

# REPUBLICA DE CHILE



## DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACION OFICIAL.

LEGISLATURA 310<sup>a</sup>, ORDINARIA.

Sesión 15<sup>a</sup>, en jueves 25 de junio de 1970.

Especial.

(De 12.28 a 13.29).

*PRESIDENCIA DEL SEÑOR TOMAS PABLO ELORZA.*

*SECRETARIO, EL SEÑOR DANIEL EGAS MATAMALA, SECRETARIO  
SUBROGANTE.*

### INDICE.

*Versión taquigráfica.*

	Pág.
I. ASISTENCIA .....	897
II. APERTURA DE LA SESION .....	897
III. LECTURA DE LA CUENTA .....	897

#### IV. ORDEN DEL DIA:

Proyecto de ley, en segundo trámite, que establece un impuesto por la utilización de faros y balizas (queda pendiente el debate) ...	898
--	-----

*Anexos.*

Pág.

**DOCUMENTOS:**

- 1.—Proyecto de ley, en tercer trámite, que modifica el sistema de indemnización por años de servicio para los trabajadores de la Gran Minería del Cobre . . . . . 910
- 2.—Proyecto de ley, en segundo trámite, sobre organización de departamentos de bienestar para los empleados y obreros de las municipalidades . . . . . 911
- 3.—Proyecto de ley, en segundo trámite, sobre transferencia de inmueble fiscal a la Asociación Nacional Pro Niño y Adulto Deficiente Mental . . . . . 912
- 4.—Moción del señor Acuña, con la que inicia un proyecto de ley que modifica la ley que creó el Colegio de Constructores Civiles . . . . . 912

## VERSION TAQUIGRAFICA.

### I. ASISTENCIA.

Asistieron los señores:

- Acuña Rosas, Américo;
- Aguirre Doolan, Humberto;
- Aylwin Azócar, Patricio;
- Ballesteros Reyes, Eugenio;
- Bossay Leiva, Luis;
- Bulnes Sanfuentes, Francisco;
- Contreras Tapia, Víctor;
- Chadwick Valdés, Tomás;
- Ferrando Keun, Ricardo;
- Fuentealba Moena, Renán;
- García Garzena, Víctor;
- Juliet Gómez, Raúl;
- Luengo Escalona, Luis Fdo.;
- Montes Moraga, Jorge;
- Ochagavía Valdés, Fernando;
- Pablo Elorza, Tomás;
- Palma Vicuña, Ignacio;
- Reyes Vicuña, Tomás;
- Silva Ulloa, Ramón;
- Sule Candia, Anselmo;
- Tarud Siwady, Rafael;
- Valente Rossi, Luis.

Concurrió, además, el señor Ministro de Defensa Nacional, don Sergio Ossa Pretot.

Actuó de Secretario el señor Daniel Egas Matamala y de Prosecretario el señor Raúl Charlín Vicuña.

### II. APERTURA DE LA SESION.

—Se abrió la sesión a las 12.28, en presencia de 12 señores Senadores.

El señor PABLO (Presidente).—En el nombre de Dios, se abre la sesión.

### III. LECTURA DE LA CUENTA.

El señor PABLO (Presidente).—Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

El señor PROSECRETARIO.—Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

#### Oficios.

Cuatro de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el primero comunica que ha aprobado, con la modificación que indica, el proyecto de ley del Honorable Senado que modifica el sistema de indemnización por años de servicios para los trabajadores de las empresas de la gran minería del cobre (véase en los Anexos, documento 1).

—*Queda para tabla.*

Con los dos siguientes comunica que ha tenido a bien prestar su aprobación a los siguientes proyectos de ley:

1) El que autoriza a las municipalidades para organizar departamentos de bienestar para sus empleados y obreros (véase en los Anexos, documento 2).

—*Pasa a la Comisión de Gobierno.*

2) El que autoriza al Presidente de la República para transferir gratuitamente a la Asociación Nacional Pro Niño y Adulto Deficiente Mental un inmueble fiscal (véase en los Anexos, documento 3).

—*Pasa a la Comisión de Agricultura y Colonización.*

Con el cuarto comunica que ha aprobado sin modificaciones el proyecto de ley del Honorable Senado que otorga recursos al Instituto de Literatura Chilena.

—*Se manda comunicar a Su Excelencia el Presidente de la República.*

Dos del señor Ministro de Vivienda y Urbanismo, con los que da respuesta a sendas peticiones de los Honorables Senadores señores Aguirre Doolan (1) y Contreras (2):

1) Entrega de sitios en Coelemu y reparación de casas en Hualpencillo, y

2) Agua potable para población Independencia, de Calama.

—*Quedan a disposición de los señores Senadores.*

#### Moción.

Una del Honorable Senador señor Acuña, con la que inicia un proyecto de ley que modifica la ley N° 11.994, que creó el Colegio de Constructores Civiles de Chile (véase en los anexos, documento 4).

—*Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.*

#### Comunicación.

Una del Excelentísimo señor Embajador del Perú, don Arturo García, mediante la cual agradece el mensaje remitido por el Senado con motivo del terremoto que afectó a dicho país.

—*Se manda archivarla.*

El señor PABLO (Presidente).—Solicito el asentimiento de la Sala para empalmar esta sesión con la siguiente a que ha sido citada la Corporación.

Acordado.

#### IV. ORDEN DEL DIA.

##### IMPUESTO POR UTILIZACION DE FAROS Y BALIZAS.

El señor EGAS (Secretario subrogante).—Corresponde discutir, en primer lugar, el proyecto de la Cámara de Diputados que establece un nuevo régimen en lo relativo a la contribución por el uso de faros y balizas.

Las Comisiones de Defensa Nacional y de Hacienda, en informes suscritos por los Honorables señores Carmona (presidente), Bulnes Sanfuentes y Aguirre Doolan, y Palma (presidente), Ballesteros,

Bossay y Silva Ulloa, respectivamente, recomiendan a la Sala aprobar la iniciativa con modificaciones.

—*Los antecedentes sobre el proyecto figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:*

#### Proyecto de ley:

*En segundo trámite, sesión 1ª, en 3 de junio de 1970.*

#### Informes de Comisión:

*Hacienda, sesión 14ª, en 25 de junio de 1970.*

*Defensa, sesión 14ª, en 25 de junio de 1970.*

El señor PABLO (Presidente).— En discusión general el proyecto.

Ofrezco la palabra.

El señor CHADWICK.—Señor Presidente, lamento la rapidez con que se somete a la consideración del Honorable Senado este proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que tiene por objeto, según leo en el informe, refundir toda la legislación que grava la navegación en los mares chilenos, fundamentalmente para procurar recursos que den suficiente resguardo a esta actividad básica de nuestro comercio marítimo interno y externo.

Estoy sorprendido, porque el simple examen del informe de la Comisión de Defensa Nacional me indica que se introducen modificaciones muy importantes al sistema en vigor.

La primera de ellas consiste en abandonar el sistema vigente de pago de la contribución sobre la base del tonelaje de registro neto de la nave, reemplazándolo por otro que considera la eslora de la misma para los efectos de su cálculo. O sea, el largo del buque vendrá a ser la base para determinar dicha contribución.

Según el informe, esta enmienda se justifica por la diferencia existente entre los distintos países en cuanto a los mé-

todos empleados para realizar el arqueo de las naves. Sin embargo, esto tiene una trascendencia que obligaría a meditar más antes de aceptar tal innovación.

Indudablemente, el sistema racional es el que considera el tonelaje de registro neto de la nave, y no el que se propone en sustitución, que toma en cuenta la eslora, pues el registro determina en último término la capacidad de carga y la importancia del barco.

Las razones que se dan para hacer el reemplazo no pueden ser menos atendibles.

Por ejemplo, una nave de 120 metros de largo o eslora puede tener 15.000, 20.000 ó 30.000 toneladas de registro, e inclusive más, según sean su ancho y calado. Por este medio se busca indiscutiblemente otorgar una rebaja en la contribución a los grandes barcos que llegan a nuestras costas, porque el registro aumenta en proporción mayor que la correspondiente a la eslora, dando a los barcos mayor ancho o manga.

Los barcos de 80.000 ó 90.000 toneladas, como los que llegan en la actualidad a nuestros puertos, no tienen de ninguna manera un largo o eslora cuatro o más veces superior a la de los de 20.000 toneladas. Esta observación la puede hacer cualquier persona que haya visto siquiera las naves que llegan a nuestras costas.

Por lo tanto, abandonar el criterio de tomar como base el tonelaje de registro neto de las naves, para calcular el impuesto considerando la eslora de los mismos, es abrir la vía para que los grandes barcos paguen una contribución inferior a la que les correspondería si se aplicara el sistema vigente.

¿Por qué se sustituye el actual régimen? Para justificar el reemplazo, como dije denantes, se recurre a un pretexto absolutamente inaceptable: que en los distintos países las naves son registradas con métodos diferentes.

Sin embargo, no hay duda alguna en cuanto a que la única autoridad llamada

a fijar el método para efectuar el registro e imponer la contribución es la chilena. De modo que cualquiera que sea la diferencia de criterios existente entre los diversos países, será la autoridad chilena la que en todo caso podrá señalar siempre el procedimiento por seguir.

Aún más: los métodos no son arbitrarios. Aunque reconozco que son distintos en algunos países, todos tienen sus equivalencias. De manera que si se declara el tonelaje de registro neto de las naves según el procedimiento empleado en Inglaterra, por ejemplo, no habrá grandes problemas para calcular ese mismo registro de acuerdo con el sistema adoptado por la autoridad chilena.

Tan absurdo es el procedimiento de calcular la contribución sobre la base de la eslora de las naves, que si examinamos el proyecto comprobaremos que el artículo 4º, al tratar de las exenciones, no hace mención de la eslora de los barcos. Se cae entonces en lo inevitable: referirse al tonelaje de las naves.

En dicho precepto se establece que las exoneraciones del pago de la contribución benefician a las naves nacionales o extranjeras dedicadas a misiones científicas, "a las naves nacionales menores de 25 toneladas de registro grueso y a las inferiores a 200 toneladas de registro grueso dedicadas al transporte de carga...". De manera que este sistema de atender al largo o eslora del barco y no a su registro o tonelaje, es una innovación que no se justifica y que traerá como necesaria consecuencia una menor contribución, precisamente, de aquellas naves que están en condiciones de pagarla, porque, con su gran tamaño, no sólo desplazan de la competencia a los buques corrientes, sino que también aseguran extraordinarias utilidades para los armadores o navieros.

No soy suspicaz; pero conozco perfectamente lo que pasa, a lo menos en las provincias que represento, adonde arriban barcos de 70 mil, 80 mil o más toneladas

a cargar hierro. Dichas naves no son sólo utilizadas para hacer este transporte, sino también para realizar negocios que escapan al control de nuestras autoridades, por el cual el hierro aparece vendido a un precio que siempre hemos estimado sospechosamente bajo. En todo caso, quien conozca el hecho a que estoy haciendo referencia, sabe que hay una relación muy íntima, si no una identidad, de intereses entre las firmas exportadoras de hierro y las empresas que traen grandes barcos, que ahora aparecen con una rebaja de la contribución mediante este sistema tan ingenuo, y en apariencia inocente, consistente en medir la eslora del barco y no atender al registro de tonelaje del mismo.

Pero no es lo único que se advierte en este proyecto. Según el informe de mi referencia, resulta que el Presidente de la República queda con facultades para fijar las normas y modalidades a que debe sujetarse el monto de las tarifas. Al examinar esta iniciativa legal, pienso que el Congreso Nacional no está en condiciones de otorgar esta facultad al Presidente de la República, quien cautela en forma tan ligera el interés nacional al proponer la primera modificación a que me he referido.

Hay una tercera disposición que establece que la contribución deberá pagarse en moneda corriente, aunque el cálculo se hará en pesos oro.

No comprendo por qué las empresas extranjeras que cargan sus barcos en nuestros puertos, que cobran sus fletes en dólares o que hacen sus operaciones en términos que los fletes se traducen en esa moneda, han de resultar beneficiadas con este peculiar sistema de enterar sus contribuciones, calculadas en pesos oro, en moneda corriente. ¿Qué se persigue con esto? ¿Darles un tipo de cambio especial? ¿Permitir que por medio de contratos con los embarcadores o en forma que no alcanzo a precisar bien, resulten enterando esas contribuciones al tipo de cambio de corredores, por ejemplo? ¿O,

yendo más allá, hacer maniobras de tipo cambiario que pudieran resultar al equivalente del dólar negro? ¿Por qué en moneda corriente, y sin distinciones? ¿Por qué se facilita a todo el mundo este fraude a nuestro régimen cambiario? No comprendo la razón de haber procedido con tanta ligereza.

En seguida, advierto que al Presidente de la República se otorgan facultades para que pueda conceder nuevas exenciones, no especificadas en este proyecto de ley, mediante lo que se llama "reciprocidad internacional". Sobre esta materia, quiero llamar la atención del Honorable Senado acerca de las prácticas que dominan el comercio naviero internacional.

No hay duda de que se utiliza a ciertos pequeños países para defraudar toda la legislación de las naciones avanzadas, especialmente en lo relativo a legislación social. Con tal sistema, estaríamos abriendo las puertas para que barcos con bandera de Liberia, por ejemplo, llegaran a nuestros puertos y, a pretexto de la reciprocidad internacional, gozaran de exenciones que ni siquiera se han atrevido a traer al debate del Senado sus patrocinadores indirectos.

Por estas consideraciones, y por estimar de especial gravedad estos hechos que aparecen de un examen tan somero como el que he debido hacer hoy día en la mañana del informe de la Comisión de Relaciones Exteriores, solicito segunda discusión para este proyecto.

El señor PABLO (Presidente).—En la primera discusión, ofrezco la palabra.

El señor MONTES.—Pido la palabra.

No me referiré a las observaciones formuladas por el Honorable señor Chadwick, porque, lógicamente, estamos llanos a considerar las objeciones que puedan formularse respecto de tal o cual disposición del proyecto, con el objeto de mejorar su contenido y evitar perjuicios para los intereses generales del país.

Al usar de la palabra, mi propósito es dar a conocer, de manera breve, nuestro

criterio general respecto de esta iniciativa.

Efectivamente, aquí se establece un nuevo régimen en lo concerniente a la contribución de faros y balizas del país. Esto, que constituye el problema principal a que se ha referido el Honorable señor Chadwick, me parece que podríamos examinarlo durante la discusión particular que seguramente habrá con motivo de las indicaciones que puedan presentar los señores Senadores.

Principalmente, deseo referirme al objetivo perseguido con la modificación al régimen actual de contribuciones por la utilización de faros y balizas.

Según datos que poseemos, mediante el actual régimen se percibe en la actualidad anualmente una cantidad que, si bien es fluctuante, se calcula, en promedio, en alrededor de 18 millones de escudos, si no me equivoco. De acuerdo con estudios técnicos realizados por personal de la Armada, de la Subsecretaría de Marina y de la Dirección del Litoral, con el nuevo régimen propuesto habría una entrada total de más o menos 45 millones de escudos anuales, lo que significa un mayor rendimiento anual de aproximadamente 25 millones de escudos. Las cifras pueden variar un poco; pero, en general, me parece que eso es lo que implica la modificación al actual régimen tributario que aquí se plantea: la posibilidad concreta de obtener un mayor rendimiento anual de 25 millones de escudos.

A nosotros nos interesa la finalidad a que estaría destinada esta mayor entrada que implica la aprobación de estos preceptos que, repito, no tenemos inconvenientes en examinar en sus detalles, con el objeto de mejorarlos.

El artículo 5º del proyecto establece que los ingresos que se produzcan como consecuencia de la aplicación del proyecto por sobre la suma prevista en la ley de Presupuestos para 1970 por concepto de contribución de faros y balizas, se des-

tirán exclusivamente a los objetivos que en dicho precepto se señalan.

He expresado que según datos que poseemos —probablemente no sean del todo exactos— esa mayor contribución sería del orden de los 25 millones de escudos. De ella, 40% se destinaría a financiar la adquisición, construcción y funcionamiento de los establecimientos de la Armada Nacional; 30% a la Dirección del Litoral y de Marina Mercante y al Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile, para el cumplimiento de sus funciones específicas, y 30%, a los Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR), para financiar diversos rubros que se han examinado, conjuntamente, entre la Dirección de ASMAR y su personal.

Reitero: teniendo en cuenta los objetivos propuestos en este proyecto y en consideración a que por medio de anteriores iniciativas se ha pretendido, sin lograrlo, dar solución a uno de los problemas que particularmente nos preocupa en este instante, por ser inmediato y de solución urgente, relacionado con el personal de ASMAR, le prestaremos nuestra aprobación.

Como los señores Senadores pueden observar, en el segundo lugar de la tabla de hoy figuran las observaciones del Ejecutivo al proyecto de ley que tiende, precisamente, a financiar las actividades desarrolladas por ASMAR. Sus disposiciones han sido vetadas en su totalidad, porque no presentaban la posibilidad concreta de allegar fondos para solucionar los problemas tan serios que afronta el personal de Astilleros y Maestranzas de la Armada, sobre todo el que presta sus funciones en Talcahuano.

Del análisis general de este proyecto, se deduce que uno de sus primeros objetivos es obtener fondos —no me atrevería a decir que suficientes— para destinarlos a las finalidades que he señalado. Y siendo ésta la idea central del proyecto, naturalmente no podemos menos que estar

de acuerdo con la idea de legislar, independientemente del hecho de que —insisto una vez más en ello— pueda haber disposiciones, como las mencionadas por el Honorable señor Chadwick, que requieran ser modificadas, para lo cual incluso podemos prestarle nuestro concurso en el segundo trámite.

He querido expresar en forma breve nuestro pensamiento respecto de la idea de legislar, que es lo que nos preocupa en este instante.

El señor PABLO (Presidente).— Se han inscrito para usar de la palabra los Honorables señores Silva Ulloa, Palma, Bulnes Sanfuentes, Ballesteros y Aguirre Doolan.

Tiene la palabra el Honorable señor Silva Ulloa.

El señor SILVA ULLOA.— Seré muy breve, señor Presidente.

Comparto las observaciones expuestas por el Honorable señor Montes.

Me correspondió participar en el estudio que de este proyecto hizo la Comisión de Hacienda, y la verdad es que el cambio del sistema para el cobro de contribuciones sobre faros y balizas, de acuerdo con la eslora en lugar del tonelaje, significará mayores ingresos, según los antecedentes que nos fueron proporcionados. Y lo cierto es que el contexto mismo del proyecto así lo determina, porque el artículo 5º, referente a la distribución de los ingresos, estima en Eº 24.500.000 la cantidad que percibirá el Fisco para el presupuesto de este año. El exceso de los ingresos beneficiará a la Armada Nacional, a la Dirección del Litoral y de Marina Mercante y a los Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR). Este último organismo podrá resolver con esos recursos el problema de sus empleados y obreros durante todo el período en que se encuentren acogidos reglamentariamente a licencia por incapacidad o enfermedad, como lo expresa el artículo 7º, y resolver dificultades de orden administrativo que le permitirán actuar con mayor agilidad.

En resumen, se trata de una iniciativa que, como fluye de su contexto general, proporcionará mayores recursos y cuyo exceso sobre la cantidad prevista permitirá cumplir finalidades que consideramos justas y que cuentan con nuestro apoyo.

Creo que lo expresado por el Honorable señor Chadwick puede tener alguna base y que tal vez se necesitan mayores antecedentes al respecto. Pero ateniéndonos a sus finalidades, consideramos que el despacho del proyecto no puede ser postergado por disposiciones de orden reglamentario que cualquier señor Senador tiene derecho a hacer valer.

A mi juicio, el problema es de urgencia. Por eso, ruego al Honorable señor Chadwick retirar su petición de segunda discusión.

Podríamos fijar el sábado como último plazo para presentar indicaciones, las cuales deberán ser resueltas, entiendo que hay otra clase de indicaciones, en el segundo informe. En esta forma, el Senado podría despachar el proyecto el próximo martes. En el caso de mantenerse la segunda discusión, el despacho de la iniciativa se retrasará, por lo menos, hasta el miércoles o jueves de la próxima semana.

El señor AGUIRRE DOOLAN.— Hasta el martes.

El señor SILVA ULLOA.— Sólo el martes se votará en general el proyecto, y después pasará a Comisión, la que deberá tratarlo el miércoles, y es probable que debamos celebrar sesión extraordinaria al día siguiente. En caso contrario, quedará para ser despachado la próxima semana, lo cual es casi seguro debido a la ausencia de señores Senadores a sesiones de ese carácter, por las razones que son de conocimiento público.

No obstante reconocer que el Honorable señor Chadwick tiene derecho reglamentario para solicitar segunda discusión, también es efectivo que tiene la oportunidad de proponer, en el plazo que fije el Senado, las enmiendas que estime conve-



nientes, las cuales, de acuerdo con sus observaciones, se relacionan exclusivamente con las bases fijadas para determinar las contribuciones. Por lo tanto, le rogamos que, por la urgencia que reviste la iniciativa, retire su indicación.

El señor PALMA.— Es indudable que la iniciativa se refiere a materias muy especializadas, respecto de las cuales, como es evidente, todos los parlamentarios que participamos en el debate debemos atenernos a las informaciones suministradas por los expertos. En por lo menos dos sesiones celebradas por la Comisión de Hacienda, ellos nos informaron detalladamente de las razones para modificar algunas disposiciones fundamentales existentes en la legislación actual.

Entre los objetivos centrales del proyecto está el de aumentar los ingresos del Estado chileno por medio del nuevo sistema de contribuciones por la utilización de faros y balizas.

De acuerdo con las informaciones mencionadas, en 1971 los ingresos provenientes de ese rubro se duplicarán respecto de lo actualmente consignado en el presupuesto nacional. De esta manera, el Fisco dispondrá de una suma de alrededor de 25 millones de escudos, que distribuirá entre diversos servicios de la Armada, que los precisan con urgencia, como lo establecen el artículo 5º y otros del proyecto.

El señor LUENGO.— ¿Me permite, señor Senador?

Como Su Señoría parece estar documentado sobre la materia, le solicito una explicación acerca de tres puntos que me interesaría conocer y sobre los cuales, lamentablemente, el informe no proporciona mayores antecedentes.

En primer lugar, ¿por qué razón se cambia el sistema relativo a las contribuciones por la utilización de los faros y balizas, el cual se hará sobre la base de la eslora y no por tonelaje? En segundo término, ¿por qué, cuando se establecen las exenciones para determinadas naves que

no pagarán tales derechos, no se habla de eslora, sino de tonelaje; es decir, se mantiene el sistema antiguo?

Por último, me interesa mucho que Su Señoría aclare las razones que harán posible mayores ingresos, que permitirán distribuir el exceso en la forma estipulada.

El señor PALMA.— Esos problemas fueron planteados también por el Honorable señor Chadwick, y abordaré algunos de ellos, de acuerdo con los antecedentes que nos fueron suministrados, porque, repito, no dispongo de otros conocimientos sobre la materia.

El señor Subsecretario de Marina expresó en la Comisión de Hacienda —entendiendo que también lo hizo en la de Defensa Nacional— que en el mundo hay una tendencia a cambiar las medidas sobre las cuales se aplican los impuestos por la utilización de faros y balizas, en el sentido de hacerlo sobre la base de la longitud o eslora de las naves, en lugar del tonelaje de arqueo neto.

El señor CHADWICK.— ¿En qué países se aplica ese sistema?

El señor PALMA.— Manifestó también que el sistema actual se presta a reclamaciones y a problemas con las empresas navieras, porque para algunos debía recurrirse al espacio utilizable y para otros a la capacidad declarada. En fin, la situación era compleja. Por tal motivo, dijo, existía una tendencia universal a modificar el procedimiento, y ya los países escandinavos —los principales navegantes en el mundo después de Estados Unidos, me parece, porque en realidad carezco de cifras oficiales al respecto— adoptaron el sistema de medir el barco para los efectos de pagar los derechos sobre faros y balizas. También agregó dicho personero que, de acuerdo con los antecedentes recogidos y estudios técnicos que habían hecho, el sistema se ajustaba bastante al tonelaje neto de los barcos, porque existía una relación muy directa entre la longitud de las naves comerciales y su capacidad real.

El señor BULNES SANFUENTES.— ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

Los funcionarios hicieron presente en la Comisión de Defensa Nacional que existían cinco o seis sistemas distintos para estimar el tonelaje de una nave, los cuales varían de país a país. Y si la contribución depende del tonelaje, cuya determinación escapa totalmente del control de la Dirección del Litoral Chileno, es natural que los navieros estén interesados en registrar sus barcos con el menor tonelaje posible.

El señor CHADWICK.— No, señor Senador.

El señor BULNES SANFUENTES.— Pero escapa en gran parte. Y si se recurre al tonelaje, se producen dificultades con las compañías navieras, porque el barco puede estar registrado con tonelaje distinto en puertos extranjeros.

El señor CHADWICK.— Creo que es mala la información.

El señor BULNES SANFUENTES.— En cambio, la eslora, o sea el largo del barco, es muy fácilmente determinable.

¿Por qué se concede una de las liberaciones sobre la base del tonelaje? Presumo que se debe a que el tonelaje de las naves nacionales menores de 25 toneladas de registro grueso y de las inferiores a 200 toneladas de registro grueso es fácil de determinar. En Chile se ha establecido el tonelaje de esas naves para los efectos de sus registros, porque se trata de barcos nacionales. Además, son pequeños y, como es lógico, es más sencillo controlar su tonelaje. No se quiso alterar el sistema seguido respecto de esas naves, porque, en tal caso, aquellas que hoy día gozan de exenciones, las habrían perdido.

El señor LUENGO.— Me parece que puede haber dos barcos con la misma eslora, pero con distinto tonelaje.

El señor PABLO (Presidente).— Debo advertir a Su Señoría que el Honorable

señor Bulnes está haciendo uso de una interrupción.

El señor BULNES SANFUENTES.— Es cuanto quería manifestar.

El señor PALMA.— En realidad, las informaciones mencionadas por el Honorable señor Bulnes fueron proporcionadas tanto en la Comisión de Hacienda como en la de Defensa Nacional. Ellas contribuyen a ampliar los antecedentes suministrados por los técnicos en la materia, quienes, repito, son los que deben opinar al respecto.

El señor CHADWICK.— Esas informaciones no son muy exactas, como podremos comprobarlo.

El señor PALMA.— El Honorable señor Chadwick, en su oportunidad, podrá asistir a la Comisión a discutir sobre los puntos que le merecen crítica...

El señor CHADWICK.— Lo haré en la Sala.

El señor PALMA.—... y presentar las indicaciones que estime necesarias.

De acuerdo con los antecedentes proporcionados, existe una relación directa y razonable entre la eslora y el tonelaje del barco, y es mucho más fácil controlar su capacidad con esta medida que con ninguna otra.

Al facultarse al Presidente de la República para modificar las tarifas, es evidente que se producirá un aumento de ellas, debido a que los puertos prestan en la actualidad una serie de nuevos servicios. Es decir, por la vía de esa facultad, se producirán aumentos de costos, de ingresos y también de tarifas.

El decreto que fija las nuevas tarifas, según se informó, ya está estudiado, y de acuerdo con ello es posible calcular que se producirán mayores ingresos del orden de 25 millones de escudos.

El señor CHADWICK.— ¿Por qué no trae esos antecedentes?

El señor PALMA.— Fueron expuestos en la Comisión.

El señor OCHAGAVIA.— Pido excusas a los señores Senadores, porque, en realidad, me incorporo a la Sala en este momento y no he tenido oportunidad de conocer los antecedentes dados en la Comisión respecto de las afirmaciones que se están haciendo. Sin embargo, debo decir que mi experiencia en la zona que represento, donde hay bastante movimiento de naves, señala que el largo no siempre guarda relación con el tonelaje.

El señor CHADWICK.— ¡Claro que no!

El señor OCHAGAVIA.— Expreso lo anterior, porque me consta que es así. Deseo preguntar al Senador que está dando la información si los antecedentes proporcionados por la Comisión constituyen suficiente argumento para desautorizar algo que sé: que el largo de un barco no guarda correspondencia con su tonelaje.

El Honorable señor Bulnes Sanfuentes me acaba de explicar que el proyecto fija como base la eslora de las naves como una manera de facilitar la recaudación por concepto de contribución por faros y balizas.

Por otra parte, pienso que también existen normas de carácter internacional...

El señor CHADWICK.—Y nacionales.

El señor OCHAGAVIA.—...que sirven para calcular esas tarifas sobre la base del tonelaje.

El señor PALMA.— En la Comisión aprobamos el texto del proyecto, no por tratarse simplemente de una proposición elaborada, sino después de oír los datos suministrados por personal superior tanto de la Armada como del Ministerio de Defensa y de la Subsecretaría de Marina, funcionarios que suponemos bastante bien informados y que en el desempeño de sus cargos defienden el interés de Chile y no el de las compañías. De manera que no tengo sino que hacer acto de fe respecto de un problema sobre el cual han opinado técnicos chilenos encargados de efectuar los controles y los estudios respectivos.

Además, todos los que asistieron a la Comisión pertenecían a la Armada, ya en calidad de oficiales, ya de abogados, ya de funcionarios de la respectiva institución.

Bien pudiera acontecer lo que aquí se ha aseverado: que no exista relación directa entre la eslora y el tonelaje de una nave. Carezco de los antecedentes necesarios para emitir un juicio al respecto.

El señor LUENGO.— O sea, mis preguntas quedaron en el aire. Su Señoría no tiene ninguna respuesta definitiva sobre el particular.

El señor PALMA.— Ninguna respuesta definitiva sobre la relación tonelaje-eslora. Pero sí puedo decirle que hay una relación definitiva...

El señor CHADWICK.— Deseo formular dos preguntas a Su Señoría.

El señor PABLO (Presidente).— Ruego a los señores Senadores evitar los diálogos.

El señor BULNES SANFUENTES.— Le agradecería al Honorable señor Palma no seguir dando informaciones.

Estamos tratando de salvar el proyecto y de convencer al Honorable señor Chadwick para que retire su solicitud de segunda discusión. Y a todo esto, ya hemos entrado al fondo del proyecto.

El señor PALMA.— En cuanto a la forma de pagar las tarifas, según todos los antecedentes que nos suministraron, es la habitual en estos casos.

Por lo tanto, las relaciones no cambian de modo sustancial...

El señor CHADWICK.— El informe no lo dice así.

El señor PALMA.—...porque hoy día el derecho respectivo no se paga en moneda oro, sino en su equivalente en moneda corriente.

El señor CHADWICK.— Pero no en moneda corriente, sino en dólares.

El señor PALMA.— Nadie habla de otra manera de efectuar el pago.

El señor CHADWICK.— ¿En qué moneda se paga la tarifa?

El señor PALMA.— Naturalmente, existen disposiciones relativas a la equi-

valencia entre el peso oro y la moneda corriente.

Por último, quiero destacar que la iniciativa en debate trata de resolver algunos problemas urgentísimos tocantes al funcionamiento de Astilleros y Maestranzas de la Armada, a los cuales se refirió el Honorable señor Montes.

Asimismo, se ha hablado de la conveniencia de despachar rápidamente esta iniciativa. Si acaso nos formamos juicio de que es imprescindible proceder de esa manera, eventualmente los Senadores de nuestro partido podríamos pedir que se celebrara una sesión especial, tal vez hoy día mismo.

No creo que valga la pena, para los efectos de realizar un debate abierto sobre el particular, plantear una postergación reglamentaria.

Reitero: cada uno de nosotros está dispuesto a acoger todas las observaciones que estime razonables y a discutir las con los expertos en la materia.

El señor CHADWICK.—Ha dejado sin respuestas las preguntas del Honorable señor Luengo.

El señor BULNES SANFUENTES. — Me correspondió estudiar esta iniciativa en la Comisión de Defensa Nacional y también en la de Hacienda. En la primera, se analizó con toda prolijidad, y en la segunda, se hizo otro tanto acerca del financiamiento.

El proyecto no contiene ninguna innovación fundamental en materia de contribución por faros y balizas.

En primer lugar, se autoriza al Presidente de la República para dictar las normas y modalidades relativas a una nueva tarifa, lo que no tiene nada de anormal, porque en oportunidades anteriores en que se ha legislado sobre esta materia se ha seguido el mismo procedimiento. La única innovación se refiere a que la contribución se calculará sobre la base de la eslora de las naves, y no del tonelaje. El señor Director del Litoral, que es Almirante, y los funcionarios téc-

nicos del Ministerio de Defensa y de la Dirección del Litoral, nos hicieron presente, como decía denantes, que una tarifa determinada sobre la base del tonelaje se presta para toda clase de dificultades y de fraudes, porque los barcos extranjeros tienden naturalmente a inscribirse en sus puertos de matrícula con el menor tonelaje posible. Si la Dirección del Litoral determina uno mayor, se producen dificultades.

Por otra parte, calcular la contribución sobre la base de la eslora es un procedimiento simple: consiste en medir el largo de la nave. Naturalmente, la eslora no va a corresponder exactamente al tonelaje; pero no cabe duda de que entre ellos existe una relación bastante estrecha.

Nadie puede tampoco determinar si es más justo pagar la tarifa sobre la base del largo de la nave o de su tonelaje.

En el fondo, se tiende a aumentar el ingreso por concepto de contribución por faros y balizas, lo que es perfectamente legítimo, porque los precios de todos los servicios en el mundo suben en proporción al incremento de los sueldos y salarios de las personas que los prestan.

El destino del mayor rendimiento así obtenido no puede ser más plausible: 70% a servicios sumamente útiles de la Armada, y 30% a los obreros de ASMAR, para financiar beneficios que hoy día no tienen, como la asignación de vivienda, las imposiciones patronales por la asignación de años de servicio y el reencasillamiento del personal de la Empresa, hoy día bastante postergado en materia de remuneraciones.

El proyecto ha sido estudiado no sólo en una, sino en dos Comisiones separadamente. Se trata de una iniciativa simple. Cualquiera observación que mereciera, podría traducirse en una indicación que se analizaría en segundo informe.

Si en este momento nos encontramos en condiciones de pronunciarnos sobre la idea de legislar en materia de contribución de faros y balizas, cuyo mayor ren-

dimiento se destina a objetivos plausibles, no se justifica que se haya pedido segunda discusión. Si honradamente un señor Senador está en desacuerdo con el articulado del proyecto, puede presentar las indicaciones del caso.

Por eso, pido al Honorable señor Chadwick que retire su solicitud de segunda discusión; y, a fin de que disponga de tiempo para formular las indicaciones correspondientes, puede fijarse el plazo que el señor Senador estime necesario. Pero no posterguemos nuestro pronunciamiento sobre la idea de legislar en una materia en que todos estamos de acuerdo.

El señor LUENGO.— ¡Quizás, señor Senador!

Le pido una interrupción a fin de formularle una pregunta que desde hace rato quiero hacerle.

El señor BULNES SANFUENTES. — Con mucho gusto.

El señor LUENGO.— Este proyecto fue estudiado por las Comisiones de Hacienda y de Defensa Nacional, de las cuales no soy miembro. Lo que pretendo es que también lo analicemos en la Sala. Deseo llegar a un completo convencimiento antes de votar a favor o en contra. Por eso, estoy formulando algunas consultas destinadas a formarme un criterio sobre el particular.

Sobre este tema, hice tres preguntas al Honorable señor Palma, y creo que el señor Senador no las contestó satisfactoriamente. Pretendo que Su Señoría las responda. Ojalá que lo haga.

El señor BULNES SANFUENTES.— Creo haberle contestado dos de las tres preguntas que el señor Senador formuló al Honorable señor Palma: la primera, por qué se considera la eslora como base para calcular la contribución, y segunda, por qué se mantiene el tonelaje como base de la exoneración para los buques nacionales menores de 25 toneladas de registro grueso y las inferiores a 200 toneladas de registro grueso destinadas al transporte de carga y/o pasajeros.

El señor LUENGO.— Pero permítame, señor Senador, formular mi consulta.

Deseo que me explique lo siguiente: ¿Por qué Su Señoría cree que es más justo el sistema de calcular la tarifa sobre la base de la eslora, y no del tonelaje, cuando, según mi entender y según el sentido común —no soy técnico en la materia—, la contribución recaerá en definitiva sobre el valor de los fletes o pasajes de las naves; es decir, sobre el usuario? Puede haber varios barcos con la misma eslora, pero con distinto tonelaje. En consecuencia, el sistema propuesto por la iniciativa beneficiará a la nave con mayor tonelaje, pues su capacidad de flete será superior y pagará la misma contribución de los otros barcos que tengan la misma eslora, aunque menor tonelaje.

Lo que deseo destacar es que las naves pueden ser más pequeñas o más grandes y tener la misma eslora.

El señor BULNES SANFUENTES.— No pretendo que el pago de la contribución sobre la base de la eslora sea más justo que el aplicado sobre el tonelaje. Pero de lo que estoy convencido es de que aquél es más práctico, porque impide las dificultades y los fraudes.

En todo caso, siguiendo el razonamiento de Su Señoría relativo a la justicia de ambos sistemas, puedo decir que la tarifa tampoco podría pagarse sobre el tonelaje potencial de un barco, porque para ello debería calcularse la cantidad de carga y su valor.

Si el señor Senador desea repartir la contribución a prorrata de la carga, tampoco podrá usar como base el tonelaje, sino el valor de la carga. Es decir, como Su Señoría expresó, es imposible llegar a la justicia absoluta en esta materia.

Lo que sí puedo dejar establecido es que, según los técnicos, entre la eslora y el tonelaje grueso existe una relación bastante estrecha. Es evidente que un buque más largo tendrá, normalmente, mayor capacidad de carga que otro más corto, porque entiendo que las naves se constru-

yen en forma de aprovechar al máximo la superficie de carga disponible.

En todo caso, no hay ningún inconveniente para que un señor Senador proponga una indicación destinada a cambiar el sistema de contribución pagada sobre la base de la eslora por el calculado a partir del tonelaje grueso. Si se procediera de esta manera, este asunto volvería a estudiarse en la Comisión. Pero lo que no entiendo es que se postergue su despacho —es la verdad— por dos semanas más.

El señor AGUIRRE DOOLAN.— En realidad, las intervenciones de los diversos señores Senadores me obligan a ser muy breve.

En primer lugar, deseo sumarme a las peticiones hechas al Honorable señor Chadwick en el sentido de que retire su solicitud de segunda discusión y permita que el proyecto se apruebe en general.

Como se ha dicho, la iniciativa establece un nuevo sistema de cálculo de las tarifas por faros y balizas, y no un aumento del porcentaje vigente de las mismas, mediante la variación de la base escogida para efectuar ese cálculo.

Según se manifestó hace unos momentos, los ingresos recaudados por concepto de esta tarifa se destinarán en 30% para Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR) y servirá para financiar el pago de la asignación de vivienda, de las imposiciones patronales por asignación de años de servicios y el reencasillamiento de los empleados y obreros. De esta manera podrán satisfacerse algunas necesidades de este postergado personal.

Me parece que el Honorable colega haría un gran servicio al permitir que se apruebe en general el proyecto en esta sesión, que terminará en unos minutos más. Por otra parte, el retiro de su indicación daría el tiempo necesario para que las inquietudes de Su Señoría sean consideradas en las Comisiones de Defensa Nacional y de Hacienda, y brindaría al señor Senador la oportunidad de hacer valer sus pensamientos y de cumplir su anhelo

de mejorar la iniciativa tanto en las Comisiones como en su discusión particular en la Sala.

Los Senadores que representamos al Comité Radical en el seno de dichas Comisiones, el Honorable señor Bossay, en la de Hacienda, y el Senador que habla en la de Defensa Nacional, dimos nuestros votos favorables a este proyecto.

Termino reiterando mi solicitud al Honorable señor Chadwick para que retire su indicación, y espero tener en ello más suerte de la que han tenido los señores Senadores que me antecedieron en el uso de la palabra.

El señor LUENGO.—Su Señoría siempre tiene suerte.

El señor CHADWICK.—Mi solicitud de segunda discusión no ha sido formulada con propósito meramente dilatorio.

Comprendo en toda su profundidad el interés del personal de ASMAR por el pronto despacho de la iniciativa, a la vez que encuentro muy legítimas las aspiraciones de este sector, con el cual más de algún vínculo me liga. Pero sé muy bien que los proyectos que se presentan con un propósito halagador para ciertos grupos de trabajadores, a veces llevan un veneno que es necesario desentrañar, sacar a la superficie, para que lo vea todo el mundo.

El señor AYLWIN.—¿De modo que este proyecto está envenenado!

El señor CHADWICK.—Aquí se han hecho afirmaciones inconcebibles, inaceptables para cualquiera que tenga la menor noción de lo que es el comercio marítimo. Es absurdo pretender que la capacidad del barco se puede fijar sólo en atención a su eslora.

El señor AYLWIN.—Nadie ha dicho eso.

El señor BULNES SANFUENTES.—Nadie lo dijo.

El señor REYES.—No.

El señor CHADWICK.—No se ha dicho expresamente, pero así se entiende de lo que se ha escuchado.

Y si el tributo no se determina aten-

diendo a la capacidad de carga del barco, se caerá en las mayores arbitrariedades.

El señor BULNES SANFUENTES.— Se ha dicho que existe una relación entre la eslora y la capacidad.

El señor CHADWICK.—Pero no existe una relación constante, señor Senador. Decir relación equivale a decir nada. Debería haber una relación constante, de modo que la contribución tuviese una característica de igualdad o proporcionalidad, como lo exige la Constitución.

He denunciado que por medio de este proyecto se pretende rebajar el gravamen que deben pagar los grandes barcos. He singularizado el beneficio que para ellos implica, señalando determinadas naves que llegan a la costa chilena. A ella recalaban barcos de 80 mil ó 90 mil toneladas, y ya se está pensando en embarcaciones aptas para cargar 200 mil toneladas.

El señor PABLO (Presidente).— ¿Me permite, señor Senador?

Ya se acerca la hora de término de la sesión. ¿Habrá acuerdo para prorrogarla por cinco minutos?

El señor CHADWICK.—No hay acuerdo, señor Presidente. Cuando Su Señoría cite a una nueva sesión, continuaré con mis observaciones.

El señor PABLO (Presidente).—¿Habrá acuerdo, por lo menos, para dar por terminada la primera discusión?

El señor CHADWICK.—No, señor Presidente. Estoy con el uso de la palabra.

El señor PABLO (Presidente).— Muy bien, señor Senador.

Se levanta la sesión.

—*Se levantó a las 13.29.*

*Guillermo Palominos Besoain*  
Jefe subrogante de la Redacción

**A N E X O S .****DOCUMENTOS.****1**

*PROYECTO DE LEY, EN TERCER TRAMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA EL SISTEMA DE INDEMNIZACION POR AÑOS DE SERVICIO PARA LOS TRABAJADORES DE LAS EMPRESAS DE LA GRAN MINERIA DEL COBRE.*

La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar el proyecto de ley de ese Honorable Senado que modifica el sistema de indemnización por años de servicios para los trabajadores de las empresas de la Gran Minería del Cobre, con la sola enmienda que consiste en sustituir el texto de su artículo único por el siguiente:

*“Artículo único.—*Los trabajadores de las Empresas explotadoras de la Gran Minería del Cobre tendrán derecho a que se les calcule y pague el beneficio de la indemnización por años de servicios, sean continuos o discontinuos, servidos como obrero o empleado, y en las demás condiciones actualmente pactadas en sus Convenios Colectivos.

Cualquiera cantidad pagada anteriormente al trabajador por concepto de indemnización por años de servicios convencional, podrá ser rebajada de la cantidad de dinero que le corresponda percibir por este mismo concepto revalorizada de acuerdo al 50% del aumento experimentado por el índice de precios al consumidor en el período que medie entre la o las anteriores terminaciones de sus contratos de trabajo, indemnizados, y la fecha de su nuevo retiro. Esta revalorización no podrá exceder en ningún caso al doble de las cantidades anteriormente pagadas por esta misma causa, y no se aplicará a los años servidos con anterioridad a 1954.

Dentro de los seis primeros meses contados desde la fecha de su recontratación, el trabajador podrá optar por la modalidad a que se refiere el inciso anterior o pedir se practique el cálculo de la suma que deba devolver a la fecha de su nuevo ingreso revalorizado en igual forma, y devolver a la Empresa al monto que resulte, sin intereses, en el plazo máximo de 60 meses.”.

Lo que tengo a honra comunicar a V. E. en respuesta a vuestro oficio N° 3.142, de fecha 13 de septiembre de 1967.

Acompaño los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V. E.

(Fdo.): *Jorge Ibáñez V. — Eduardo Mena.*



## 2

PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CAMARA DE  
DIPUTADOS, QUE AUTORIZA A LAS MUNICIPALIDA-  
DES PARA ORGANIZAR DEPARTAMENTOS DE BIE-  
NESTAR PARA SUS EMPLEADOS Y OBREROS.

Con motivo de la moción que tengo a honra pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

*“Artículo único.—*Las Municipalidades podrán organizar una Sección Bienestar para su personal de empleados y obreros, que tendrá por objeto propender al mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo, como asimismo al cuidado y fomento de la salud mental y física de su personal, pudiendo crear un fondo de solidaridad social para casos de grave y extrema urgencia; establecer ayudas especiales, de escolaridad, matrimonio y fallecimiento de familiares, asignaciones prenatales, establecimiento de colonias veraniegas, otorgamiento de premios de estímulo por excelente desempeño en el trabajo y por el cumplimiento de 30 años de servicios municipales.

La Sección Bienestar otorgará estos beneficios, conforme a las normas que se señalen en el Reglamento que dictará el Presidente de la República, dentro del plazo de 60 días contado desde la publicación de la presente ley.

Las Municipalidades contribuirán al financiamiento de la Sección Bienestar que establezcan, con un porcentaje equivalente al uno por ciento de sus ingresos ordinarios efectivos, correspondientes al año anterior en que se confeccione el Presupuesto, sin deducción de ninguna especie.

La Sección Bienestar será administrada por una Junta que presidirá el Alcalde e integrada por un Regidor designado por la Municipalidad, el Director del Personal, la Asistente Social Jefe, un Delegado de los empleados y otro de los obreros, la que deberá rendir cuenta del movimiento de los fondos directamente a la Municipalidad dentro del mes de enero de cada año.

Podrán pertenecer a la Sección Bienestar, los empleados y obreros que lo soliciten, los que deberán concurrir con un cinco por mil de sus sueldos y salarios imponibles, cuotas que podrán ser descontadas mensualmente en las planillas de pago de sus emolumentos.

Los fondos que las Municipalidades entregarán como aporte a la Sección Bienestar, podrán ser cancelados en cuotas dentro del año presupuestario.

Autorízase a las Municipalidades para modificar sus Presupuestos con el objeto de contribuir al financiamiento de su Sección Bienestar en el año 1970.”

Dios guarde a V. E.

(Fdo.): *Jorge Ibáñez V.—Eduardo Mena.*

## 3

*PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CAMARA DE  
DIPUTADOS, QUE AUTORIZA AL PRESIDENTE DE LA  
REPUBLICA PARA TRANSFERIR GRATUITAMENTE  
A LA ASOCIACION NACIONAL PRO NIÑO Y ADULTO  
DEFICIENTE MENTAL UN INMUEBLE FISCAL.*

Con motivo del Mensaje, informe y antecedente que tengo a honra pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

*“Artículo 1º— Autorízase al Presidente de la República para transferir gratuitamente a la Corporación de Derecho Privado denominada “Asociación Nacional Pro Niño y Adulto Deficiente Mental” el inmueble fiscal situado en Avenida Irarrázaval N° 2305, del departamento de Santiago, y los bienes muebles que lo guarnecen, individualizados en el inventario levantado por la Dirección de Tierras y Bienes Nacionales, todos ellos provenientes de la herencia de doña Enriqueta Salinas Correa.*

El galardón que corresponda al denunciante de la herencia se pagará con el producto de la enajenación de los otros bienes sucesorios, y si fuere insuficiente, se cancelará con cargo al ítem que se consulte en el Presupuesto de la Nación para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de herencias aceptadas por el Fisco.

*Artículo 2º— La Corporación beneficiaria deberá destinar el inmueble exclusivamente al cumplimiento de sus finalidades estatutarias.*

Si se ocupare la propiedad en un objeto distinto al señalado, lo que se acreditará con la sola certificación de la Dirección de Tierras y Bienes Nacionales, volverá el inmueble al dominio del Estado.”.

Dios guarde a V. E.

(Fdo.) : *Jorge Ibáñez Vergara. — Eduardo Mena Arroyo.*

## 4

*MOCION DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR ACUÑA,  
CON LA QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE  
MODIFICA LA LEY N° 11.994, QUE CREO EL COLEGIO  
DE CONSTRUCTORES CIVILES DE CHILE.*

Honorable Senado:

Con fecha 10 de diciembre de 1969 fue publicada en el Diario Oficial la ley N° 17.251 que modifica la ley N° 12.851, de 6 de febrero de 1958, que creó el Colegio de Técnicos de Chile.

Esta ley modificatoria de la anterior, normalizó la situación de un fuerte grupo de profesionales; pero, lamentablemente, aun existe un grupo de ellos que han visto frustrados sus deseos de pertenecer al Colegio de Técnicos de Chile, debido a que su especialidad no corresponde a

ninguna de las que actualmente tiene el referido Colegio. Con esto me refiero especialmente a los profesionales que poseen el título de Conductor de Obras, y Técnico Ferroviario con mención en Construcción, los que debido a su formación profesional relacionada con la técnica de proyectar, calcular, supervigilar, y construir obras civiles, "no podrían calzar con las especialidades relacionadas con técnicas derivadas de la Ingeniería", según la determinación y el informe del Abogado del Colegio de Técnicos de Chile, señor Enrique Olavarría, y serían éstas de responsabilidad del Colegio de Constructores Civiles.

Aun cuando considero innecesario abundar en mayores antecedentes relacionados con la gestación de la ley N° 17.251, que favoreció a gran parte de los técnicos titulados en el Instituto Técnico Ferroviario "Carlos Arias Martínez" creo conveniente citar algunos documentos que obran en poder del Honorable Senado:

1º—Boletín N° 10.519-O, de 26 de septiembre de 1969, que contiene las observaciones formuladas por Su Excelencia el Presidente de la República al proyecto que modifica la ley N° 12.851 que creó el Colegio de Técnicos de Chile.

2º—Oficio N° 248, de fecha 28 de octubre de 1969, de la Honorable Cámara de Diputados al señor Presidente del Honorable Senado, comunicándole la aprobación de las observaciones formuladas por Su Excelencia el Presidente de la República.

3º—Boletín N° 24.193, de fecha 11 de noviembre de 1969, que contiene el informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Honorable Senado, recaído en las observaciones del Ejecutivo al proyecto que modifica la ley N° 12.851.

4º—Diario de sesiones del Honorable Senado, Legislatura Extraordinaria 309ª, correspondiente a la 8ª sesión de fecha 12 de noviembre de 1969, páginas 524 y 546.

5º—El presente proyecto de ley, al igual que el anterior, hoy materializado en la ley N° 17.251, no representa gasto para el Erario Nacional, por cuanto las personas que por él serán favorecidas perciben actualmente tratamiento económico y profesional igualitario al de otros Colegiados en el Colegio de Constructores Civiles de Chile, en suma, corresponde solamente afianzar con este proyecto su condición profesional.

6º—Dejo constancia que, en cuanto a la formación y calidad profesional de los beneficiados con este proyecto de ley, fue ratificado por el Ministerio de Educación Pública a través del veto aditivo de Su Excelencia el Presidente de la República por la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Honorable Senado y en ambas ramas del Congreso Nacional.

En atención a lo anteriormente expuesto, me permito presentar a la consideración del Honorable Senado el siguiente proyecto de ley, que agradeceré incorporar en la tabla de materias a tratar en las primeras sesiones de la actual Legislatura Ordinaria:

## Proyecto de ley:

*Artículo 1º*— Introdúcense al artículo 5º de la ley N° 11.994, de 12 de diciembre de 1955, que creó el Colegio de Constructores Civiles de Chile, modificada por la ley N° 14.839, de 26 de enero de 1962, las siguientes modificaciones:

a) Suprímese la coma (,) y la conjunción “y” que figura al final de la letra d), sustituyendo la coma (,) que la precede por punto y coma (;).

b) Suprímase el punto final (.) de la letra e) y reemplécese por una coma (,), agregándose la conjunción “y” a continuación de ella.

c) Agrégase como letra f), la siguiente:

f) Las personas tituladas en el Instituto Técnico Ferroviario “Carlos Arias Martínez” que posean el título de Conductor de Obras o de Técnico Ferroviario con mención en Construcción.

(Fdo.) : *Américo Acuña Rosas.*