de las variaciones más relevantes respecto del período anterior; la preparación y emisión de los estados financieros contables, que se reportan al Directorio y entidades externas como la Superintendencia de Valores y Seguros, Sistemas de Empresas Públicas -SEP-, ministerios de Hacienda, de Transportes y Telecomunicaciones y de Economía; Dirección de Presupuestos, bolsas de valores, Contraloría General del República, etcétera. Dichos estados contables que se informan a las entidades externas mencionadas, se realizan en forma trimestral, siendo los de carácter semestral y anual debidamente auditados por auditores externos.

## REDACCIÓN DE SESIONES

12

Mi función como contador general de la empresa la llevé a cabo hasta mayo de 2005, fecha en la cual EFE puso término a mi contrato laboral.

Respecto a la información señalada por algunos medios de comunicación en relación con mi persona, quiero manifestar que trabajé hasta la fecha antes indicada, por lo que no tuve participación alguna en el balance de diciembre de 2005. Por lo tanto, desconozco si existe vicio de exposición o de forma en dicho balance.

En todo caso, estoy a disposición de la Comisión para las consultas que me quieran formular.

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

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, si el Plan Trienal 2006-2008 no se ha aprobado, eso quiere decir que en estos momentos Ferrocarriles está sin ninguna inversión.

El señor Letelier habló de una cantidad de recursos para distintos proyectos. Dichos proyectos, ¿fueron aprobados por esos montos o fueron aumentados?

Por otra parte, ¿cuántos de esos proyectos se realizaron y a cuánto alcanzaron los montos? Para nosotros es importante saberlo, porque la Comisión investigadora está abocada a revisar los recursos de Ferrocarriles.

El señor Letelier también se refirió a los terrenos que Ferrocarriles vendió. Me gustaría saber el monto de la venta de dichos terrenos y cuántos de esos recursos se reinvirtieron en Ferrocarriles.

Ahora bien, el señor Juan Espinoza dice que se pone a disposición de la Comisión en lo que le corresponde. Estoy de acuerdo, ya que no podía tener antecedentes de esto. Pero, derechamente, me gustaría saber si dentro de las contabilidades de ferrocarriles se pusieron las cantidades

## REDACCIÓN DE SESIONES

13

efectivas, si están incluidos todos los contratos que se hicieron y todos los gastos de ferrocarriles.

La misma pregunta para usted, señor Espinoza: ¿Los contratos iniciales fueron aumentados en lo que usted conoce? Me refiero a las vías, las reparaciones, la compra de maquinaria. ¿En qué monto, si es que fueron aumentados?

De la plata de ferrocarriles, ¿cuánto fue el monto que sacó de la estación para la inmobiliaria que ellos tienen?

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

El señor OJEDA.- Señor Presidente, llegó el momento de concretar y de puntualizar el tema para determinar lo que estamos buscando. Es decir, si ha habido irregularidades y si ante ellas existe responsabilidad de algunos personeros de Ferrocarriles.

Aquí se habla mucho y se dicen muchas cosas. Incluso, con mucha simplicidad se habla de que se robaron ferrocarriles, concepto que no comparto porque como abogado considero que la presunción de culpabilidad hay que respetarla siempre y hay algunos que dan por hecho que aquí ocurrió ello. Entonces, si fuera así, ¿para qué estamos investigando si ya se antepuso una responsabilidad?

Hay que investigar, hay que aclarar y determinar las circunstancias y, de acuerdo con el proyecto, llegar hasta el fondo y ver qué es lo que ha ocurrido en verdad.

Señor Letelier, quisiéramos saber en qué se gastó hasta el último peso. He leído algunas declaraciones de don Luis Ajenjo, en las que él se exime de responsabilidades y de culpas. Dice que todo se gastó perfectamente. Es por ello que me gustaría conocer más detalladamente las inversiones en materia de carros, de locomotoras, etcétera.

Estábamos muy ilusionados con el plan trienal y se hablaba de locomotoras, de carros y de una serie de

## REDACCIÓN DE SESIONES

14

inversiones. Quisiéramos saber si en verdad se ha invertido con claridad. Lo digo porque aquí hay un informe de Contraloría y una serie de cosas que se han señalado sobre el particular.

Por otra parte, está don Jaime Espinoza, que fue contador general. También me llama la atención la gran cantidad y el volumen de investigaciones que Contraloría hizo a través del tiempo. He sabido que sobre Ferrocarriles recaen una serie de fiscalizaciones y controles por ley. ¿Usted cree que toda la fiscalización que se hizo en Ferrocarriles logró aclarar temas o, sencillamente, estas fiscalizaciones estuvieron a la par con las gestiones que Ferrocarriles estaba haciendo? Quizás, de alguna manera estas fiscalizaciones controlaron que las cosas no se hicieran de una manera irregular. Hay fiscalizaciones externas, como las que efectúa Contraloría, y fiscalizaciones internas, llevadas a cabo por una serie de organismos contralores al interior de Ferrocarriles. Entiendo que si hay tantos organismos fiscalizadores no pueden estar ocurriendo todas estas irregularidades que uno conoce a través de la prensa, de comentarios, etcétera.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, por su intermedio, concedo una interrupción al diputado señor García.

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

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, quiero señalar que se nos fue un detalle: nadie está juzgando al señor Ajenjo ni a las administraciones anteriores. Eso no me interesa. Lo que sí me interesa, a través del señor Letelier o del señor Espinoza, es detallar la afirmación del señor Ajenjo, quien expresó que no se

## REDACCIÓN DE SESIONES

15

desaparecieron platas. Realmente, los proyectistas de Ferrocarriles dejan mucho que desear, si es que no es así.

Nadie le está diciendo que se llevó la plata para la casa, pero él mismo declara que se empezaba, por ejemplo, un proyecto con 9 millones de dólares y terminaba en 18 millones de dólares. Proyectos de 30 millones de dólares terminaron costando 60 millones de dólares; 90 millones de dólares terminaron en 180 millones de dólares. Entonces, ¿qué pasó con esa plata o con esos excedentes? Porque si usted saca un proyecto por 90 millones de dólares y termina en 180 millones de dólares, ¡perdóneme, pero algo está sucediendo! Nadie está juzgando a nadie, pero una equivocación del ciento por ciento y en millones de dólares, por lo menos, la Contraloría o la fiscalización interna de ferrocarriles o ustedes mismos que estuvieron en ese período debieron saber qué pasó con ese dinero. Ese es el fondo del problema. Nadie está acusando ni juzgando a nadie de robar ese dinero. Sí, a lo mejor, de utilizarlo en otras cosas. No sé, no lo sabemos y para ello está la Comisión investigadora.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, están presentes dos ex funcionarios de EFE que, de una u otra manera, tuvieron un rol importante en la administración de carácter administrativo financiero de la empresa y en un período en el cual se asignaron una cantidad de recursos no menor, más de 1.100 millones de dólares, en una plan trienal y donde este mismo Congreso aprobó una ley que permitía el aval del Estado para sacar adelante estas iniciativas.

Está claro que la función del señor Letelier, como él señaló, fue levantar los sistemas de información, establecer determinados procedimientos de acuerdo con la información que entregó en secretaría sobre asesorías de carácter económico y de inspecciones a Merval. En fin, aquí

interesa la calidad del gasto y la forma cómo se ejecutó éste. De hecho, se invirtieron millones de dólares en cosas que hoy no funcionan. Entonces, en las decisiones que se tomaron de inversión, como gerente de administración y finanzas, ¿conoció evaluaciones técnicas y sociales de cada uno de los proyectos? ¿Conoció alternativas entre los diferentes tipos de equipamiento que se podían comprar o adquirir por el tema del desarrollo del plan trienal? ¿Existió un adecuado resguardo del patrimonio fiscal en los contratos que se suscribieron? ¿Por qué las adquisiciones a EFE no se hacen con licitaciones públicas abiertas, sino que en trato directo? Está claro, todos conocemos los millones de dólares que se asignaron a EFE, pero aquí interesa la calidad y la efectividad de ese gasto. A todas luces, la plata hoy día no está, pero las cosas tampoco funcionan. ¿Quiénes participaron en esos procedimientos y en esas decisiones? A lo mejor, como gerente de administración y finanzas o en la parte de contabilidad les decían: "aquí está el contrato y hay que pagar en tal fecha tal cantidad. Hay que renegociar este crédito o hay que reformular este contrato o hay que ampliar los montos". En fin, ¿quiénes tomaron esas decisiones? ¿Bajo que criterio las tomaron?

Insisto, mi duda es respecto de la calidad del gasto ejecutado. Aquí no se trata de decir: "hay 1.100 millones dólares y ocupémoslos", sino de saber la forma cómo se ocupó ese dinero, pues creo que allí existe la responsabilidad de alguien en el porqué hoy las cosas no están funcionando.

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

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, hace algunos días, en una entrevista el señor Ajenjo señalaba que los problemas que el país conoce se deben fundamentalmente a obras que finalmente no se ejecutaron y lo que no hubo aquí

fue continuidad en el plan trienal 2003 y 2005, con obras que eran, a juicio de él, absolutamente necesarias para la buena marcha y funcionamiento de la empresa en las distintas regiones y en los distintos proyectos. Por lo tanto, me gustaría conocer la opinión un poco más en profundidad del señor Letelier. ¿Qué elementos pueden hacerle pensar que efectivamente aquí faltaron proyectos de continuidad? Me refiero, sobre todo, en el tema administrativo financiero que ellos conocen.

Del mismo modo, en el plan trienal, aquí se señalaba que había obras en materia de seguridad -conozco algunas de mi región, Araucanía, Lautaro o Victoria- que no se ejecutaron. ¿La decisión de no hacer esas obras o de interrumpir su ejecución se debió a motivos financieros o a decisiones que tomaba la gerencia? ¿En qué orden estaban esas decisiones?

Por otra parte, quiero saber que información tiene el señor Espinoza respecto de que habría facturas que no fueron pagadas o en las cuales la empresa habría actuado como acreedor y no las cobró.

Asimismo, por una parte, saber acerca de los oficios de fiscalización enviados por la Contraloría en el período en que se desempeñó, que no fueron respondidos por la empresa y, por otra, respecto de las asesorías, que han sido cuestionadas, realizadas a algunos trabajos que previamente ya habían sido hechos por Invía, por ejemplo. Entonces, quiero saber cómo se hacían las asesorías, si eran licitadas y qué control financiero había.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, quiero que el señor Espinoza se refiera a los siguientes asuntos.

En primer lugar, respecto de los dichos del señor Jaime Rebolledo, quien nos hizo presente que su salida de EFE se produjo como consecuencia de que usted se habría negado a suscribir un balance que contendría vicios. El texto de la

## REDACCIÓN DE SESIONES

18

versión taquigráfica de la sesión pasada señala: "Y podemos aquí citar a Juan Espinoza, contador general de la Empresa de Ferrocarriles, que tenemos entendido fue despedido al negarse a firmar un balance que, a su juicio, no estaba correcto".

En segundo lugar, de los informes emanados de la Contraloría existe una denuncia por la desaparición de alrededor de 20 mil copias de facturas, cuarta copia de factura de los años 1996, 1997, 1998 y 1999.

Según los antecedentes, entiendo que desde 1994 al 2000, usted fue jefe del área de Norma y Análisis del departamento de contabilidad y que en forma posterior a 2000 fue el contador general. En consecuencia, quiero saber si existió una práctica de mantención o de eliminación de las copias de facturas después de transcurrido un período de tiempo al interior de la Empresa de Ferrocarriles que pudiera justificar esta cuestión, que fue denunciada como un hecho anómalo o irregular.

Por último, quiero que el señor Letelier se refiera a la denuncia sobre un contrato con un consultor que fue remunerado por un estudio que EFE ya había ejecutado a través de Invía.

Yo ya sé cuál es la respuesta, por cuanto los papeles nos dan a conocer cuál es. Sin embargo, quiero que se refiera a ello, por cuanto lo que sale comunicacionalmente a la luz pública nunca se condice con los antecedentes. En particular, el informe y la fundamentación que se ha dado para denunciar este doble contrato, que implica un uso irregular de los recursos de EFE, lo involucraría a usted, y se diría que usted fue contratado por la Empresa de Ferrocarriles para hacer un trabajo que ya había hecho Invía.

Por lo tanto, reitero, si tiene alguna información sobre esa situación, dadas las altas funciones que cumplió, aclárenos esta cuestión. ¿Hay algún profesional que tenga doble contrato, usted u otro?

## REDACCIÓN DE SESIONES

19

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, quiero que el señor Jorge Letelier se refiera, desde el punto de vista de la evaluación de los proyectos, al papel que desempeñaba, en este caso, la gerencia de Administración y Finanzas. Según lo que escuché hubo un cambio, pues ésta pasó de gerencia de Administración y Finanzas a gerencia de Finanzas. Quiero preguntar si efectivamente había rigurosidad en la forma en que se iban evaluando cada uno de los proyectos. Estamos hablando de proyectos millonarios. Asimismo, quiero conocer qué participación tenía él, desde el punto de vista de quién tomaba las decisiones, porque el jefe de Administración y Finanzas pone las platas, pero otras personas son las que toman las decisiones de inversión.

En segundo lugar, la minuta que nos entregó el señor Juan Espinoza dice que un medio de comunicación señala que su salida fue porque no firmó un balance. Él dice que salió en mayo de 2005. Al respecto, tengo dos preguntas para el señor Espinoza.

En primer lugar, algunas personas dijeron en la Comisión que las cifras de los balances se manipulaban. Quiero conocer su opinión al respecto.

En segundo lugar, quiero saber por qué el señor Juan Espinoza dice en forma tan taxativa que él, entre comillas, responde hasta mayo de 2005. Supongo que él pudo haber tenido algún de interés en conocer qué pasó con el balance de ese año. ¿Hay algún problema, algo oculto en el balance de 2005 para haber hecho esas afirmaciones en la prensa? Si bien es cierto el balance no es de su responsabilidad o no lo firmó, quiero saber si sabe algo al respecto que pudiera ilustrar a esta Comisión.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, con el ánimo de ir centrando algunas cosas señalo que hay un informe de la

## REDACCIÓN DE SESIONES

20

Contraloría, de 26 de diciembre de 2003, referido a un contrato de acceso ferroviario entre la Empresa de Ferrocarriles del Estado y Transap. En ese sentido, me preocupa enormemente que la Contraloría señale en dicho informe que hay notables deficiencias de control de cobranzas por concepto de carga y peaje. Y menciona específicamente dos facturas: una de 107 millones 511 mil pesos y otra, de 191 millones de pesos, respecto de las cuales señala que dichos recursos no se reflejan administrativamente y que tampoco se encontraron los depósitos respectivos.

Por lo tanto, dado que estamos frente a personas que de alguna u otra forma trabajaban en la parte financiera de EFE en esa época, quiero saber si estaban en conocimiento de lo señalado. ¿Qué acciones se tomaron? Porque estamos hablando de montos de dinero adeudados a EFE que no son menores y que coinciden con los períodos en los cuales ellos desempeñaban altas funciones en la parte contable, administrativa y financiera.

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

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, quiero preguntar a don Jorge Letelier, en su calidad de gerente de Administración y Finanzas o como gerente de Finanzas en 2004 cuál fue su participación, si hubo licitación y cuál es la naturaleza de los contratos que ustedes celebraron para la adquisición del equipo TLD, los cuatro equipos españoles. Específicamente quiero saber si hubo licitación, estudios de costos y técnicos y quien visó esa adquisición.

De la misma forma, qué información tiene respecto del equipamiento del Taller Victoria para la mantención de los equipos. ¿Quién autorizó eso? ¿Cuál fue el proceso?

En tercer lugar, usted, señor Letelier, fue gerente de Finanzas hasta mediados de 2006. Quiero saber si usted fue quien recepcionó los trabajos en la vía Valdivia-Antilhue, de

deficiente ejecución y evaluados en aproximadamente un millón de dólares. ¿Usted autorizó con OHL los pagos de este trabajo? ¿Quién era el encargado de supervisarlos y recepcionarlos?

Por último, me gustaría que don Jorge nos informe o abunde en la venta de activos por Invía. ¿Cuál es la vinculación con Invía? Se señaló que, junto con la colocación de bonos por 480 millones, se estableció una política de venta de bienes a través de Invía.

¿Cuál es el informe financiero de Invía? ¿Cuál es el criterio para la venta de esos recursos, en especial del material levantado de los ramales? ¿Qué criterio se usó para evaluar la venta de esos bienes? ¿Quién autorizó la venta? ¿Cuál es el marco legal y a cuánto asciende el monto recaudado?

Por último, según su opinión, ¿a quién debiera citar la Comisión para conocer esa línea de conducción?

Realizo todas estas preguntas, porque no se han invertido los recursos gestionados en lo comprometido.

El señor PÉREZ (Presidente).- Quiero consultar sobre el almacén de ferrocarriles que se remató, en 2005, en un valor -según nuestra información- veinte veces inferior al avalúo que realizó la misma empresa.

El señor LETELIER (don Jorge).- Señor Presidente, no leí las declaraciones formuladas por el señor Luis Ajenjo sobre la diferencia en las inversiones, pero sí puedo señalar que el plan trienal originalmente era por más de 300 millones de dólares, pero que, luego, fue aumentado hasta 1.100 millones de dólares por dos razones.

En primer lugar, debido a la inclusión del proyecto Biovías, que no estaba contemplado originalmente en el plan trienal, y que significó una inversión de 155 millones de dólares. En segundo lugar, debido al mayor valor que significó el proyecto de Merval que, en un comienzo, estaba

definido por 330 millones de dólares, pero que tuvo un costo final superior a los 400 millones de dólares. La razón principal del mayor costo del proyecto Merval se produjo por un problema con el tipo de cambio, pues el endeudamiento original adquirido por Merval para la compra de los equipos fue en euros. En esa oportunidad, no se tomaron los contratos de derivados que se debieran haber adquirido y el dólar cayó sustancialmente con respecto al valor del euro en alrededor de 30 por ciento, lo que encareció el costo del proyecto de Merval.

En relación con el resto de las inversiones, no recuerdo que ninguna de ellas haya tenido una diferencia sustancial con respecto a lo definido originalmente y lo invertido. Doy fe de que todos los montos que se destinaron a las inversiones fueron ocupados efectivamente en ellos. No hay ningún monto destinado a otro objetivo.

Las decisiones de inversión se estudiaban primero en la empresa, en la gerencia de planificación y desarrollo, posteriormente, una vez aprobadas, eran llevadas a Mideplán, que realizaba los estudios y las autorizaciones cuando procedía. Luego, eran presentados en la Dirección de Presupuestos para que los identificara. Hubo proyectos aprobados por Mideplán que la Dirección de Presupuestos no aprobó y no se realizaron. A continuación, eran sometidos a la consideración del directorio y, finalmente, del Sistema de Empresas Públicas. Ésas eran las entidades que participaban, opinaban y tomaban decisiones respecto a qué proyectos realizar y cuáles no ejecutar. De esa forma se definía.

Sobre el tema de falta de continuidad, efectivamente es muy complicado cuando un proyecto de esta magnitud se interrumpe violentamente, porque a comienzos de 2006 se dejaron de hacer inversiones. Había inversiones que era necesario complementar y, como señalaba anteriormente, mejorar la gestión de la empresa. Es efectivo que no se

realizaron y cualquier proyecto que se interrumpa en forma violenta difícilmente va a tener los resultados que originalmente se habían definido. Además del problema de continuidad, hay uno de complementariedad.

Se ha señalado en la prensa las dificultades que han tenido dos proyectos: Merval y Biovías.

Al respecto, en el caso de Merval, cuando se señala que hay malas estimaciones de demanda en el proyecto, el problema es que se hizo una licitación de buses que no consideró la columna vertebral que significa un tren de Limache a Puerto. Hoy esa licitación concluyó con líneas de buses que corren en paralelo con el tren, en vez de tener sistemas alimentadores, que es un sistema lógico de transporte público, de manera tal que en esas condiciones es muy difícil que los resultados de Merval sean los esperados. Y no es responsabilidad de EFE ni tampoco de Merval.

El caso de Biovías es exactamente lo mismo. El proyecto tenía dos partes, la primera de infraestructura vial, que tenía un monto aproximado de 90 millones de dólares, que fue realizado a través de una filial de EFE, FESUB, de la cual yo era gerente general, y se invirtieron originalmente los 90 millones. Se hicieron todos los proyectos y se gastó exactamente 90 millones de dólares.

Las obras ferroviarias que se realizaron, por la diferencia de los otros 65 millones de dólares, no han dado sus frutos porque la licitación de buses -nuevamente- que se debía realizar para que esto operara como un sistema integrado de transporte, que yo sepa no se ha realizado hasta el día de hoy.

El señor DUARTE.- Entiendo que las obras de Biovías, de carácter de infraestructura vial, son consecuencia de un convenio. Por lo tanto, si bien el gasto se ejecuta, posteriormente la empresa va a recuperar parte de

## REDACCIÓN DE SESIONES

24

esa inversión a través del gobierno regional, si no me equivoco.

El señor LETELIER.- Efectivamente, esos 90 millones de dólares, que son parte de los 1.100 millones y del financiamiento que se ha señalado, la empresa los aportó en su momento, porque no estaban dentro del presupuesto aprobado para 2004 y posteriormente para 2005, porque tenía excedente de caja producto de la emisión de bonos y posteriormente los iba a recuperar a través del gobierno regional, del Ministerio de la Vivienda y del Ministerio de Transportes, que eran todos los que participaban en el proyecto. Aquí hubo un comité de ministros que funcionó durante los dos años de la implementación del proyecto, donde participaban los ministros de Transportes, que presidía el de Vivienda y el de Hacienda.

Respecto del tema de la venta de propiedades que quedaron en manos de Invía, para un período de diez años, es del orden de 111 millones de dólares, de los cuales hasta mediados de 2005, que es la contabilidad que tengo a mano, se había cumplido perfectamente con la proyección de venta estipulada y se habrían vendido sobre los 16 millones de dólares en propiedades.

Invía tiene un directorio nombrado por el Sistema de Empresas Públicas, SEP, y un gerente general. Está reportando permanentemente a EFE.

Durante mi permanencia en la empresa mi preocupación principal era que todas estas fuentes de recursos se fueran dando en la medida en que se tenían que dar, y mientras yo estuve en la empresa eso se cumplió perfectamente bien. Se vendieron las propiedades a través de procesos de licitación pública. Todas las ventas de Invía se realizan de esa forma y posteriormente el directorio de la empresa toma la decisión.

En lo que respecta al levantamiento de ramales y las ventas que se producen producto ello, éste no lo realiza Invía, sino que directamente la empresa de Ferrocarriles también a través de licitación pública.

Respecto del proceso de compra de los equipos TLD 593, ésta fue una decisión fundamentalmente técnica. Lo que sí puedo señalar es que estos equipos hoy funcionan en España y son exactamente los mismos que acá están funcionando con algunas dificultades, probablemente por problemas de mantenimiento y también por dificultades en la vía de algunos proyectos que quedaron inconclusos y que se habían agregado al plan trienal 2006-2008.

En lo que se refiere al equipamiento del taller Victoria, no tengo más información que se trató de un proyecto licitado, como lo fueron todos en la empresa, después de haber seguido el proceso que señalé anteriormente de ser aprobado como proyecto en Mideplán identificado en la Dirección de Presupuestos como inversión y también revisado por el Sistema de Empresas Públicas.

Respecto de la recepción de los trabajos de Valdivia-Antilhue, ésta es una labor evidentemente técnica que no guarda relación con la gente de la empresa, ya que nosotros sólo teníamos que verificar que se hubiera cumplido con lo que estaba estipulado en los contratos en términos de que debía estar aprobado por los respectivos administradores de contratos, que son los responsables de velar por el cumplimiento de los proyectos.

En relación con la doble asesoría con Invía, donde se me nombra a mí como partícipe de esa asesoría, no tiene que ver conmigo. El problema que se produjo ahí corresponde a un trabajo que había hecho Invía y posteriormente de un trabajo complementario que hizo una empresa, la cual fue contratada para solucionar un problema de tasación y contribuciones que en un momento se hizo crítico porque

## REDACCIÓN DE SESIONES

26

salieron a remate las propiedades que Ferrocarriles tiene en la Estación Central.

El señor DUARTE.- Se entendió mal lo que quise decir. No era si usted estuviera involucrado en el contrato, sino si usted tenía información sobre este otro contrato.

El señor LETELIER.- Por su intermedio, señor Presidente, la información que tengo es que se trata de un contrato complementario. No son los mismos contratos. Es uno distinto, sobre todo de gestión para revisar todas las tasaciones que se habían hecho y motivaban estas contribuciones altísimas. Además, toda la negociación de los pagos de las contribuciones atrasadas y de las multas correspondientes significaron para la empresa un ahorro superior a los 300 millones de pesos.

Me correspondió la revisión del cumplimiento de los contratos y que los documentos estuvieran firmados por el gerente general y visados por la fiscalía, es decir, que se hubiera cumplido con cada una de las etapas estipuladas. Por eso se pagó.

La gerencia de administración fue avisada del remate del almacén, pero las importantes diferencias que hubo en ese proceso -situación que el señor Juan Espinoza puede ratificar- se produjeron debido a que la valoración de los bienes rematados que se efectuó al momento de la compra era muy distinta a la posterior corrección monetaria de la que fueron objeto, ya que luego de transcurridos veinte años prácticamente carecían de valor comercial.

A modo de ejemplo, tal vez se pagó una cantidad muy importante de dinero al momento de la adquisición de la grasa para las locomotoras a vapor o por algún repuesto, pero luego de veinte años, una vez que esos bienes fueron afectos a la respectiva corrección monetaria, a los mejor no valían absolutamente nada, sino para venderlos como fierro viejo, situación que genera diferencias muy importantes en este tipo

## REDACCIÓN DE SESIONES

27

de remates. En todo caso, eso no quiere decir que haya irregularidades.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, quiero saber si el señor Jorge Letelier está en antecedentes de cuánto invirtió Ferrocarriles en la compra de durmientes de hormigón y de madera. De lo contrario, pido que se oficie a quien corresponda, con el objeto de que se nos envíe esa información y se nos señale quiénes fueron los proveedores.

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

El señor LETELIER.- Por la forma en que estaban definidos los contratos de rehabilitación y mantención, los durmientes fueron comprados fundamentalmente por contratistas, no por ferrocarriles.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, quiero hacer presente al señor Jorge Letelier que eso lo sabemos perfectamente, porque pertenezco a una zona productora de durmientes.

Reitero que simplemente me gustaría saber cuánto invirtió Ferrocarriles por contratista en la adquisición de durmientes, porque en algún momento hubo que botar o quemar una partida importante de durmientes.

El señor LETELIER.- Mi intención es aclarar que la mayoría de las compras de durmientes no las efectuó directamente Ferrocarriles, sino los contratistas con los que suscribió contratos de rehabilitación y de mantención a quince años plazo.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero señalar al señor Jorge Letelier que no importa que las compras no las haya hecho Ferrocarriles. Quiero que me conteste lo que he señalado o que me envíen los contratos con los montos gastados en durmientes, aunque sea por intermedio de contratistas. Eso

## REDACCIÓN DE SESIONES

28

da lo mismo, porque en el fondo el que pagaba era Ferrocarriles.

El señor PÉREZ (Presidente).- Vamos a pedirlo por oficio.

Tiene la palabra el diputado señor Gonzalo Duarte.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, es posible pedirle a Ferrocarriles los contratos de mantención y rehabilitación de vías.

El diputado señor García quiere saber cuánto pagó Ferrocarriles por mantención y rehabilitación de vías en los últimos dos contratos. Si se trata de los últimos quince años, esos contratos deben estar aún vigentes.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Ferrocarriles sabe de los contratos de mantención de las vías de ferrocarriles de Santiago a Puerto Montt.

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

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, sólo para precisar la solicitud a Ferrocarriles en cuanto al tema de los durmientes.

Si pedimos copia de los contratos, va a llegar una información global. Nos interesa, particularmente, conocer el caso de los durmientes, porque es una preocupación de muchas zonas productoras del sur de Chile.

El señor PÉREZ (Presidente).- Perfecto.

El señor DUARTE.- Señor Presidente, si me permite, el señor Letelier nos ha informado que las empresas son las que tienen la responsabilidad de la mantención y son las que compran los durmientes. EFE tiene un contrato de mantención. Si esta Comisión se dirige a EFE y pide los contratos por durmientes, la respuesta va a ser que no existen esos contratos.

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, los ejecutivos de Ferrocarriles pueden informar sobre la

## REDACCIÓN DE SESIONES

29

adquisición de durmientes de hormigón y de madera, sin perjuicio de que las obras se hubiesen hecho a través de empresas privadas y cuál es la cantidad de durmientes que se han utilizado hasta la fecha en los distintos tramos. Eso vamos a pedir.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Exacto. Señor Presidente, me gustaría pedir a la EFE que remita a la Comisión Investigadora copia de todos los contratos suscritos con la empresa de Ferrocarriles de España, Renfe, en particular, de aquellos suscritos en 2002 y 2004, en virtud de los cuales se adquirieron diversas locomotoras y coches de transporte de pasajeros.

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

El señor LETELIER.- Señor Presidente, respecto del tema durmientes, quiero señalar que, a través de la parte de los contratos de rehabilitación y mantención, es perfectamente posible saber cuánto se invirtió en la rehabilitación de las vías, tanto en durmientes de hormigón como también de madera. Pero es imposible saber, porque lo que se contrata es un estándar de vía. Lo que los contratistas deben tener es un cierto estándar. Si eso requiere cambiar durmientes o no, es un tema más difícil de determinar en el tiempo.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señor Presidente, ése es un tema sumamente interesante. A Melipeuco trajeron durmientes de afuera. También tenemos facturas. Por eso, nos interesa el tema. Los contratistas de EFE, a quienes conocemos perfectamente, ya que se trata de ex funcionarios de Ferrocarriles, compraron los durmientes en 4 mil pesos y EFE se los compraba en 27 mil. Entonces, eso queremos aclarar; que nos digan cuáles son los montos que se utilizaron en durmientes de concreto, más la cifra de reparación de las vías de madera.

## REDACCIÓN DE SESIONES

30

El señor PÉREZ (Presidente).- Puede continuar el señor Jorge Letelier.

El señor LETELIER.- Señor Presidente, respecto del papel de la gerencia de administración y finanzas y, posteriormente, de la gerencia de finanzas, quiero aclarar que ese cambio que se produjo a mediados de 2004 se debió a una decisión del directorio y tuvo relación con la responsabilidad que significaba manejar contratos y financiamiento tan altos. El directorio quiso que me dedicara exclusivamente a ese tema por la tremenda responsabilidad que significaba, pues el más mínimo error era una pérdida de dinero muy importante para EFE.

Esa fue la razón por la cual me dediqué exclusivamente a finanzas, a partir de mediados de 2004.

En relación con mi participación en la gerencia en la evaluación de los proyectos, reitero, que quedaba circunscrita fundamentalmente al financiamiento y tuvo alguna participación en algunos proyectos importantes como por ejemplo, la forma en que se financió el contrato de señalización, electrificación y comunicación.

Ese contrato a pesar de ser de rehabilitación y mantención, al igual que los otros, no fue financiado por el contratista, sino directamente EFE, por un aporte hecho por esta gerencia.

Me explico, en el caso de ese proyecto, era posible conseguir un financiamiento con la garantía del Cese, por tratarse de un contratista español que había ganado la licitación y parte importante de los bienes y servicios procedían de la Comunidad Económica Europea. Nosotros ya habíamos obtenido de Cese la cobertura para garantizar esos créditos, sin la garantía del Estado y se podía acceder a créditos extraordinariamente convenientes, con tasas fijas, subvencionadas por Comunidad Económica Europea. Por lo tanto, no era conveniente que esos proyectos fueran financiados

directamente por los contratistas porque iba a ser más caro, ya que el financiamiento al que podíamos acceder era más bajo.

Ese era el tipo de participación que tenía mi gerencia en el desarrollo de los principales proyectos que la empresa realizó.

Los trabajadores han denunciado que mi sueldo en la empresa estaba triplicado. Incluso, apareció en el diario La Segunda, hace algún tiempo.

Mi sueldo no estaba triplicado, yo recibía remuneración en ferrocarriles y, posteriormente, recibí sueldo por una asesoría en Merval y por mi gerencia general en Biovía. Es decir, recibí sueldo de tres partes distintas, lo que no triplicaba la cantidad, ni siquiera la duplicaba.

Las razones fueron las siguientes.

En el caso de Merval, originalmente, tenía un proyecto de inversión de 330 millones de dólares que terminó siendo por más de 400 millones de dólares, no contaba con una gerencia de finanzas que pudiera estructurar el financiamiento que requerían. De hecho, debían colocar bonos por 200 millones de dólares y no tenían experticia en el tema.

Por esa razón, a instancias del SEP, Sistema de Empresas Públicas, y respaldado por la Dipres, se nos entregó a mí y a la señora Isabel Araos la responsabilidad de asesorar a Merval en esa gestión. Para ese efecto se realizaron los contratos correspondientes, de conocimiento de ambos directores, de modo que el proceso fue absolutamente transparente.

La gestión se realizó, se hizo la colocación de bonos y en el caso de Merval hubo que refinanciar el crédito que tenían para la compra de los trenes porque en la forma en que estaba firmado iba a tener dificultades para ser pagado en los primeros años. Eran cuotas fijas parejas durante diez

años y los flujos de Merval demostraban que durante los primeros tres años no iba a estar en condiciones de poder pagarlo y no existía fuente de financiamiento que permitiera cancelarlo. Por lo tanto, hubo que buscar una forma de cambiar ese crédito.

Hablo de un crédito de una magnitud importante. Fue un proceso de dos años para conseguir la autorización para poder prepagar ese crédito que tenía una doble garantía. Tanto la garantía del Estado como la garantía de la Coface, Compañía Francesa de Créditos a la Exportación.

Ese fue un trabajo que duró aproximadamente dos años de convencimiento a todos los bancos que estaban sindicando este proceso, a todas las autoridades francesas, tanto de la DREE, que es la Dirección de Relaciones Económicas Externas, de la propia Coface, y de Tecsis, que hacía el *handling* de los recursos para efectuar este prepago para, posteriormente, llamar a una licitación internacional para su financiamiento, esta vez, sin la garantía del Estado.

El señor PÉREZ (Presidente).- Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Juan Espinoza, ex contador de EFE.

El señor ESPINOZA.- Señor Presidente, respecto de las preguntas formuladas, quiero exponer mi respuesta a cada una de ellas.

Quiero precisar algunas situaciones que se han ventilado.

Respecto de los niveles de autoridad, quiero precisar que todos los contratos, tal como lo señaló don Jorge, eran en su gran mayoría autorizados y aprobados por el directorio de EFE. A su vez, hasta un cierto monto, sobre 1.000 UF, eran autorizados por el directorio; el resto, que también era de conocimiento de ellos, su nivel de ejecución se diluía a través de las distintas gerencias.

Indudablemente nuestra labor, dentro del departamento de contabilidad, consistía fundamentalmente en que nos aseguráramos de que esos contratos, establecidos y previamente autorizados, cumplieran con todas las formalidades, porque los administradores de contratos los manejaban, vale decir, nos preocupábamos de que efectivamente las obras se hubieran hecho y el control de calidad estuviera debidamente respaldado con lo que se había hecho en terreno.

La gran mayoría se refería a planes de rehabilitación de la vía. Por lo tanto, nuestra labor consistía en asegurarnos de que estuvieran todos los respaldos, todos los antecedentes disponibles, para que pudiéramos darle curso a ese contrato en términos de pago.

Esto ya venía con firma y chequeo de la gerente y del administrador de contratos, o sea, había todo un procedimiento establecido y eso a nosotros nos permitía asegurarnos de que efectivamente se estaban cumpliendo los controles pertinentes.

Quiero señalar que nosotros también teníamos una supervisión de parte de los auditores externos. Ellos estaban a cargo de una función encomendada por la Superintendencia de Valores y Seguros, la que consistía en llevar a cabo una auditoría de gestión. Esta auditoría se centraba mayoritariamente en las cosas que ellos observaban; contratos preferentemente. Eran cosas muy puntuales, por lo tanto era un control preestablecido a esos contratos, o sea, la gran mayoría de ellos eran supervisados y también revisados por auditores externos.

De tal manera que con su gestión nos asegurábamos de que la gran mayoría de estos contratos debían estar debidamente registrados en nuestra contabilidad.

Respecto de las fiscalizaciones efectuadas por la Contraloría General de la República, en un principio, EFE hizo la consulta a la misma institución, puesto que si ella

no era sociedad anónima, sí era fiscalizada por la Superintendencia, porque la ley establecía ese hecho; ser fiscalizada prácticamente en los mismos ámbitos que tiene una sociedad anónima abierta.

De tal manera que la Contraloría General de la República estableció el ámbito de control, diciendo que no iban auditar a Ferrocarriles del Estado, pero que el ámbito de control iba a estar sujeto a los fondos públicos. Prácticamente, los fondos públicos que llegaban a Ferrocarriles tenían relación con las indemnizaciones y estaban establecidos o señalados en la propia ley a quiénes iba a beneficiar.

Sin embargo, sí puedo señalar que en las pocas oportunidades que llegaron oficios de la Contraloría al Departamento de Contabilidad o a la gerencia de Administración y Finanzas, ellos fueron respondidos a través de los canales formales de la Empresa. No hicimos seguimiento de eso, porque eso estaba descentralizado en una contraloría interna que posee Ferrocarriles. Ellos son los encargados de hacer el seguimiento a las observaciones que hacía la misma Contraloría General de la República. O sea, esa información no llegaba a nuestro poder posteriormente.

Respecto de las facturas no cobradas por 3 mil millones de pesos que se hace alusión acá, eso corresponde a una facturación que se hizo por atravesio y por el contrato de paralelismo que supuestamente no se habían cobrado en Ferrocarriles, producto de una revisión que se llevó a cabo. Puedo manifestar que hasta la fecha de mi permanencia dentro de la Empresa no registré esa operación, a menos que hubiera tenido la constancia de que eso se iba a cobrar. De tal manera que lo único que hicimos como contabilidad -lo señalamos a la jefatura de la gerencia de Administración, que en ese momento dependía el Departamento de Contabilidad-, que nosotros íbamos a hacer una provisión por incobrable, puesto

que no teníamos certeza ni seguridad de que eso iba a ser cobrado. Hasta ahí alcanza mi labor y eso quedó registrado en balance. No sé, posteriormente, hasta 2005, si esa situación quedó reflejada en el balance. Desconozco eso puesto que no tengo acceso a esa información.

El señor DUARTE.- ¿Algún monto de esos fue cobrado durante su período como Contador?

El señor ESPINOZA.- Creo que fue un porcentaje muy menor. No conozco mucho las cifras, pero fue muy poco. No más allá de tres o cuatro millones de pesos. No tan solo alcanzaba a algunas empresas más importantes, sino que eran varias empresas en sí que estaban relacionadas. Algunas reaccionaron y pagaron, pero la gran mayoría no dio a lugar a la misión de la cobranza que se hizo por parte de Ferrocarriles.

Las facturas fundamentalmente se deben a las operaciones de atravesio y paralelismo que se hacen dentro de la vía cuando alguien quiere pasar por encima o a través de las vías de ferrocarriles. La empresa ahí cobra un derecho.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Respecto de la facturación que se hizo y no se pudo recuperar el dinero, ustedes tuvieron que pagar el IVA de esas facturas.

Asimismo, saber de parte del Servicio de Impuestos Internos si se logró fiscalizar a las personas que les correspondía pagar su IVA o no de esas facturas.

El señor ESPINOZA.- Esas facturas se hicieron y, obviamente, el IVA se enteró como corresponde. Lógicamente, hubo un perjuicio para la empresa en ese momento.

Respecto de los oficios que se refieren a que no se respondió a la Contraloría General de la República, fueron debidamente respondidos en lo que atañe exclusivamente a la gerencia de Administración y Finanzas, que es responsabilidad del Departamento de Contabilidad.

En cuanto a la asesoría que se señala, cumple con los requisitos formales de cualquier otro contrato, por lo que si se hizo la asesoría había administradores de contrato, o la contraparte tenía que hacernos saber qué servicios se hicieron, cómo se gestionaron. Con las autorizaciones debidamente comprobadas, nosotros podíamos cancelarla.

Respecto del tipo de asesoría, era un aspecto sobre el cual no podíamos pronunciarnos, ya que era una decisión de la jefatura superior.

Sobre la publicación del balance que hace alusión el señor Jaime Rebolledo, en mi exposición me referí a que mis funciones en Ferrocarriles terminaron en mayo de 2005, por lo que no firmé el balance de dicho año, lo hizo quien me sucedió en el cargo, señor Emilio Montero, tristemente fallecido. Por lo tanto, esa situación no es de mi competencia.

El señor DUARTE.- Entonces, ¿no es cierto que usted se haya negado a firmar un balance, porque contenía información falsa?

El señor ESPINOZA (don Juan).- No es cierto.

El señor DUARTE.- Señor Juan Espinoza, ¿firmó el balance de 2004?

El señor ESPINOZA (don Juan).- Así es, pero no firmé el balance de 2005.

Respecto de la manipulación de las cifras, Ferrocarriles tenía un nivel de controles y de exigencias a los cuales debía responder. Por ejemplo, tenía a los auditores externos, que hacían dos tipos de revisiones: a los estados financieros, como auditores establecidos por la Superintendencia de Valores y Seguros, y tenían la misión de hacer una auditoría de gestión.

Por otro lado, teníamos al SEP, Sistema de Empresas Públicas, la Dipres, Dirección de Presupuestos, a quienes emitíamos estados financieros, y varias instituciones como

las que señalé anteriormente, quienes tenían acceso a revisar esta información.

Por lo tanto, la manipulación pudo suceder, pero es algo difícil de detectar cuando siempre se habla de la racionalidad de las cifras, ya que estamos actuando con personas que perfectamente pueden fallar.

En cuanto al remate del almacén Santiago a que hizo mención usted, señor Presidente, lo único que puedo decir al respecto es que efectivamente me negué a registrarlo, ya que el gerente de Administración estaba a cargo del remate y, repito, no quise registrar esa operación, debido a que no se me entregaron las cifras respecto de los costos que involucraron dicho remate. Por esa razón, no di a lugar esa situación, lo comuniqué oportunamente a mi superior y no me tomé esa atribución para no causar problemas a cualquier investigación futura.

Sobre la eliminación de la cuarta factura que señaló el diputado Gonzalo Duarte, Ferrocarriles hasta 1993, manejaba la carga, es decir el área comercial y tenía una descentralización de su nivel de facturación en alrededor de 12 puntos de venta, a través de toda la red.

Indudablemente, el área comercial actúa. La gerencia comercial tenía a su cargo la responsabilidad de velar para que todas las facturas fueran recuperadas por Ferrocarriles para hacerlas llegar debidamente a Santiago para que se registraran, para poder llevar un control respecto de dos de las copias que son las que nos interesaban: el control del Servicio de Impuestos Internos, que generaba posteriormente la aclaración de impuestos.

Sé que la Contraloría menciona que hubo recogimiento de algunas facturas que fueron extraviadas. Eso sucedió en circunstancias de que se envió la carga y se hizo un recogimiento a través de la red para recuperar todas esas facturas para que tuviéramos el control. Eso lo manejaba el

área de la gerencia comercial y también un departamento tributario que tenía ese control. Así es que ese tema escapaba en parte a nosotros.

El señor DUARTE.- En concreto, no hay una política de eliminación de cuarta copia.

El señor PÉREZ (Presidente).- Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión.*

El señor PÉREZ (Presidente).- Se reanuda la sesión.

Tiene la palabra el diputado De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Gracias, señor Presidente. Quiero hacer una pregunta bastante directa al señor Jorge Letelier, quien según nos ha señalado, y consta en las actas de esta Comisión, fue gerente de administración y finanzas entre 2000 y 2004 y gerente de finanzas entre el período 2004 y 2006.

Tenemos contratos de asesoría para metro regional, para Merval; ha prestado servicios para Biovías. La pregunta concreta es la siguiente: ¿No habían otras personas o gerentes que pudieran ejercer esta función, teniendo en cuenta la complejidad, los montos que se estaban invirtiendo en el plan trienal en general en la empresa? ¿Por qué usted tenía que tener dos o tres contrataciones, independiente de sus capacidades técnicas? ¿No existían otros funcionarios que pudieran hacerlo?

Creo que en esta empresa no se han hecho las cosas bien. Usted tenía una doble condición. Por un lado era empleado, al estar contratado a honorarios y, por otro lado, era gerente. Eso no corresponde. No me cabe duda de que hay personas idóneas y capaces para haber ejercido estos contratos complementarios. Creo que esto me consta, no ha sido bien percibido por los trabajadores y creo que la gestión financiera para la cual usted estaba contratado ha sido pésima.

## REDACCIÓN DE SESIONES

39

Me parece increíble, por no decir inaudito, que usted ejerciera esta multiplicidad de funciones. Eso no corresponde en una empresa que tiene que manejar y salvaguardar, efectivamente, los recursos.

En segundo lugar, ya que usted era el gerente de administración y finanzas entre 2004 y 2006, quisiera que me precise cuál es el criterio, cuánto se pagaba, cuáles son los contratos por el arriendo de las oficinas en calle Morandé. De los dos pisos entregaron uno. De los estacionamientos de los que ustedes disponían, ¿quién autorizó esos montos millonarios? Me gustaría que lo precisara. ¿De quién fue la decisión para el uso de esos millonarios recursos? Los mismos trabajadores han señalado acá que tenían oficinas disponibles en el recinto Alameda, y sin embargo estuvieron funcionando durante buen tiempo en estas lujosas oficinas.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, quiero insistir respecto de una pregunta que formulé en orden a una observación de la Contraloría, de 2003 -en ese momento, las dos personas presentes desempeñaban cargos en Ferrocarriles-, en cuanto a que no aparecen registrados ni en depósito dos facturas, una por 107 millones de pesos y otra por 191 millones de pesos. Leeré un documento de Contraloría, de 17 de junio de 2004, respecto de este tema, para no dar origen a interpretaciones: "Además de las rendiciones efectuadas a los ingresos correspondientes a los pagos de facturas de peajes fijos y canon de arrendamiento, el mismo contralor señaló que no se encontraron los comprobantes de ingresos ni los depósitos en cuentas bancarias de dos facturas por 107 millones 511 novecientos 69 pesos y 191 millones 132 mil 388 pesos. Asimismo, se indica que cobranzas no pudo aclarar dicha situación ya que podrían estar compensados, simplemente no pagadas".

## REDACCIÓN DE SESIONES

40

Respecto de esta información, la Empresa de Ferrocarriles del Estado aclara que los comprobantes de ingreso y depósito en cuenta bancaria existen y se encuentran registrados sus pagos en la gerencia de administración y finanzas. Sin embargo, efectuadas las comprobaciones pertinentes en las unidades responsables, estos pagos no pudieron ser ubicados. Asimismo, revisadas las cartolas de 2002, de la cuenta bancaria 46375-02 del Banco de Chile, no fue posible encontrar dichos depósitos y, aquí estamos ante las personas que son responsables de la gerencia de administración y finanzas. Hay 300 millones de pesos -medio millón de dólares- que no aparecen.

El señor PÉREZ (Presidente).- Ofrezco la palabra a don Jorge Letelier.

El señor LETELIER.- Por su intermedio, señor Presidente, respecto de mis contratos, quiero señalar que, efectivamente, y tal como lo señalé en mi exposición, a pesar de que Merval, que es una empresa si bien filial de EFE, es distinta de EFE, y tenía un proyecto de inversión de la magnitud que señalé. No tenía en absoluto una gerencia de finanzas que fuera capaz de llevar adelante la estructuración y el financiamiento que se requería.

Esto no lo solicité yo, sino la propia EFE y el Sistema de Empresas Públicas con el apoyo de la Dipres, quienes determinaron que Merval requería de una asesoría financiera para llevar adelante este financiamiento, en especial en lo que decía relación con la colocación de bonos, que no es un proceso sencillo ni fácil, sino que requiere de mucho trabajo. Cada colocación de bonos requiere más o menos de unos seis meses de trabajo más toda la elaboración previa y Merval no tenía ni la experiencia ni el personal que lo pudiera llevar a cabo. Por esa razón, se me contrató como asesor, en el fondo, como una forma de mejorar la coordinación entre ambas empresas. En otras palabras, como

una forma de abaratar la asesoría que para este tipo de financiamiento se requería.

Esto se ha hecho absolutamente en forma transparente y, permítame diferir de su opinión, diputado señor De Urresti, respecto de que mi gestión fue pésima. Todo lo contrario, encuentro que fue muy buena y así fue reconocida por todos los organismos.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, esa no es la pregunta que he formulado al señor Letelier. Insisto, la pregunta es clara y precisa. ¿Por qué usted tenía que ejercer estas dobles o triples funciones? Claramente, esto ha llevado, entre otras cosas, a la situación que hoy tenemos en la Empresa de Ferrocarriles. Hay personas idóneas y capaces. No creo que usted tenga la triple condición de ejercer sólo esa condición. Esa es mi pregunta concreta, por lo que pediría al ex gerente que se remita a ella.

El señor PÉREZ (Presidente).- Puede continuar con el uso de la palabra señor Letelier.

El señor LETELIER (don Jorge).- Señor Presidente, insisto, si se me encargó esta gestión es porque en la empresa no había personas idóneas ni capacitadas para llevar adelante estos trabajos. La alternativa habría sido contratarlos en forma externa o contratar nuevos gerentes para que se dedicaran a este tema, solución que evidentemente habría sido más costosa y no habría logrado la coordinación que se tuvo en todo este procedimiento.

Respecto del contrato de los arriendos de oficina y estacionamientos, también se dio el tratamiento de proyectos, donde fueron evaluados costos y beneficios y lo que significaba pagar ese arriendo versus los recursos que se podrían obtener de los edificios que se abandonaron en la Estación Central y que fueron agregados al contrato de arriendo que Ferrocarriles tiene con la inmobiliaria Paseo Estación. Un contrato extraordinariamente bueno y ventajoso,

## REDACCIÓN DE SESIONES

42

que genera bastantes recursos a la empresa y otros ahorros como abandonar otras oficinas que se estaban arrendando. Todo ello se evaluó, los resultados fueron positivos y el directorio tomó la decisión de arrendar las oficinas en calle Morandé.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, no se establecieron los montos que involucran esos arriendos tanto de los dos pisos del edificio como el estacionamiento de calle Morandé. Me gustaría que las cantidades quedaran establecidas en acta.

El señor LETELIER (don Jorge).- Señor Presidente, no tengo los montos que se refieren exclusivamente a los arriendos de los pisos sexto y séptimo y la mitad del primer piso. Los estacionamientos fueron entregados en forma gratuita.

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, me gustaría que me precisara la pregunta que le formulé con respecto a una materia sumamente específica, donde la Contraloría señala que EFE respondió que los antecedentes estaban en la gerencia de administración y finanzas. Verificado nuevamente ello, no existían ni los comprobantes de ingreso ni los depósitos en la cuenta corriente por 300 millones de pesos, que fue durante su gestión.

Por otra parte, nos hemos preguntado por qué ellos vienen en condición de ex funcionarios de EFE si, por lo que hemos escuchado por parte del señor Letelier, su trabajo fue muy bien valorado por la empresa, tanto, que, incluso, lo llevó a tener contratos en empresas relacionadas. Pero, ¿cuál es la causa, si fue un trabajo tan eficiente, que contribuía a empresas filiales a la desvinculación de la empresa?

El señor PÉREZ (Presidente).- Señores diputados, ha concluido el tiempo destinado para esta sesión. ¿Habría acuerdo para prorrogar por diez minutos?

**-Acordado.**

Tiene la palabra el señor Letelier.

El señor LETELIER.- Señor Presidente, ¿me puede repetir la última pregunta?

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

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, me refiero específicamente a un contrato de uso de vías con Transap, por el cual hay dos facturas: una por 107 millones y otra por 191 millones de pesos, que la Contraloría no ubicó, y tampoco los depósitos. Posteriormente, EFE respondió a la Contraloría que toda su información está en el departamento de administración y finanzas. Sin embargo, la Contraloría verificó que en ese departamento, que usted dirigía, no existían comprobantes de ingresos ni documentos que certificaran los depósitos. Son 300 millones de pesos, cuyo destino me interesa conocer, por cuanto a la empresa no ingresaron. Asimismo, me interesa conocer las razones que motivaron la desvinculación de la empresa.

El señor LETELIER.- Señor Presidente, mi desvinculación con la empresa tiene relación con el hecho de que no se justificaba mi permanencia en ella, de momento que ya no había un nuevo plan trienal. En mi calidad de gerente de finanzas no tenía nada más que hacer que controlar que las labores pendientes del plan trienal anterior se cumplieran.

Respecto de las facturas con Fepasa, no tengo memoria en este momento de qué se trató. Sí puedo señalar que con Fepasa...

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, mi pregunta se refiere a Transap, no a Fepasa.

## REDACCIÓN DE SESIONES

44

El señor LETELIER.- Señor Presidente, respecto de Transap puedo decir que EFE le facturaba por concepto de uso de las vías y ellos a EFE por concepto de mantención de ciertos sectores de vías que ellos ocupaban. En consecuencia, en ciertas ocasiones se realizaban canjes, es decir, se neteaban deudas y, probablemente, no puedo afirmar que así sea, estas dos facturas que no aparecen pagadas se deban a una situación de canje. Pero, repito, no lo puedo asegurar; no sé cuál es la información definitiva que habrá mandado la empresa, porque, lamentablemente, aquí, en general, sólo se han ventilado informes preliminares de la Contraloría y no las respuestas definitivas de la empresa.

El señor ALVARADO.- Señor Presidente, para no cerrar este tema, porque me queda claro que no hay una respuesta, debo señalar que no es un informe preliminar de la Contraloría.

Al respecto, en el informe preliminar la Contraloría hizo las observaciones y EFE respondió, luego de lo cual la Contraloría, tras verificar si el informe correspondía a la realidad, estableció que no pudo ubicar ni los comprobantes de ingresos ni los depósitos de la cuenta corriente. Además de ello, el informe estableció expresamente que no había canjes.

El señor DE URRESTI.- Señor Presidente, solicito el acuerdo de la Comisión para enviar un oficio a la gerencia de Ferrocarriles, a fin de que nos remita los contratos de arriendo de las oficinas y del estacionamiento, y el informe -si es que existe-, como dice el señor Letelier, que habría justificado esta compensación por ser un mejor negocio respecto de traspasar las otras dependencias de Estación Central a la inmobiliaria. Que nos remita toda la documentación referida a los contratos, a los montos y a los resultados que arrojó el estudio. Además, para que nos dé a conocer el motivo por el cual se entregó uno de los pisos y

## REDACCIÓN DE SESIONES

45

los estacionamientos, que eran gratuitos, según dice el señor Letelier.

El señor PÉREZ (Presidente).- Se enviará el oficio que usted ha solicitado.

Agradecemos la presencia en esta sesión de los señores Jorge Letelier, ex director de Finanzas de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y Juan Espinoza, ex contador de la misma empresa, y la información que nos entregaron, la cual también consta en el documento que dejaron a la Secretaría de la Comisión.

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

*Se levantó la sesión a las 13.21 horas.*

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,  
Redactor,  
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.**