

# REPÚBLICA DE CHILE

## DIARIO DE SESIONES DEL SENADO PUBLICACIÓN OFICIAL LEGISLATURA 323ª, EXTRAORDINARIA Sesión 10ª, en 12 de noviembre de 1991 Ordinaria

(De 16:15 a 20:9)

**PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES GABRIEL VALDÉS ,  
PRESIDENTE, Y BELTRÁN URENDA, VICEPRESIDENTE  
SECRETARIOS, EL TITULAR, SEÑOR  
RAFAEL EYZAGUIRRE ECHEVERRÍA, Y EL  
PROSECRETARIO, SEÑOR JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ**

---

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

### **I. ASISTENCIA**

Asistieron los señores:

- Alessandri Besa, Arturo
- Calderón Aránguiz, Rolando
- Cantuarias Larrondo, Eugenio
- Cooper Valencia, Alberto
- Díaz Sánchez, Nicolás
- Díez Urzúa, Sergio
- Feliú Segovia, Olga
- Fernández Fernández, Sergio
- Frei Bolívar, Arturo
- Frei Ruiz-Tagle, Carmen
- González Márquez, Carlos
- Hormazábal Sánchez, Ricardo
- Huerta Celis, Vicente Enrique
- Jarpa Reyes, Sergio Onofre
- Lagos Cosgrove, Julio
- Larre Asenjo, Enrique
- Lavandero Illanes, Jorge
- Letelier Bobadilla, Carlos
- Martin Díaz, Ricardo
- Mc-Intyre Mendoza, Ronald
- Núñez Muñoz, Ricardo
- Ortiz De Filippi, Hugo
- Otero Lathrop, Miguel
- Páez Verdugo, Sergio
- Palza Corvacho, Humberto
- Pérez Walker, Ignacio.

-Piñera Echenique, Sebastián  
-Prat Alemparte, Francisco  
-Ríos Santander, Mario  
-Romero Pizarro, Sergio  
-Ruiz De Giorgio, José  
-Ruiz-Esquide Jara, Mariano  
-Siebert Held, Bruno  
-Sinclair Oyaneder, Santiago  
-Soto González, Laura  
-Sule Candia, Anselmo  
-Thayer Arteaga, William  
-Urenda Zegers, Beltrán  
-Valdés Subercaseaux, Gabriel  
-Vodanovic Schnake, Hernán  
-Zaldívar Larraín, Andrés

Concurrieron, además, los señores Ministros de Justicia y de Transportes y Telecomunicaciones.

Actuó de Secretario el señor Rafael Eyzaguirre Echeverría, y de Prosecretario, el señor José Luis Lagos López.

## **II. APERTURA DE LA SESIÓN**

**--Se abrió la sesión a las 16:15, en presencia de 41 señores Senadores.**

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

## **III. TRAMITACIÓN DE ACTAS**

El señor VALDÉS (Presidente).- Las actas de las sesiones 8a y 9a, ordinarias, en 29 y 30 de octubre último, respectivamente, quedan en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

## **IV. CUENTA**

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

El señor LAGOS (Prosecretario).- Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

Mensajes

Cuatro de Su Excelencia el Presidente de la República:

Con el primero solicita, con urgencia, el acuerdo previo del Senado para designar Consejero del Banco Central de Chile al señor Pablo Piñera Echenique, en virtud de lo dispuesto en el artículo 7° de la ley N° 18.840,

Orgánica Constitucional de esa institución, y a lo establecido en el N° 5) del artículo 49 de la Constitución Política de la República.

-Por acuerdo de Comités, pasa a la Comisión de Hacienda, y la Sala adoptará resolución en sesión de jueves 14.

Con el segundo hace presente la urgencia, con el carácter de "Suma", al proyecto que modifica la ley N° 19.047, a fin de garantizar en mejor forma los derechos de las personas.

Con el tercero y el cuarto califica de "simple" la urgencia de los siguientes proyectos de ley:

1.- El que modifica la denominación del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción y crea el Consejo Nacional de Tecnología.

2.- El que modifica la ley N° 18.838, sobre el Consejo Nacional de Televisión.

-Se tienen presentes las urgencias y se manda agregar los documentos a sus antecedentes.

#### Oficios

Dos de la Cámara de Diputados: Con el primero comunica que ha rechazado las modificaciones propuestas por el Senado al proyecto de ley que otorga beneficios a los adquirentes de predios afectos a la reforma agraria y modifica diversos cuerpos legales, por lo que corresponde la formación de una Comisión Mixta, para lo cual ha designado a los cinco integrantes que señala. (Calificado de "simple urgencia").

-Se toma conocimiento y se designa como integrantes de la referida Comisión Mixta a los señores Senadores miembros de la Comisión de Agricultura.

Con el segundo indica que ha rechazado una de las enmiendas introducidas por el Senado al proyecto que sustituye el artículo 90 de la ley N° 18.768, en lo relativo a la distribución de los ingresos provenientes del sistema de pronósticos deportivos, por lo que corresponde la formación de una Comisión Mixta, y que ha designado para esos efectos a los cinco integrantes que señala. -Se toma conocimiento y se designa como integrantes de la referida Comisión Mixta a los señores Senadores miembros de la Comisión de Hacienda.

Del señor Ministro del Interior, con el que agradece los conceptos emitidos por el Senador señor Ricardo Navarrete en la intervención sobre terrorismo y delincuencia, en sesión efectuada el 23 de octubre recién pasado.

Del señor Intendente Regional y Presidente del Consejo Regional de Desarrollo de Atacama, con el que solicita a esta Corporación se tengan presentes diversas situaciones que afectan a esos organismos de

participación regional al iniciar el estudio de la Ley Orgánica Constitucional de los señalados Consejos.

Del Gerente General de Empremar S.A., mediante el cual proporciona antecedentes pedidos por la Senadora señora Laura Soto, por intermedio del señor Ministro de Hacienda, relativos al arrendamiento con opción de compra de la motonave denominada originalmente "Valeria".

-Quedan a disposición de los señores Senadores.

Del Secretario General del Parlamento Latinoamericano, por medio del cual recaba la designación de los señores Parlamentarios que representarán al Congreso Nacional en cada una de las Comisiones Permanentes del referido organismo.

De los señores Presidentes de las Comisiones de Drogadicción y Legislación Penal de la Cámara de Diputados de la República Argentina, con el que dan a conocer la realización de las "Jornadas Parlamentarias Sobre Lavado De Dinero", por efectuarse en la ciudad de Buenos Aires los días 19 y 20 del mes en curso, a la vez que invitan al señor Presidente del Senado y a los señores Senadores que integran las comisiones técnicas respectivas a concurrir al señalado evento.

-Se manda transcribir a los Comités.

Del Encargado de Relaciones para América Latina de la Unión Interparlamentaria, con el que agradece al Presidente del Grupo Interparlamentario Chileno, Senador señor Ricardo Navarrete, a los señores Parlamentarios y al personal del Congreso Nacional la colaboración que le otorgaran durante la reciente realización de la Conferencia Interparlamentaria.

-Queda a disposición de los señores Senadores.

#### Informes

Segundos informes de las Comisiones de Constitución, Legislación y Justicia y de Hacienda recaídos en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que aumenta la dotación de personal de Gendarmería de Chile.

-Quedan para tabla.

#### Moción

Del Senador señor Arturo Frei Bolívar, con la que inicia un proyecto de ley que crea un mecanismo legal para que las Administradoras de Fondos de Pensiones financien la adquisición de viviendas de sus afiliados.

-Pasa a la Comisión de Vivienda y Urbanismo.

#### Solicitudes

De don Ramón Pradeñas Vera y de don Roberto Emilio Severino Oyanedel, con las que solicitan sus respectivas rehabilitaciones de ciudadanía.

-Pasan a la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía.

El señor VALDÉS (Presidente).- Terminada la Cuenta.

## **COMUNICACIÓN AL SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS. OFICIO**

El señor VALDÉS (Presidente).- Por acuerdo de Comités, se propone a la Sala el envío de la siguiente nota:

"El Senado de la República, por acuerdo unánime, hace presente al señor Secretario General de las Naciones Unidas su profunda preocupación por el sufrimiento que están experimentando los habitantes -particularmente los niños- de Dubrovnik, Yugoslavia, y el riesgo inminente de destrucción total de dicha ciudad, que es patrimonio cultural de la humanidad.

"Al mismo tiempo, solicita la inmediata intervención del Consejo de Seguridad para actuar ante el Gobierno de Yugoslavia con las medidas que otorga la Carta de las Naciones Unidas, a fin de suspender las hostilidades en contra de Croacia.".

Si le parece a la Sala, se enviará la comunicación, en nombre del Senado, al señor Secretario General de las Naciones Unidas.

El señor DÍEZ.- Que se haga llegar a las Naciones Unidas a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El señor VALDÉS (Presidente).- Con copia al Ministerio de Relaciones Exteriores.

El señor FREI (don Arturo).- En nombre del Senado de la República.

El señor VALDÉS (Presidente).- Exactamente.

Tiene la palabra el Honorable señor Jarpa.

El señor JARPA.- Señor Presidente, como, precisamente, la ciudad de Dubrovnik pertenece a Croacia, y el problema surgido dice relación a la independencia de ésta, enviaría la comunicación señalando la ciudad, pero sin mencionar a Yugoslavia o a Croacia.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene razón en sus planteamientos, Su Señoría. Será eliminada la expresión "Yugoslavia" que figura después de "Dubrovnik".

Hago presente, además, que esta iniciativa fue sugerida por el Senador señor Jarpa.

En consecuencia, se enviará la comunicación en la forma señalada.

Aprobado.

## V. ORDEN DEL DÍA

Boletín N°402-07

### AUMENTO DE DOTACIÓN DE GENDARMERÍA DE CHILE

*El señor VALDÉS (Presidente).- Los Comités, además, acordaron tratar en la sesión de hoy, en primer lugar del Orden del Día, el proyecto, en segundo trámite constitucional, que aumenta la dotación del personal de Gendarmería de Chile, con informes de las Comisiones de Hacienda y de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.*

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

*Proyecto de ley:*

*En segundo trámite, sesión 33a, en 27 de agosto de 1991.*

*Informes de Comisión:*

*Constitución y Hacienda, sesión 2a, en 3 de octubre de 1991.*

*Constitución y Hacienda (segundo), sesión 10a, en 12 de noviembre de 1991.*

*Discusión:*

*Sesión 2a, en 3 de octubre de 1991 (se aprueba en general).*

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- La Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, en su segundo informe acerca de la iniciativa, para los efectos de lo dispuesto en el artículo 106 del Reglamento del Senado, deja constancia de que los artículos 2°, 3° y 5° -este último habría que agregarlo, pues no aparece mencionado en el informe- no fueron objeto de indicaciones, por lo que se darían por aprobados sin más trámite; de que los signados con los números 1° y 4° fueron objeto de modificaciones aprobadas, las cuales habría que considerar; y de que la indicación número 2), sobre el artículo 4°, fue rechazada parcialmente.

La Comisión de Hacienda, en su segundo informe, propone aprobar el proyecto en los mismos términos en que fue despachado por la de Constitución, pero restableciendo el inciso segundo del artículo 4°, que fue suprimido por esta última.

En consecuencia, habría que votar confrontando ambos informes, pues cada uno propone una redacción distinta.

La indicación al artículo 1° del proyecto, aprobada por la Comisión de Constitución -también por la de Hacienda-, consiste en reemplazar su letra b) por la siguiente: "b) Reemplázase el total general de "4.900" por "5.423".".

El señor VALDÉS (Presidente).- En discusión la indicación.

El señor VODANOVIC.- Pido la palabra, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Vodanovic.

El señor VODANOVIC.- Señor Presidente, quiero proponer como cuestión previa que no se considere -y en ese sentido se vote- la proposición de la Comisión de Hacienda, pues sería absolutamente impertinente.

Sin embargo, me gustaría escuchar antes una opinión de algún miembro de dicha Comisión acerca de qué fundamento existió para alterar la indicación de la de Constitución. Deseo saber si la razón de ello se basa en una incidencia presupuestaria o si, por el contrario, simplemente se tuvo un criterio de fondo distinto. Porque, a mi juicio, la Comisión de Hacienda no tiene competencia para actuar en la forma en que lo hizo.

El señor LAVANDERO.- Pido la palabra, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Lavandero.

El señor LAVANDERO.- Señor Presidente, el proyecto fue enviado a la Comisión de Hacienda para ver la posibilidad de aceptar o rechazar la indicación que había propuesto la Honorable señora Feliú. Al respecto, la señora Senadora -según los antecedentes de que disponía-, al plantear la supresión del inciso segundo del artículo 4° de la iniciativa, desconocía la situación contractual y previsional de los 14 maestros instructores; esto es, si estaban adscritos al régimen del Código del Trabajo o afectos al sistema del Instituto de Normalización Previsional. Y, conforme a las informaciones recibidas -que fueron nuevas-, se estableció que dicho personal estaría regido por las normas del Código del Trabajo.

Por lo tanto, se llegó a la conclusión -de común acuerdo con la Senadora señora Feliú- de que era pertinente reponer el inciso segundo del artículo 4°, pues, de lo contrario, el personal mencionado quedaría sujeto a la norma del artículo final del Estatuto Administrativo, lo que implicaría aumentar el gasto, por concepto de pago de indemnizaciones por años de servicio de estas personas, en la suma de 7 millones 283 mil 240 pesos, para lo cual se requeriría de una indicación patrocinada por el Ejecutivo. Y la verdad es que el cambio de régimen jurídico de dicho personal no significa poner término a la relación laboral, pues más bien se establece una continuidad.

Sin embargo, debo decir que la Senadora señora Feliú presentó una indicación tendiente a determinar aún más la situación de este personal respecto del artículo final del Estatuto Administrativo; pero como la Comisión

de Hacienda no tenía competencia, planteamos que tal proposición pudiera ser aceptada por la unanimidad de los Comités o la unanimidad de la Sala, ya que, en definitiva, no altera el inciso segundo del artículo 4° del proyecto, sino, más bien, lo precisa.

Por otra parte, en cuanto al artículo 3° del proyecto, hubo sólo un intercambio de opiniones en la Comisión de Hacienda, pues ésta no tenía competencia para pronunciarse acerca de él, toda vez que ya había sido aprobado. Dicha norma, que incorpora a los maestros instructores en la planta de técnicos en forma especial, fuera de concurso, sin cumplir los requisitos generales que establece el Estatuto Administrativo, requeriría para su aprobación -escúchese bien esta observación- del quórum de ley orgánica constitucional, ya que modifica lo previsto en la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado. De manera que no podemos dejar de plantear este hecho, recomendado por la Comisión de Hacienda y propuesto, inicialmente, por el Senador señor Piñera.

Por consiguiente, éstos fueron los fundamentos legales que la Comisión de Hacienda tuvo en vista para aprobar por unanimidad el proyecto, sin perjuicio de que la Sala, si lo tiene a bien, se pronuncie favorablemente sobre las indicaciones formuladas por la Senadora señora Feliú, las que no alteran el proyecto original, sino, más bien, lo precisan.

Es cuanto puedo informar, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el señor Ministro de Justicia.

El señor CUMPLIDO (Ministro de Justicia).- Señor Presidente, Honorable Senado, se trata, como se dijo, de un segundo informe que dice relación a una parte del aumento de personal de Gendarmería, referente fundamentalmente a los maestros instructores que laboran en los Talleres Fiscales de los Centros de Educación y Trabajo, quienes actualmente se rigen por las normas del Código del Trabajo.

La indicación de la Honorable señora Feliú establece el buen principio de no dar lugar a indemnizaciones por años de servicio a quienes continúan ininterrumpidamente desempeñando funciones dentro de la misma institución, pues sólo se cambia su régimen jurídico, precisamente para otorgar a esas personas la estabilidad funcionaria suficiente en el desarrollo de sus cargos.

Se trata de individuos contratados a partir de 1971 y que están prestando servicio. Ahora, ¿cómo ingresan a una nueva planta? Es indispensable excepcionarlos, en el encasillamiento, del cumplimiento de los requisitos que no existían inicialmente cuando ellos ingresaron a la Institución, ya que fueron posteriormente introducidos por el Estatuto Administrativo y los estatutos orgánicos. Y, aunque se habla de ingreso, en la práctica es un encasillamiento de personas que ya están en servicio.

Por consiguiente, estamos de acuerdo con la indicación de la Senadora señora Feliú, que, manteniendo el inciso segundo del artículo 4° del proyecto, especifica claramente cuáles son los alcances del artículo final del Estatuto Administrativo para los efectos contractuales y previsionales del personal mencionado.

Por lo tanto, señor Presidente, rogamos al Honorable Senado que por unanimidad acepte conocer de esta indicación, pues aclarará la situación jurídica de los 14 maestros instructores que se incorporan a la planta.

Gracias, señor Presidente.

El señor DÍEZ.- Estamos de acuerdo.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, Honorable Senado, quiero referirme brevemente a la materia en debate, pues la situación es muy clara.

Se trata de 14 personas que han desempeñado el cargo de maestros instructores en los Talleres Fiscales de Gendarmería, cuya calidad jurídica, para dicha prestación de servicio, es la del Código del Trabajo; es decir, son imponentes del Servicio de Seguro Social y de la Caja de Previsión de Empleados Particulares, hoy Instituto de Normalización Previsional.

Estas personas, señor Presidente, contratadas de acuerdo al Código del Trabajo, debieron haber sido nombradas según las normas del Estatuto Administrativo. Así lo declaró la Contraloría General de la República en dos dictámenes.

Para solucionar esta situación de hecho, que se arrastra desde 1971 -como lo ha dicho el señor Ministro-, se propone por este proyecto la creación de una planta integrada por 14 cargos, en los cuales esos funcionarios serán designados. Y como de hecho ellos desempeñan hoy el cometido de que se trata -repito-, la iniciativa, en su artículo 3°, establece que se entenderá que cumplen los requisitos señalados por el Estatuto Orgánico del Servicio de Gendarmería.

Con mucha razón, hoy en la mañana el Honorable señor Piñera ha planteado dudas respecto de que esta norma estaría en contradicción con la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, lo cual es efectivo. Pero, como ocurre que ella crea los cargos justamente para estas personas, opino que procedería aprobarla tal como está propuesta en el artículo 3°, considerando, sí, que debe mediar el quórum que importa una modificación a la mencionada Ley Orgánica Constitucional.

En segundo término, señor Presidente, cuando estudiamos esta disposición por primera vez en el Senado, planteé una duda respecto del artículo 4°, que protege el régimen de pensiones y las remuneraciones, y señala que el cambio de calidad jurídica no dará derecho a percibir indemnización por años de servicio. La duda se suscitó porque desconocíamos entonces la situación

real y efectiva en que se encontraba ese personal. La última información proporcionada por Gendarmería de Chile señala que lo rige actualmente el Código del Trabajo y que lo conforman imponentes de la Caja de Empleados Particulares y del Servicio de Seguro Social.

En consecuencia, cabe ratificar, a mi juicio, el concepto contenido en el artículo 4°, perfeccionándolo, a fin de evitar algún equívoco, y, fundamentalmente, recogiendo también la observación de la Comisión de Constitución, que señala la impropiedad de referirse al Estatuto Administrativo en un precepto de esa índole.

Por ello, pido que se apruebe el informe de la Comisión de Hacienda, en el sentido de eliminar en el inciso primero del artículo 4° las palabras "o pérdida de cualquier derecho que le correspondiere a la fecha de entrada en vigencia de esta ley", por ser equívocas y porque pueden dar lugar a conflictos; y que se dé una nueva redacción al inciso segundo.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Si le parece a la Sala, luego de las explicaciones que se han expuesto, se aprobaría el articulado.

El señor DÍEZ.- En la forma propuesta por la Honorable señora Feliú, señor Presidente.

El señor LAVANDERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Lavandero.

El señor LAVANDERO.- Señor Presidente, en primer lugar, nosotros estaríamos de acuerdo con las indicaciones de la Honorable señora Feliú contenidas en el informe, si la Sala las estimase adecuadas.

Seguidamente, acogemos también la sugerencia del Senador señor Piñera en cuanto a que el artículo 3° debe aprobarse con el quórum de una ley orgánica constitucional, para evitar posteriores reparos.

El señor DÍEZ.- Así es, señor Presidente.

*El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- En conformidad a lo que se acaba de manifestar, en primer término habría que pronunciarse acerca del artículo 1° propuesto por la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, cuya letra b) reemplaza el total general de "4.900" por "5.423".*

*El señor VALDÉS (Presidente).- Ofrezco la palabra.*

*Ofrezco la palabra.*

*Cerrado el debate.*

*-Se aprueba.*

*El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- En seguida, según acaban de manifestar los Senadores señora Feliú y señor Lavandero, para aprobar el artículo 3° se requiere el voto conforme de los cuatro séptimos de los señores Senadores en ejercicio, lo cual equivale a 26 -se encuentran presentes en la Sala 34 señores Senadores-, quórum correspondiente a la modificación de una ley orgánica constitucional.*

*-Se aprueba por unanimidad, dejándose constancia de que emitieron su voto 34 señores Senadores y de que el quórum constitucional es de 26.*

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- En tercer lugar, la Sala debe decidir si acoge el informe de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, que propone -a eso se refería el Senador señor Vodanovic- la supresión del inciso segundo del artículo 4°, o el de la Comisión de Hacienda, la cual plantea rechazarla.

El Honorable señor Vodanovic consultó si en el primer Caso habría un mayor gasto, y, según entiendo, el Honorable señor Lavandero respondió que ello implicaría un monto de 7 millones 300 mil pesos, de lo que deja constancia, por lo demás, el informe de la Comisión de Hacienda.

No sé si el señor Senador insiste...

El señor VODANOVIC.- No. Hice una consulta, de tal manera que no voy a formular ninguna...

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- Por lo tanto, se acogería lo planteado por la Comisión de Hacienda.

-Se rechaza la supresión del inciso segundo del artículo 4°.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- Finalmente, corresponde pronunciarse respecto de los incisos tercero y cuarto que propone agregar al artículo 4° la Honorable señora Feliú.

El señor DÍEZ.- Así es.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, sólo debo aclarar que, en el inciso primero del mismo precepto, la Comisión de Hacienda recomienda, también, suprimir la frase "o pérdida de cualquier derecho que le correspondiere a la fecha de entrada en vigencia de esta ley", porque la verdad es que eso podría dar origen al pago de algún beneficio que se desconoce, y no es necesario conservar una franquicia que no se sabe en qué va a consistir. En cambio, el texto de este inciso protege, en virtud del pago mediante planilla suplementaria, las diferencias de remuneraciones. Es decir, lo que se elimina es sólo esa frase, porque no se suscita lo relativo a otro derecho.

El señor VALDÉS (Presidente).- ¿El señor Ministro está de acuerdo?

Al parecer, la Sala también lo está.

El señor VODANOVIC.- Con mi voto en contra en lo atinente a la enmienda del inciso primero, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).- Así se hará constar, Su Señoría.

-Se aprueban las modificaciones del artículo 4º, con el voto en contra del Honorable señor Vodavonic respecto a la introducida en el inciso primero, y queda despachado en particular el proyecto.

Boletín N°55-04

## **MODIFICACIÓN DEL ARTICULO 113 DE LA LEY N° 18.768, EN LO RELATIVO A LOS PERSONALES ACADÉMICOS Y NO**

**ACADÉMICOS DE LAS INSTITUCIONES**

**DE EDUCACIÓN SUPERIOR. INFORME DE COMISIÓN MIXTA**

*El señor VALDÉS (Presidente).- Corresponde poner en discusión el informe de la Comisión Mixta constituida en virtud de lo dispuesto en el artículo 67 de la Carta Fundamental, recaído en el proyecto que modifica el artículo 113 de la ley N° 18.768 en lo relativo a los personales académicos y no académicos de las instituciones de educación superior.*

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

*Proyecto de ley:*

*En segundo trámite, sesión 36a, en 5 de marzo de 1991.*

*En trámite de Comisión Mixta, sesión 29a, en 20 de agosto de 1991.*

*Informes de Comisión:*

*Educación, sesión 25a, en 8 de agosto de 1991.*

*Mixta, sesión 10a, en 12 de noviembre de 1991.*

*Discusión:*

*Sesión 29a, en 20 de agosto de 1991 (se rechaza y pasa a Comisión Mixta).*

*El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- El informe de la Comisión Mixta establece que el Senado, en sesión de 27 de agosto de 1991, designó como integrantes de ella a los señores miembros de su Comisión de Educación.*

*La Cámara de Diputados, por su parte, mediante oficio N° 470, de 22 de agosto de 1991, nombró a los Honorables señores Juan Masferrer, Roberto Muñoz, Sergio Ojeda, Carlos Smok y Carlos Valcarce.*

*Se expone que la controversia se ha originado en el rechazo, por parte del Senado, de la totalidad del texto aprobado por la Cámara de Diputados, y en la insistencia de ésta en la aprobación del texto primitivo. La Comisión Mixta, después de un extenso debate, durante el cual se formularon distintas alternativas de solución, por la unanimidad de sus miembros acordó someter*

*a la consideración de ambas ramas del Congreso un artículo único redactado en estos términos:*

*"Los personales académicos y no académicos de las Instituciones de Educación Superior del Estado, incluyendo las Universidades de Chile y de Santiago de Chile, que hubieren cesado voluntariamente en sus funciones en virtud del artículo 113 de la ley N° 18.768, habiendo percibido la indemnización establecida en dicha norma, podrán ser nombrados o contratados en la Institución de Educación Superior en la que prestaban servicios siempre que devuelvan el total de dicha indemnización, expresada ésta en unidades de fomento según su valor al momento de la percepción. Con todo, de la cantidad que deban reintegrar se descontará un quinto por cada año completo en que hubieren permanecido fuera de servicio."*

*La Cámara de Diputados aprobó esta proposición.*

*El señor URENDA (Vicepresidente).- En discusión el informe de la Comisión Mixta.*

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el Honorable señor Cantuarias.

El señor CANTUARIAS.- Señor Presidente, quiero, brevemente, expresar, en reemplazo del Senador informante de este proyecto, el Honorable señor Pacheco, que, en el fondo, la controversia se produjo -como aquí se ha dicho- por la oposición del Senado a legislar sobre la reincorporación de funcionarios de universidades estatales, quienes, habiéndose acogido (en virtud del artículo 113 de la ley N° 18.768) a una indemnización extraordinaria, renunciaron a sus cargos.

La Cámara de Diputados aprobó esta iniciativa y, como señalé, el Senado la rechazó, estableciéndose la necesidad de constituir la Comisión Mixta para que intentara absolver esta diferencia de criterios.

Esta Corporación, el 27 de agosto, nominó como integrantes de aquella Comisión a los miembros de su Comisión de Educación; la Cámara de Diputados había informado el 22 de ese mes sobre los integrantes de su designación.

Constituido el grupo de estudio, después de un extenso debate hizo una proposición contenida en el siguiente artículo único:

"Los personales académicos y no académicos de las Instituciones de Educación Superior del Estado, incluyendo las Universidades de Chile y de Santiago de Chile, que hubieren cesado voluntariamente en sus funciones en virtud del artículo 113 de la ley N° 18.768, habiendo percibido la indemnización establecida en dicha norma, podrán ser nombrados o contratados en la Institución de Educación Superior en la que prestaban servicios siempre que devuelvan el total de dicha indemnización, expresada ésta en unidades de fomento según su valor al momento de la percepción.

Con todo, de la cantidad que deban reintegrar se descontará un quinto por cada año completo en que hubieren permanecido fuera de servicio."

Debo señalar que la ley N° 18.768 estableció un período de cinco años en que el personal que se había acogido al beneficio no podía ser recontratado por las instituciones de educación superior estatales. En consecuencia, el criterio adoptado, coherente con otras disposiciones aprobadas por el Parlamento, y en particular por esta Corporación, respecto de beneficios especiales (por ejemplo, el relativo a los profesores en el Estatuto Docente), consiste en que, cuando ellos hayan sido percibidos, el reintegro al sistema -en este caso, el universitario- sólo es posible devolviendo los valores correspondientes.

Como el período de carencia -llamémoslo así- para la recontratación es de cinco años, se ha establecido una proporcionalidad, de manera que la devolución proceda en un quinto, al menos, por cada año en que se haya permanecido fuera del sistema.

Desde la perspectiva de la Comisión Mixta -y así lo sometemos a la consideración del Senado-, reitero que la norma es coherente con otras, como la del Estatuto Docente, aprobadas en esta Corporación.

Es cuanto puedo informar, señor Presidente.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Thayer.

El señor THAYER.- Señor Presidente, sólo deseo sumarme a la solicitud de aprobación de esta disposición.

Me parece que la fórmula a que llegó la Comisión Mixta -donde tuve la oportunidad, aun no siendo miembro, de participar- es absolutamente equitativa.

Los principios normales del Derecho del Trabajo, que a veces exceden de las puras relaciones particulares, siempre han creado dificultad a disposiciones que impiden la prestación de un servicio como consecuencia de haberse percibido alguna indemnización.

Si una ley determinada, para disponer la renuncia a un cargo, fija una indemnización y prohíbe que pueda ser recontratada la persona que la hubiera percibido, parece de toda lógica, en la medida en que se va a hacer cesar la norma prohibitiva, que el monto correspondiente sea devuelto.

Eso es todo lo que ha ocurrido con este proyecto.

En general, el principio de prohibición de prestar servicios siempre es algo incómodo, e incluso, roza valores relativos a la libertad personal y garantías constitucionales. En cambio, la fórmula a que se ha llegado, la cual permite la recontratación de estos funcionarios, pero les obliga a devolver la indemnización -previa deducción de un quinto de su monto total por cada año que hubieran permanecido fuera de servicio, considerando que la prohibición

se estableció por cinco años-, es absolutamente razonable. Por consiguiente, me sumo a la solicitud de que se apruebe por unanimidad la proposición planteada.

Nada más.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Larre.

El señor LARRE.- Señor Presidente, por las razones expuestas tanto por el señor Senador informante, como por el Honorable colega que me antecedió en el uso de la palabra, en la Comisión Mixta se logró coherencia en esta materia, eliminándose las discrepancias surgidas entre el Senado y la Cámara de Diputados.

En nombre de los Senadores de Renovación Nacional, propongo también aprobar por unanimidad el texto que nos ocupa.

El señor PALZA.- Pido la palabra.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor PALZA.- Señor Presidente, los Senadores de la bancada demócratacristiana aprobaremos el informe, por los motivos expuestos por el Presidente de la Comisión Mixta, Honorable señor Cantuarias.

En todo caso, quiero dejar constancia de que el propósito que perseguía esta iniciativa -originada en moción del Diputado señor Sergio Ojeda- era, justamente, acoger una petición formulada por algunas universidades del país (entre otras por la de Talca) en el sentido de permitir la reincorporación de los académicos que perdieron su calidad de tales en el pasado, concretamente en 1989.

La Comisión Mixta en especial tuvo presente el criterio adoptado por el Senado en particular, y por el Congreso en general, en torno de la Ley sobre Estatuto Docente, mediante el cual se determinó que los profesionales de la educación que hubieran percibido indemnización deberían restituirla para reincorporarse posteriormente a sus funciones.

Sin embargo, en el proyecto en informe, con el objeto de posibilitar ese reintegro, y dado que su valor estará reajustado en unidades de fomento, se abrió la perspectiva de que estos funcionarios pudieran devolver una quinta parte por año cumplido fuera del servicio. Y si tomamos en cuenta que en 1989 tuvieron que dejar su trabajo, en 1992 cuando pudieran ser recontratados por las universidades deberían devolver dos quintos de lo que percibieron en su momento, quedando en condiciones de seguir prestando servicios valiosísimos en la educación superior.

Por las razones señaladas, los Senadores demócratacristianos daremos nuestra aprobación al informe de la Comisión Mixta, porque, en cierto modo,

recoge en parte las inquietudes indicadas por el Diputado señor Sergio Ojeda al presentar el proyecto.

He dicho.

El señor SULE.- Pido la palabra.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor SULE.- Señor Presidente, sólo deseo manifestar que los Senadores del Comité Radical-Social Demócrata votaremos favorablemente el acuerdo de la Comisión Mixta contenido en el informe en debate. Nos parece una solución justa y equitativa.

Además, reiteramos los fundamentos de nuestra votación cuando conocimos este asunto en la Sala del Senado.

*El señor URENDA (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.*

*Ofrezco la palabra.*

*Cerrado el debate.*

*-Por unanimidad, se aprueba el informe de la Comisión Mixta.*

**Boletín N°232-07**

## **FACULTAD DE SERVICIO NACIONAL DE MENORES PARA EXCEDER DOTACIÓN**

*El señor URENDA (Vicepresidente).- Proyecto de ley de la Cámara de Diputados que excluye al Servicio Nacional de Menores de la limitación establecida en el inciso segundo del artículo 9° de la ley N° 18.834, facultándolo para exceder la dotación de su personal en casos que indica, con informes de las Comisiones de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, y de Hacienda.*

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

*Proyecto de ley:*

*En segundo trámite, sesión 2a, en 3 de octubre de 1991.*

*Informes de Comisión:*

*Constitución y de Hacienda, sesión 8a, en 29 de octubre de 1991.*

*El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- La Comisión de Constitución, por unanimidad, propone aprobar el proyecto en los mismos términos en que lo despachó la Cámara de Diputados.*

*Por su parte, la Comisión de Hacienda recomienda aprobar el inciso segundo del artículo único en la forma planteada por dicho órgano técnico.*

*El señor URENDA (Vicepresidente).- En discusión general y particular.*

Ofrezco la palabra.

El señor THAYER.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor THAYER.- Señor Presidente, aunque no formo parte de las Comisiones correspondientes, conozco en general el asunto y me parece que se trata de un proyecto sencillo y de toda justicia.

El Servicio Nacional de Menores realiza un cometido social de indiscutible valor y necesidad. Y en más de una oportunidad ha debido hacerse cargo de responsabilidades administrativas en establecimientos dirigidos por instituciones colaboradoras, cuando éstas, por una u otra circunstancia, no pueden continuar enfrentándolas.

Al asumir esos trabajos excepcionales, el Servicio ha tenido una cierta limitación, por cuanto el personal a contrata que requieren esas labores anexas sólo puede desempeñarse por un tiempo determinado.

Esencialmente, la iniciativa tiende a ampliar su dotación de ese tipo de personal, a fin de que este organismo pueda cumplir realmente las funciones sociales que le están encomendadas.

Por eso, no me extraña que las Comisiones respectivas hayan evacuado informes recomendando la aprobación unánime de este proyecto, que, a mi juicio, es perfectamente claro en lo que expone y perfectamente justo en lo que pretende. Por consiguiente, pido su aprobación.

Eso es todo.

La señora FELIÚ.- Pido la palabra.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, la materia a que se refiere esta iniciativa fue reglada con anterioridad por la ley N° 19.038, cuyos efectos eran temporales, es decir, permitió la posibilidad de que se trata sólo por un tiempo determinado.

Lo que ocurre, señor Presidente, es que el Servicio Nacional de Menores, de acuerdo con su Ley Orgánica, debe realizar la atención de los menores a través de entidades privadas reconocidas como colaboradoras, las cuales reciben una subvención según el número de aquellos que tienen a su cargo. Sin embargo, el monto es absolutamente insuficiente. Y, por esa razón, fundamentalmente, estas instituciones están entregando al SENAME la administración de los respectivos centros, ya que no pueden mantenerlos.

Así aconteció, por ejemplo, con la Casa Nacional del Niño, que era administrada por CONAPRAN.

En consecuencia, estimo que la situación regulada por este proyecto es transitoria. Porque la verdad es que la materia debe ser abordada en forma definitiva, tal como lo planteó el señor Ministro de Justicia el año pasado al analizarse la que luego llegó a ser ley N° 19.038. La cantidad a que ascienden las subvenciones debe ser aumentada de tal manera que las entidades privadas a cargo de los menores atiendan las necesidades de éstos.

Por otra parte, si existen problemas con alguno de esos organismos, la ley faculta al Servicio Nacional de Menores para solicitar el término de la administración y llevarla a cabo por sí mismo en forma transitoria.

El proyecto original del Ejecutivo contemplaba una autorización indefinida para contratar personal adicional. La Honorable Cámara de Diputados la limitó a un plazo que vence el 30 de junio de 1992. Pienso que esta iniciativa puede ser aprobada, pero en los términos en que viene propuesta, vale decir, con una naturaleza transitoria.

En mi concepto, el hecho de que el SENAME atienda por sí mismo a los menores no constituye un buen sistema. No obstante, si alguna situación excepcional lo hiciere necesario -como la que se ha planteado muchas veces en el Senado con relación a los menores delincuentes-, deberá someterse a la aprobación del Congreso un proyecto de ley en ese sentido. Pero esta labor debe hacerse, esencialmente, a través de entidades privadas, las que deben recibir una subvención que les permita desarrollarla.

Por eso, repito, esta iniciativa puede ser aprobada en la forma propuesta, o sea, consagrando un término absolutamente transitorio para que el Servicio atienda a los menores.

Finalmente, señor Presidente, debo dejar constancia de que en el estudio del proyecto de Ley de Presupuestos para 1992 ha quedado en claro que el Estado gasta en la atención de cada menor una cantidad muy superior a la que paga por subvención.

He dicho.

*El señor URENDA (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.*

*Ofrezco la palabra.*

*Cerrado el debate.*

*-Por unanimidad, se aprueba en general y en particular el proyecto.*

**Boletín N°508-10**

**REGISTRO INTERNACIONAL DE OBRAS AUDIOVISUALES**

*El señor URENDA (Vicepresidente).- Proyecto de acuerdo, en primer trámite constitucional, que aprueba el Tratado sobre el Registro Internacional de Obras Audiovisuales y su Reglamento, suscrito en Ginebra el 18 de abril de 1989, con informe de la Comisión de Relaciones Exteriores.*

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

*Proyecto de acuerdo:*

*En primer trámite, sesión 1a, en 1° de octubre de 1991.*

*Informe de Comisión:*

*Relaciones Exteriores, sesión 8a, en 29 de octubre de 1991.*

*El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- La Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Senadores señores Urenda (Presidente), Alessandri, Mc-Intyre, Páez y Sule, propone aprobar el siguiente proyecto de acuerdo:*

*"Artículo único: Apruébase el Tratado sobre el "Registro Internacional de Obras Audiovisuales" y su Reglamento, suscrito por el Gobierno de la República de Chile, en Ginebra, el 18 de abril de 1989."*

*El señor URENDA (Vicepresidente).- En discusión general y particular.*

Ofrezco la palabra.

El señor ALESSANDRI.- Pido la palabra, señor Presidente.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, este proyecto de acuerdo se refiere a un Tratado que fue elaborado y propuesto por la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, con sede en Ginebra.

Como es sabido, este importante organismo internacional tiene como finalidad la difusión y protección de los derechos de propiedad intelectual, comprendiéndose en esta denominación tanto el derecho de autor como la propiedad industrial, que el Senado ya consideró al aprobar la incorporación de Chile al Tratado de París, relativo a patentes y marcas.

Si bien existen mecanismos legales más que suficientes para proteger toda clase de creaciones intelectuales, en las que, por cierto, se incluyen las obras audiovisuales, la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI) estimó conveniente reforzar la protección específicamente de estas últimas, mediante un tratado especial, la creación de una entidad que se ocupará en registrarlas, para facilitar la determinación de la seguridad de que pueda gozar toda producción intelectual de esta naturaleza.

Una obra cualquiera de la inteligencia del hombre es resguardada, de acuerdo con la ley, desde el momento de su creación, y su inscripción en el registro respectivo sólo viene a materializar esa salvaguardia, que de

hecho ya existe. En Chile, la ley de protección de los derechos de propiedad intelectual es tan completa y eficiente que castiga hasta con pena de prisión a los infractores de los mismos. Además, nuestro país es miembro del Tratado de Berna, sobre la misma materia, y de las Convenciones Universal e Interamericana sobre Protección la Propiedad Intelectual, todo lo cual configura un amplio marco legislativo de defensa de estos derechos.

Sin embargo, como decía, la intención de la OMPI al proponer este Tratado fue combatir la reproducción o utilización ilícita de obras audiovisuales a nivel internacional, que son las más perjudicadas en este aspecto, debido en gran parte a que las facilidades tecnológicas actuales permiten reproducirlas sin mayor esfuerzo y, por lo tanto, comercializarlas ilícitamente en gran escala.

Como dice el mensaje, "Crea, pues, este Tratado un marco de mayor seguridad jurídica a nivel internacional no sólo para los titulares de los derechos sobre las obras audiovisuales sino que también para los cesionarios o usuarios de licencia."

Es interesante hacer notar que la adhesión a este Tratado no implicará desembolsos financieros, por cuanto el artículo 7 establece en su párrafo 4) un sistema de autofinanciamiento, no existiendo, en consecuencia, cuotas que deban cancelarse por los Estados miembros. Inclusive, para sus reuniones, la Unión que se crea se encargará de sufragar los gastos de viaje y estadía de un delegado por cada país integrante de ella.

Por lo tanto, el objetivo del Convenio se puede resumir en la siguiente forma:

- Incrementar la seguridad jurídica en las transacciones relativas a las obras audiovisuales;
- Promover la creación de obras de este tipo, así como los intercambios internacionales de las mismas, y
- Contribuir a la lucha contra la reproducción ilícita de las obras audiovisuales y de las contribuciones que ellas contienen.

Entrando al Tratado mismo, después de declarar que las altas partes contratantes se constituyen en una Unión para el registro internacional de las obras audiovisuales, las define como toda obra que consiste en una serie de imágenes fijadas relacionadas entre sí, acompañadas o no de sonidos, susceptible de hacerse visible, y si va acompañada de sonidos, susceptible de hacerse audible.

Se crea el Registro Internacional de Obras Audiovisuales, para inscribir en él las obras audiovisuales mismas y los derechos sobre ellas, incluyendo, en particular, los relativos a su explotación, de manera que en dicho Registro conste, no sólo la propiedad de la obra, sino también quién ha sido autorizado para explotarla.

Será el Servicio de Registro Internacional de Obras Audiovisuales el encargado de mantener el Registro mencionado. La sede será Austria

mientras permanezca vigente un tratado concertado entre ese país y la OMPI; en caso contrario, Ginebra.

Las solicitudes de registro se presentarán de acuerdo con el reglamento respectivo, subordinadas al pago de una tasa que proporciona -como ya dije- el financiamiento de este Convenio y de su funcionamiento y organización.

En el Tratado se detalla quiénes estarán facultados para presentar una solicitud, mencionándose a las personas naturales y jurídicas que sean nacionales, o constituidas en un Estado contratante, o que tengan su domicilio o residencia en él.

En el artículo 4 se contiene una importante disposición en cuanto a que las altas partes contratantes asumen el compromiso de considerar "exacta" una indicación inscrita en el Registro Internacional hasta la prueba en contrario, a menos que ella contraríe una norma legal del Estado respectivo u otra del mismo Registro.

El Convenio establece expresa y específicamente que en ningún caso sus términos podrán significar disminución ni afectar los derechos de propiedad intelectual constituidos en cualquier país de acuerdo a su legislación y a los tratados vigentes en él; en el caso de Chile -como manifesté-, la Ley sobre Propiedad Intelectual, el Tratado de Berna y las Convenciones Universal e Interamericana.

La Unión creada mediante este Tratado da origen a una Asamblea compuesta por los Estados contratantes, que nombrarán un delegado cuyos gastos de viaje y estadía serán asumidos por dicha Unión.

Se detallan las facultades de la misma; entre ellas, las atinentes a entrega al Director General de la organización de directrices relativas a la preparación de las conferencias de revisión; programas de trabajo; reglamento financiero, etcétera, incluyendo el establecimiento de las tasas respectivas para las inscripciones en el Registro que se crea mediante este Tratado. Y entre sus funciones se consulta la facultad de constituir un Comité Consultivo integrado por representantes de entidades no gubernamentales interesadas, y comités y grupos de trabajo que considere útiles para facilitar las actividades de la Unión.

Más adelante se dispone que cada delegado sólo puede representar a un Estado y que cada Estado tendrá un voto, siendo el quórum para adoptar acuerdos la mitad de los Estados contratantes, el que se puede reunir mediante votación por correspondencia, caso en el cual las decisiones se toman por mayoría.

En el artículo 6 se contempla la creación de la Oficina Internacional, la que, mediante el Servicio de Registro Internacional mencionado, realizará todas las tareas relativas al mantenimiento del Registro Internacional y se encargará de la secretaría de las conferencias de revisión, de la Asamblea

y, en general, de todo el funcionamiento administrativo de la entidad que se crea.

Posteriormente se establecen los mecanismos de revisión y modificación del Convenio, debiendo la Asamblea convocar a las conferencias respectivas.

En el artículo 10 se dispone que cualquier Estado contratante o el Director General podrán presentar propuestas de modificación de ciertas disposiciones, las cuales se enumeran, indicándose la época en que las sugerencias deben ser comunicadas a las partes contratantes, y se establecen los aspectos referentes a la adopción de las mismas y a su entrada en vigor.

En las Cláusulas Finales se contemplan las normas de rigor en este tipo de instrumentos internacionales, relativas a los procedimientos para ser parte en el Tratado, entrada en vigor del mismo, reservas (que no proceden), denuncia, etcétera. Y se dispone que los textos originales para su firma serán en inglés y francés, pudiendo ser también oficiales textos en alemán, árabe, español, italiano, japonés, portugués y ruso, y en cualquier idioma que la Asamblea decida.

Existe, además, un Reglamento donde se define lo que son "Tratado", "Registro Internacional", "Servicio de Registro Internacional", etcétera, y se estatuye que las solicitudes se presentarán en inglés o en francés y que posteriormente la Asamblea podrá determinar otros idiomas al efecto.

En la Regla 2 se establecen los requisitos de la solicitud de inscripción y los antecedentes e información que deben mencionarse en ella.

En la Regla 3 se detallan la tramitación de la misma y los casos en que puede ser rechazada.

En la Regla 4 se indica que la fecha de presentación de la solicitud será la de su recepción, y su número, el del registro, en caso de efectuarse.

En la Regla 5 se dispone que los registros se publicarán en un boletín, el que será vendido a los interesados.

En la Regla 8 se señala que el Director General, previa consulta al Comité Consultivo, podrá determinar el importe de las tasas que deberán pagarse para obtener una inscripción en el registro, las cuales se reducirán inicialmente un 15 por ciento si el solicitante es una persona natural o jurídica de un Estado contratante que, conforme al criterio de la Asamblea General de las Naciones Unidas, sea considerado país en desarrollo.

De lo expuesto se puede comprobar que el Tratado es altamente conveniente para la seguridad jurídica y práctica de las obras audiovisuales, las que, de acuerdo a este Convenio, adquieren una protección especial y una seguridad en cuanto a quién es el dueño y quién el licenciado para usar cierta obra.

Y al no importar gasto para los Estados contratantes, no hay impedimento alguno para su aprobación.

Por eso, la Comisión, de común acuerdo, recomienda a la Sala aprobar el proyecto de acuerdo.

He dicho.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el Honorable señor Páez.

El señor PÁEZ.- Señor Presidente, el Tratado internacional que hoy proponemos aprobar se fundamenta en la necesidad de terminar con la reproducción o uso ilícito de obras audiovisuales a nivel supranacional. En razón de los adelantos tecnológicos del mundo actual, resulta extremadamente sencillo reproducir y comercializar en forma ilegal y generalizada este tipo de obras intelectuales. Es público y notorio, por lo demás, que estas prácticas son de común ocurrencia en nuestro país. Por ello, el Convenio en análisis viene precisamente a generar un status de mayor seguridad jurídica tanto para los titulares de los derechos sobre las referidas obras como para los usuarios de licencias, contribuyendo decisivamente al combate contra la piratería, incrementando la seguridad de los intercambios internacionales y promoviendo la creación de obras de esta naturaleza.

El presente instrumento internacional está compuesto de cuatro capítulos, donde se establece que las partes firmantes se constituyen en una Unión, y acuerdan crear el Registro Internacional de Obras Audiovisuales y un Servicio encargado de mantenerlo.

Se define como "obra audiovisual" a toda obra que consista en una serie de imágenes fijadas relacionadas entre sí, acompañadas o no de sonidos, susceptible de hacerse visible y/o audible. Se determina que la sede del Servicio de Registro Internacional será Austria y que la Unión estará dotada de una Asamblea en la que cada Gobierno será representado por un delegado; ésta se encargará de todos los asuntos concernientes al mantenimiento y operación de dicha Unión.

El Tratado en análisis establece, además, el carácter de las solicitudes de registro y las personas facultadas para presentarlas. Cabe señalar, también, que las partes contratantes asumen el compromiso de considerar "exacta" una indicación inscrita en el Registro Internacional, salvo prueba en contrario.

Señor Presidente, hemos escuchado la muy detallada exposición que ha hecho el Honorable señor Alessandri respecto de este proyecto de acuerdo.

Por eso, sólo quiero agregar que la Comisión, por unanimidad, recomienda a la Sala la aprobación del Convenio. Y anuncio que los Senadores demócratacristianos nos pronunciaremos a favor de él.

He dicho.

*El señor URENDA (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.*

*Ofrezco la palabra.*

*Cerrado el debate.*

*-Se aprueba en general y particular el proyecto.*

**Boletín N°156-07**

## **FACULTAD A ESTABLECIMIENTOS EDUCACIONALES PARA SOLICITAR CERTIFICADOS DE NACIMIENTO A**

### **SERVICIO DE REGISTRO CIVIL**

*El señor URENDA (Vicepresidente).- Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que dispone que los establecimientos educacionales públicos o privados podrán solicitar directamente al Servicio de Registro Civil e Identificación los certificados de nacimiento para matrícula de sus alumnos, con informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.*

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

*Proyecto de ley:*

*En segundo trámite, sesión 39a, en 12 de septiembre de 1991.*

*Informe de Comisión:*

*Constitución, sesión 9a, en 30 de octubre de 1991.*

*El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- La Comisión de Constitución propone aprobar la iniciativa en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados. A saber:*

*"PROYECTO DE LEY:*

*"Artículo 1°.- Los certificados de nacimiento para matrícula que expida el Servicio de Registro Civil e Identificación podrán otorgarse a petición de los establecimientos educacionales, públicos o privados, a los cuales estén destinados.*

*"Artículo 2°.- Los establecimientos educacionales requerirán estos certificados de la Oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación más cercana, por medio de nóminas en las que detallarán, a lo menos, los nombres y apellidos completos de cada alumno, su fecha de nacimiento y la comuna en que nació. En cada lista se indicará el nombre y dirección del establecimiento educacional solicitante y se acompañará a ella el monto total de los valores correspondientes a estos documentos."*

*El señor URENDA (Vicepresidente).- En discusión general el proyecto.*

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el Honorable señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, quisiera hacer una pregunta básica: ¿es ésta una materia de ley? Porque ella no aparece dentro de la enumeración que hace el artículo 60 de la Constitución.

No tengo inconveniente alguno con esta iniciativa, pero creo que no es materia de ley y que el Gobierno tiene facultades administrativas suficientes para disponer lo mismo que ella indica.

Por eso, me gustaría conocer la opinión del señor Ministro de Justicia sobre el particular.

Muchas gracias.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Ministro de Justicia.

El señor CUMPLIDO (Ministro de Justicia).- Señor Presidente, Honorable Senado, en la Ley Orgánica del Servicio de Registro Civil e Identificación se establece expresamente que la petición para obtener certificados deben hacerla los interesados individualmente. En este caso se trata de evitar que muchas personas concurren en forma separada a dicho Servicio a fin de requerir los certificados necesarios para matricular a sus hijos en las escuelas. Y, conforme a este proyecto, se permite al establecimiento educacional solicitar tales documentos para el total de sus alumnos.

Lo anterior tiene un doble efecto: por un lado, evita que las personas acudan al Servicio de Registro Civil e Identificación, y por otro, posibilita una acción más expedita de éste en el otorgamiento de los certificados.

Ésa es la idea, señor Senador.

El señor ALESSANDRI.- Gracias, señor Ministro.

El señor URENDA (Vicepresidente). Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, sólo deseo hacer una acotación en cuanto a lo que se ha expuesto.

Reconozco que tenía la misma duda que ha planteado el Senador señor Alessandri. Sin embargo, el fundamento de que la propia ley regule quién puede pedir los certificados debe radicar en el hecho de que el documento, por sí, contiene un antecedente de carácter reservado, propio de quien lo solicita. Por esa razón, cualquier individuo no puede pedir el certificado de nacimiento de otro.

Creo que ése sería el fundamento constitucional de la iniciativa. Y, sin duda, este proyecto complementa la ley y facilita el quehacer administrativo de los

establecimientos educacionales y la petición de certificados por parte de los padres.

Estimo, señor Presidente, que la iniciativa que nos ocupa debe ser aprobada por la Sala.

El señor SULE.- Estamos de acuerdo, señor Presidente.

*El señor URENDA (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.*

*Ofrezco la palabra.*

*Cerrado el debate.*

*-Se aprueba en general el proyecto, y, por no haberse formulado indicaciones, queda también aprobado en particular.*

**Boletín N°519-15**

## **MODIFICACIÓN DE LEYES N°s. 19.040 Y 18.696**

*El señor URENDA (Vicepresidente).- Por acuerdo de Comités, corresponde iniciar el estudio del proyecto que figura en primer lugar del Orden del Día.*

*El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- Los Comités acordaron revocar un acuerdo anterior y tratar en la sesión de hoy, en primer trámite constitucional, el proyecto, iniciado en mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, que modifica la ley N° 19.040, sobre comercialización de buses retirados de circulación, y el artículo 3° de la ley N° 18.696, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.*

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

*Proyecto de ley:*

*En primer trámite, sesión 3a, en 15 de octubre de 1991.*

*Informe de Comisión:*

*Transportes, sesión 8a, en 29 de octubre de 1991.*

*El señor EYZAGUIRRE (Secretario).- La Comisión, que por unanimidad aprobó en general la iniciativa, designó Senador informante al Honorable señor Cooper.*

*El informe hace mención a diversas indicaciones, una de las cuales reemplaza el artículo 4° introducido a la ley N° 19.040 mediante la letra a) del artículo 1° del proyecto.*

*Señala que la letra b) de este último precepto fue declarada inconstitucional por la Comisión, en virtud de los artículos 64, inciso cuarto, de la Carta Fundamental; 14 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, y 101 del Reglamento del Senado.*

*Expresa, además, que la letra c) fue rechazada por dos votos contra uno; que se aprobó la letra d) con el pronunciamiento favorable de los Senadores*

*señores Cooper y Otero; y que por unanimidad quedaron aprobado el artículo 2° y rechazada la disposición transitoria.*

*En definitiva, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones sugiere aprobar el texto propuesto en su informe.*

*El señor URENDA (Vicepresidente).- En discusión general el proyecto.*

Ofrezco la palabra.

El señor COOPER.- Pido la palabra, señor Presidente.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor COOPER.- Señor Presidente, Honorable Senado, tengo el honor de informar el proyecto, en primer trámite constitucional, originado en mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, que modifica la ley N° 19.040, sobre comercialización de buses retirados de circulación, y el artículo 3° de la ley N° 18.696, respecto del plazo con que deberá publicarse en el Diario Oficial el llamado a licitación a fin de disponer el uso de las vías para determinados tipos de vehículos y servicios.

En la sesión ordinaria de 29 de octubre recién pasado se da cuenta del retiro de la "Suma" urgencia del proyecto y de que el Ejecutivo hizo presente de nuevo la urgencia, con el carácter de "Simple".

Durante el estudio de la iniciativa, la Comisión contó con la asistencia y participación del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones subrogante; del Subsecretario de esa Cartera; del Jefe del Departamento Legal de la misma, y del Subsecretario Regional de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana.

A algunas sesiones concurrió, además de los miembros de la Comisión, el Honorable señor Páez.

Para el estudio del proyecto se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes antecedentes:

1) La ley N° 19.040, que establece normas para la adquisición por el Fisco de determinados vehículos, para ser retirados de circulación, y otras disposiciones relativas a la locomoción colectiva de pasajeros.

2) La ley N° 18.696, que modifica el artículo 6° de la ley N° 18.502 y autoriza la importación de vehículos que señala y establece normas sobre el transporte de pasajeros.

3) La ley N° 19.011, que enmienda el artículo 3° de la ley N° 18.696.

4) El decreto N° 63 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que fija requisitos a los vehículos de tracción eléctrica y a los que emplean gas como combustible.

5) La resolución N° 157 del mismo Ministerio, que regula los requisitos que deben cumplir los vehículos aptos y no aptos para efectuar servicio de locomoción colectiva.

En resumen, la iniciativa en debate está relacionada con la operación del transporte público de superficie y con la gran variedad de problemas presentes en las ciudades del país, donde resulta notoria y significativa la contribución de aquél a la contaminación ambiental, cuya existencia se trata de aminorar.

También se ha considerado la situación del transporte rural de pasajeros, el que registra un parque automotriz de excesiva antigüedad.

El proyecto propone modificar y complementar diversos aspectos de los textos legales antes señalados: las leyes Nos. 19.040 y 18.696.

La proposición del Ejecutivo puede reseñarse en cuatro puntos principales.

En primer término, se trata de ampliar las posibilidades de la Dirección de Aprovechamiento del Estado de disponer, con distintas alternativas, de los vehículos de movilización colectiva de pasajeros adquiridos a fin de retirarlos de la circulación, y luego, destruirlos y comercializarlos como chatarra, o bien, venderlos directamente, como señala el artículo 4° de la ley vigente. En el caso del sector rural, se mantiene la condición de que el comprador entregue en parte de pago un vehículo más antiguo que el que adquiere. Además, se proponen otros destinos en subsidio.

Con esa finalidad, el Gobierno hace presente la conveniencia de facultar a la Dirección de Aprovechamiento del Estado para comerciar directamente los vehículos adquiridos, siempre que los interesados en su compra sean corporaciones, fundaciones, organizaciones sociales, juntas de vecinos, establecimientos educacionales o centros de padres y apoderados de los mismos. Manifiesta que las finalidades específicas a que podrán ser dedicados dichos vehículos serán las que señale el reglamento.

Se indica expresamente en el proyecto que tales vehículos no podrán destinarse a transporte de pasajeros en la provincia de Santiago y en las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Señala el mensaje que, asimismo, la Dirección mencionada podrá vender para exportación los vehículos cuyo dominio haya adquirido el Fisco de Chile, conforme a la aplicación de la ley N° 19.040.

En segundo término, expresa el Gobierno que el artículo 5° de la ley 19.040 estableció una asignación compensatoria excepcional, de cargo fiscal, para los conductores de los vehículos de locomoción colectiva cuyos contratos vigentes al 30 de junio de 1990 por un período continuo no inferior a seis meses hayan cesado como consecuencia directa de la venta de dichos vehículos al Estado; y que, como el hecho de retirar un vehículo del parque de la locomoción colectiva no implica necesariamente compraventa del mismo

al Fisco, los conductores que, en ambas hipótesis, quedan cesantes obtienen compensación sólo en el caso de que el dominio del vehículo se radique en el Fisco.

El Ejecutivo propone extender este beneficio compensatorio a todos los conductores que hayan perdido su fuente de trabajo como consecuencia de la aplicación del artículo 1° de la citada ley, y expresa, además, que ello no demanda mayor gasto público.

En tercer término, agrega el Gobierno que se ha estimado necesario introducir algunas modificaciones para precisar en mejor forma cuáles buses y taxibuses deben ser incluidos en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago.

Hace presente el mensaje que, en virtud del artículo 12 de la ley N° 19.040, sólo pueden incorporarse al Registro mencionado, a contar de su fecha de vigencia, los vehículos de locomoción colectiva nuevos, entendiéndose como tales aquellos cuyo modelo corresponda al mismo año o al posterior en que se solicita su ingreso al Registro.

En consideración a lo anterior, se propone incorporar a ese Registro los buses y taxibuses de modelo de los años 1988, 1989 y 1990 cuya primera revisión técnica haya sido hecha dentro del período comprendido entre el 1° de julio de 1990 y el 25 de enero de 1991.

En tal virtud, también estarían imposibilitados de operar en Santiago los vehículos de tracción eléctrica o trolebuses que no sean nuevos, aun cuando, por su tecnología, tienen la ventaja de no ser contaminantes.

Por ello, mediante el presente proyecto se complementa dicho artículo a fin de permitir el ingreso al parque de Santiago de trolebuses usados.

De hecho -agrega el Ejecutivo-, la diferencia en el tratamiento de los trolebuses con relación a los vehículos tradicionales se encuentra consagrada en el artículo 2° de la ley N° 18.696, la que autoriza la importación de trolebuses usados, en desmedro del restó de los vehículos, que pueden importarse solamente si son nuevos.

Señala el Gobierno que los trolebuses nuevos son vehículos de costo muy elevado. Añade que la posibilidad de importar trolebuses usados o de trasladarlos desde otras ciudades del país es lo que ha generado el interés de ciertos inversionistas en operar líneas de este tipo en Santiago; y agrega que los análisis económicos efectuados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones indican que no sería atractivo para un inversionista privado establecer líneas de trolebuses con vehículos nuevos en Chile, pues una tarifa que les permita competir con la locomoción colectiva haría que la inversión no resultase rentable.

Destaca el Gobierno, además, que esta modificación propuesta constituye una clara señal para los interesados en operar este tipo de vehículos, en

el sentido de que existirán facilidades especiales para reimplantar dicha tecnología.

Finaliza el mensaje señalando en cuarto lugar que, tocante a la licitación de vías para la operación de los servicios de locomoción colectiva a que puede llamar el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de lo establecido en el artículo 3° de la ley N° 18.696, la experiencia del primer llamado a propuestas ha permitido constatar que el plazo con que debe avisarse la licitación establecida en dicha ley -60 días- resulta excesivo, toda vez que, siendo claramente suficiente para que los empresarios preparen sus propuestas, genera una demora innecesaria en el proceso administrativo de las licitaciones. Por eso, se propone reducirlo a 30 días, lo que permitirá agilizar el procedimiento requerido para otorgar las concesiones de servicio, o, también, cuando se trate de completar cupos o de licitaciones para atender una vía.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones debatió extensamente esta iniciativa legal, y, en mérito de los antecedentes conocidos y estudiados, por la unanimidad de sus miembros, se manifestó partidaria de aprobar la idea de legislar sobre la materia.

El proyecto consta de dos artículos permanentes y uno transitorio.

En el artículo 1°, letra a), el Ejecutivo propone agregar cuatro incisos al artículo 4° de la ley N° 19.040, relacionados con la venta de los vehículos adquiridos; el destino de aquellos que no aprobaren la revisión técnica; la forma de venta; la prohibición absoluta de prestar servicios en el transporte de pasajeros en la provincia de Santiago y en las comunas de San Bernardo y Puente Alto; y, finalmente, la autorización para venderlos y exportarlos.

Estas disposiciones fueron objeto de tres indicaciones: una, suscrita por el Honorable señor Otero y el Senador que habla, para sustituir la letra a); otra, de los Honorables señores Páez y Palza, que también propone la sustitución completa de esta letra, y, finalmente, una tercera indicación del Ejecutivo para sustituir la letra a) del artículo 4° por un texto de nueve incisos.

Las indicaciones antes señaladas -transcritas en el informe que tienen a la vista los señores Senadores- fueron materia de un extenso debate, con la participación del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones subrogante, del Subsecretario subrogante de esa Cartera y del Abogado Jefe del Departamento Legal y otros asesores, después del cual se acordó, por unanimidad, recoger las ideas contenidas en dichas indicaciones y elaborar un nuevo texto donde se establecen las siguientes ideas:

- 1.- Los vehículos adquiridos deberán ser destruidos y vendidos como chatarra o enajenarse sólo a través de un proceso de licitación pública.
- 2.- Todos estos vehículos deben ser sometidos a una revisión técnica especial y, luego, clasificados en cuatro categorías distintas que permitan definir su aptitud y consiguiente destino, y que son: categoría 1), aptos para

el transporte público y remunerado de pasajeros; categoría 2), aptos para el transporte privado y ocasional de personas; categoría 3), aptos para circular, pero no para el transporte de personas, y categoría 4), los que no deben circular.

3.- Se autoriza a la Dirección de Aprovechamiento del Estado para vender directamente, y para su exportación inmediata, sin limitaciones, los vehículos adquiridos.

4.- Se fija el orden de precedencia para la venta y limitaciones de uso y destino de las distintas categorías de vehículos, y de partes y piezas de repuestos usados.

5.- Se prohíbe la circulación, tanto dentro de la provincia de Santiago y de las comunas de San Bernardo y Puente Alto como al interior del radio urbano de Valparaíso, Viña del Mar y Concepción, de los vehículos correspondientes a las categorías 1), 2) y 3), cualquiera que sea su adquirente.

6.- Se dispone la cancelación, previa a la venta, de la inscripción de los vehículos cuya circulación se prohíbe, o que sean éstos vendidos para su exportación o como chatarra.

El texto del artículo contiene los siguientes fundamentos considerados por la Comisión.

La venta de vehículos y de chatarra debe realizarse en forma y condiciones por todos conocidas, con reglas claras y evitando la discrecionalidad funcionaria en el proceso.

La precedencia en el destino de la venta busca, en primer lugar, contribuir a la solución del transporte rural de pasajeros, reemplazando y retirando las máquinas que ya debieran estar fuera de uso -como lo establece el artículo 4° vigente-; y, una vez atendidas estas solicitudes, a igualdad de oferta, en la posibilidad de venta se atenderá al siguiente orden de preferencia: compañías de bomberos de zonas rurales alejadas; establecimientos educacionales; corporaciones y fundaciones; clubes deportivos de aficionados, organizaciones comunitarias e institutos de enseñanza técnico-profesional.

Esta letra a) del artículo 1° fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión.

En cuanto a la letra b), el Ejecutivo propone sustituir, en el inciso primero del artículo 5°, la oración que limita la asignación compensatoria excepcional, de cargo fiscal, en forma exclusiva para los conductores de vehículos de locomoción colectiva, cuyos contratos vigentes al 30 de junio de 1990 por un período continuo no inferior a seis meses hayan cesado como consecuencia directa de la venta de dichos vehículos al Estado. Con este fin, el proyecto propone extender este beneficio a todos los conductores que hayan cesado

en su trabajo debido al retiro de los vehículos, aun cuando no hubiesen sido adquiridos por la Dirección de Aprovisionamiento del Estado.

Durante la discusión de esta norma se planteó un problema de constitucionalidad. Éste tuvo su origen en la sustitución de la oración del inciso primero del artículo 5° en comento -que consignaba su fuente de funcionamiento en su inciso final- por otra en que se demanda un mayor gasto con cargo al mismo ítem, señalado precisamente en el inciso final del precepto.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones subrogante explicó que dicha oración, si bien implica un mayor gasto, éste se financia con cargo al ítem especificado en el inciso final del artículo 5°, que ya estaba contemplado en la oración anterior.

La Comisión declaró inconstitucional dicha letra por significar un mayor gasto con cargo a los fondos de la Nación, por no indicarse en ella las fuentes de recursos necesarios para atender ese gasto ni la estimación de su posible monto. Además, no se acompañan, en lo que respecta al proyecto en debate, los antecedentes que justifiquen el mayor gasto que pudiere importar la sustitución propuesta. Por ello, la Comisión estimó que se infringían el inciso cuarto del artículo 64 de la Carta Fundamental, el artículo 14 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y el artículo 101 del Reglamento del Senado.

La letra c) agrega tres incisos nuevos al artículo 11 de la ley N° 19.040. Mediante el primero señala que deberán inscribirse en el Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago aquellos buses y taxibuses que, habiendo aprobado la revisión técnica señalada en el inciso primero, entre el 1° de enero y el 30 de junio de 1990, prestaban servicios de locomoción colectiva no urbana. Por el segundo indica que estos vehículos quedarán incluidos en el programa de retiro a que se refiere la letra b) del artículo 2° de la resolución N° 157 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Finalmente, el tercero dispone que, asimismo, deberán incorporarse al Registro mencionado los buses y taxibuses de modelo de los años 1988, 1989 y 1990, cuya primera revisión técnica les haya sido hecha conforme a los términos consignados en el inciso primero, dentro del período -como ya se señaló- comprendido entre el 1° de julio de 1990 y el 25 de enero de 1991.

En el debate suscitado en la Comisión, los antecedentes respectivos fueron aportados por el señor Ministro subrogante. Por último, después de analizar todos los aspectos involucrados, la Comisión rechazó el texto de la letra c), por dos votos contra uno.

La letra d) agrega un nuevo inciso al artículo 12, con el fin de que los vehículos de tracción eléctrica usados puedan ser incorporados al Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de Santiago. Y fue objeto de dos indicaciones. La primera, patrocinada por el Honorable señor Otero y el

Senador que habla, propone sustituirla por un texto en el que se consigna que el Ministerio de Transportes, por resolución fundada, podrá autorizar la incorporación al Registro respectivo de Santiago de los vehículos usados de tracción eléctrica, bajo las siguientes condiciones: no más de diez años de uso; estar en debidas condiciones de conservación y acreditados con una revisión técnica especial; que las concesiones para la instalación de las redes eléctricas de alimentación no podrán tener carácter monopólico, podrán ser objeto de interconexión y uso por cualquier otro vehículo de pasajeros, quienquiera sea su dueño, pagando el precio y tarifa correspondientes; que el Ministerio de Transportes, previo informe de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, deberá dictar un reglamento que regule la utilización de las líneas, formas de establecer las tarifas, maneras de solucionar los conflictos entre concesionarios y usuarios, control de los servicios y otras normas.

La segunda indicación, de Su Excelencia el Presidente de la República, también propone sustituir la letra d) del proyecto por otra que, en lo principal, no limita la antigüedad de los vehículos, y consigna que quienes sean habilitados para establecer tendidos eléctricos de alimentación para trolebuses estarán obligados a aceptar interconexiones con terceros, con el mismo objetivo; que las partes deberán pactar libremente las interconexiones y, a falta de acuerdo, por resoluciones fundadas del Ministerio de Transportes donde se declare imprescindible el servicio, se entenderán constituidas de pleno derecho las servidumbres legales. Se fija plazo para las indemnizaciones y, en el caso de no haber acuerdo, un árbitro designado por las partes las determinará. Si no existiere consenso para nombrarlo, éste será designado por el Ministerio de Transportes y actuará en conformidad al artículo 223 del Código Orgánico de Tribunales. Las interconexiones, aun antes de fallarse el juicio arbitral, podrán efectuarse siempre que se pague, o asegure el pago, de las cantidades que el árbitro fije provisionalmente.

Durante el debate de esta norma, el Honorable señor Otero manifestó que los trolebuses antiguos que se pretende llevar a Santiago tienen una anchura mayor que los modernos y no son articulados, por lo cual podrían crear problemas de congestión de tránsito en las calles angostas de la capital. Y consideró demasiado amplia la facultad solicitada por el Ministerio de Transportes en cuanto a permitir la incorporación de estos vehículos "usados" al servicio de transporte de pasajeros de Santiago, sin requisitos técnicos, de antigüedad o de reacondicionamiento certificado. Expresó que, en todo caso, debe establecerse un límite de antigüedad.

Se analizó, además, la posibilidad de que el tendido aéreo debería permitir el acceso de cuantos tengan interés en prestar ese servicio, evitando un monopolio, y siempre que el nuevo interesado pague los derechos y tarifas que correspondan.

El Honorable señor Palza estimó que ésta era una materia especial, por lo que debería ser motivo de un análisis más profundo y, en lo posible, de un proyecto exclusivo.

El señor Ministro manifestó que el objetivo de la iniciativa era corregir los defectos de la ley N° 19.040. Reiteró, asimismo, que el artículo 2° de la ley 18.696 autoriza la importación de trolebuses usados y que resulta muy elevado su costo cuando son nuevos. Agregó que la imposibilidad de importar trolebuses usados, o traerlos de otras ciudades del país, ha generado el interés de ciertos inversionistas en operar líneas de este tipo en Santiago. Añadió que estos vehículos contribuyen a la descontaminación de las áreas urbanas y que su tecnología es distinta de la de los otros vehículos, siendo su vida útil más amplia. Finalmente, hizo presente que las restricciones legales cierran la posibilidad de incorporar estos buses al parque automotor.

Sometidas a votación ambas indicaciones, se produjo un empate entre el Honorable señor Otero y el Senador que habla, por la aprobación de su indicación, y los Honorables señores Mc-Intyre y Palza, que se abstuvieron. Repetida la votación, se aprobó la proposición de los primeros.

El artículo 2° sustituye el inciso cuarto del artículo 3° de la ley N° 18.696. En resumen: reemplaza el guarismo "60" por "30", a fin de acortar el plazo de los llamados a licitación, y fue aprobado por unanimidad.

Finalmente, el artículo transitorio fue rechazado unánimemente por considerarlo innecesario, toda vez que se aprobó la sustitución del artículo 4° de la ley N° 19.040 contemplada en la letra a) del artículo 1° de esta iniciativa.

He dicho.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, deseo que se solicite el asentimiento de la Sala para ampliar hasta mañana, a las seis de la tarde, el plazo para presentar indicaciones al proyecto, por tratarse de una materia muy compleja.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, se aprobaría dicha petición.

Acordado.

Tiene la palabra el Honorable señor Mc-Intyre.

El señor MC-INTYRE.- Señor Presidente, hemos estudiado el proyecto en la Comisión -me parece que es el tercero que se relaciona con los buses y los problemas que en este sentido sufre Santiago- y creo que ya hemos destinado demasiado tiempo a normativas que más bien corresponden a reglamentos, pues aluden a fechas, características de vehículos, detalles

acerca de su antigüedad, etcétera, cuyo examen -reitero- nos restan valioso tiempo.

En cuanto al proyecto mismo, me limitaré a dar algunas informaciones respecto de los trolebuses. Estos vehículos nunca han dejado de prestar servicios en Valparaíso, son económicos, no contaminan, su precio es menor y, además, no ocasionan accidentes.

Por otra parte, el factor antigüedad -no más de diez años de uso, mencionado por el señor Senador que me precedió en el uso de la palabra- en estas máquinas de tracción eléctrica, que han dado excelentes resultados en todas partes del mundo, no tiene la misma relevancia que en otras.

Quiero señalar que se incorporarán al servicio de pasajeros en Santiago no sólo trolebuses que están funcionando en el país, sino otros provenientes del extranjero -algunos de Suiza-, que son de gran categoría.

Cuando corresponda pronunciarnos sobre las indicaciones, debemos tener presente que se trata de vehículos que han funcionado perfectamente en todo el mundo. Su sistema de propulsión eléctrica es sencillo, limpio y no contaminante. Ofrecen gran seguridad, como lo demuestran las estadísticas a nivel mundial. Por lo tanto, la exigencia de que no tengan más de diez años de uso no guarda relación con la calidad de los servicios que prestan.

He dicho.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Palza.

El señor PALZA.- Señor Presidente, después de emitirse el informe de la Comisión de Transportes, hemos estado en consulta algunos señores Senadores para ver la posibilidad de que evacue otro, con el objeto de considerar nuevos antecedentes, sobre todo en cuanto a la inconstitucionalidad de la norma que sustituye una oración del artículo 5° de la ley vigente, la N° 19.040, por otra que extiende la asignación compensatoria excepcional a los conductores que hayan cesado en su trabajo como consecuencia directa de las medidas de retiro de vehículos, aun cuando no hubiesen sido adquiridos por el Fisco.

A juicio de algunos señores Senadores, dicha inconstitucionalidad residía en que el precepto no señalaba los fondos para cubrir el mayor gasto. Si bien ello es así, ese mayor gasto se financia con cargo al mismo ítem consignado en el inciso final del artículo 5° de la ley N° 19.040.

Con el objeto de satisfacer esa inquietud, el Ejecutivo formuló indicación, con fecha 4 de noviembre, para precisar, mediante la incorporación de un nuevo artículo, que el mayor gasto que pueda significar la aplicación de la letra b) del artículo 1° de la presente ley no podrá exceder del monto presupuestario establecido en el inciso quinto del artículo 5° de la ley N° 19.040. Pensamos que con esta precisión se resuelve la aprensión constitucional y no se

marginas del beneficio a alrededor de quinientos o seiscientos conductores de los buses retirados.

Por otro lado, en la Comisión oportunamente señalé que la situación de los trolebuses requería mayor estudio. El Ejecutivo había calificado la iniciativa con carácter de "Suma", por lo que sólo disponíamos de diez días para despacharla. Y en ese momento considerábamos adecuado posibilitar la venta de los buses retirados a otros sectores y no únicamente a los empresarios. Pero, como de hecho cambió la urgencia y contamos con más plazo, estimamos que en un segundo informe la Comisión de Transportes podría analizar en profundidad una materia cuya resolución, a juicio de algunos señores Senadores, amerita un mejor conocimiento del estado en que se encuentran los trolebuses que se piensa poner en funcionamiento en Santiago. Creo que la presentación de tres indicaciones por la bancada demócratacristiana, más una del Ejecutivo, así como la petición de la Honorable señora Feliú en orden a ampliar el plazo para presentarlas hasta el día de mañana, dan el marco adecuado para estudiar el proyecto con más detención.

En todo caso, señor Presidente, pienso que vale la pena dejar constancia de la razón fundamental por la que el Ejecutivo ha decidido ampliar el círculo de quienes pueden acceder a la compra de buses retirados: el compromiso del señor Ministro con varios Parlamentarios -entre los cuales me incluyo- con el objeto de destinar parte de esos vehículos a otros fines, distintos de la operación empresarial. Junto a otros señores Senadores, presenté indicaciones para que, por ejemplo, algunas de esas máquinas puedan ser vendidas, o cedidas, a establecimientos de educación técnico-profesional, cuya enseñanza, principalmente de mecánica, se imparte en motores obsoletos, pues datan de 1940.

Por tal razón, planteamos al señor Ministro la posibilidad de formular indicación con el fin de extender el uso de dichos vehículos. En tal sentido, queremos expresarle nuestro agradecimiento por haber acogido nuestra solicitud.

Sobre el particular, el texto aprobado por la Comisión obliga a los vehículos a someterse a una revisión bastante acuciosa que permite clasificarlos en distintas categorías, según las cuales podrán continuar al servicio de la locomoción colectiva o destinarse, por ejemplo, a establecimientos educacionales, o ser enajenados a centros de atención de menores en situación irregular -incluidos a petición del señor Ministro de Justicia-, que no estaban contemplados en el texto primitivo.

En términos generales, creo que el proyecto, tal como lo ha señalado el Honorable señor Cooper, abarca tres dimensiones bastante claras. En primer término, el destino que se dará a los vehículos retirados para que no sigan contaminando Santiago. En segundo lugar, la posibilidad de que puedan ser adquiridos por instituciones benéficas o comunitarias -entre otros, los cuerpos de bomberos-, que han estado planteando, mediante

comunicaciones a los Senadores de distintas bancadas, la venta de los vehículos a precios módicos. Lamentablemente, de acuerdo con la política global que adoptó la Comisión por unanimidad, necesariamente deben licitarse. Consideramos que la licitación es el sistema más transparente, aunque debo destacar que los buses clasificados en ciertas categorías sólo podrán ser adjudicados a los cuerpos de bomberos, para facilitar justamente su adquisición por parte de ellos, especialmente de los sectores rurales y más alejados.

El tercer aspecto se refiere a los trolebuses. Estimamos que un estudio más profundo en la Comisión que considere los nuevos antecedentes que se nos proporcionen, podría eventualmente acoger la aspiración de algunos sectores en cuanto a ponerlos en marcha a la brevedad en la Capital. Sobre el particular, hemos pedido información al Gobierno, y esperamos que ella sirva para que la Comisión vea la posibilidad de dar satisfacción a su criterio mayoritario.

En todo caso, señor Presidente, anuncio los votos favorables de los Senadores de la Democracia Cristiana sobre el proyecto en general, haciendo notar que hemos presentado cuatro indicaciones que deberán someterse a la consideración de la Comisión cuando corresponda.

El señor OTERO.- Pido la palabra.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Excúseme, señor Senador.

Tal como se ha dado a conocer, se han formulado a lo menos ocho indicaciones. De modo que el proyecto, de todas maneras, volverá a Comisión para un segundo informe.

Debo dejar constancia de esto, con el objeto de concentrar el debate en temas generales y no en los de carácter puntual, sobre todo tomando en consideración que se encuentra presente el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, quien podría usar de la palabra para expresar algunos conceptos antes de dar por finalizada la discusión general.

El señor OTERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Díaz.

El señor DÍAZ.- Señor Presidente, es un clamor general de los sectores y provincias rurales -especialmente en los períodos de cosecha que se avecinan- la necesidad de una mejor locomoción.

Aquí, en esta Sala, se halla un Senador de la Región que represento, y seguramente Su Señoría ha escuchado lo que señalo: por una parte, faltan obreros para las cosechas en el campo y, por la otra, sobran, y hay cesantes, en sectores intensamente poblados, únicamente por una falla de transporte.

Es así como el año pasado en la provincia de Cachapoal, más una parte de la de Colchagua, se perdieron 13 millones de cajas de uvas que no pudieron cosecharse. ¡13 millones de cajas de uvas! ¡Pónganle Sus Señorías el precio que quieran a cada caja y verán los resultados que esto tiene! Y no es que se carezca de mano de obra; faltaron medios adecuados para trasladarse a los lugares de cosecha. Así lo pueden atestiguar la Sociedad de Agricultores de la provincia de Cachapoal y tantas otras instituciones.

En resumen, existen trabajadores; está la fruta; pero no hay cómo llegar. Es un clamor generalizado -que traduzco en petición formal- la necesidad de facilitar la adquisición de estos vehículos, no solamente por parte de organizaciones gremiales o sindicales, sino además -y lo decimos sin ningún complejo- de empresarios agrícolas para usarlos con ese determinado fin.

Hecha esta aclaración, quiero referirme a un asunto que también tiene que ver con la locomoción.

En sesión de la semana antepasada se le planteó al señor Ministro de Educación el problema de escuelas -especialmente en sectores rurales-unidocentes, con muy pocos alumnos, que prácticamente se están cerrando, lo que implica, por un lado, que estos niños quedan con su establecimiento cerrado y, por otro, que, por habitar en sectores aislados, no pueden concurrir a centros adecuados para completar su escolaridad. Es, entonces, otro factor. Si se entregara transporte -como lo indicó el señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra- a municipios, u otras entidades, se facilitaría enormemente la función educativa.

Por otra parte, se aludió aquí a los trolebuses. Al respecto, me llama la atención que se los mencione sólo con respecto a Santiago, por sufrir el problema de la contaminación que ya conocemos. Sin embargo, me parece que lo lógico es prevenir más que curar. Entonces, habría que estimular la instalación de líneas de vehículos de tracción eléctrica en todas las ciudades del país -en la medida que ello sea factible-, y no únicamente en la Capital. Porque indudablemente la descontaminación de una ciudad ya contaminada es de un costo muchísimo más elevado que poner ahora en funcionamiento trolebuses. Además, éstos deberían prestar servicios no solamente en ciudades -y es el planteamiento que deseo hacer-, sino también en los tramos interciudades o intercomunales, como Talcahuano-Concepción -que están prácticamente en una línea-, o bien, en la Región que represento, Rancagua-Machalí, u otros. Ello, junto con la nueva ley de municipalidades y mediante la norma que permitirá la operación de empresas intercomunales, incentivará -y aprovecho la presencia del señor Ministro para destacarlo- la puesta en marcha de trolebuses, que no son contaminantes. Y, aunque al comienzo la inversión pueda ser un poco más elevada, a la larga, los beneficios en salud y economía, me parece, la compensará.

Quiero aprovechar -reitero- la presencia del señor Ministro para darle a conocer estas ideas, a fin de que veamos la manera de concretarlas, despertando así el interés de las municipalidades. En muchas partes del

mundo la locomoción, más que un negocio, es un servicio. Y con esto no niego que con su prestación se obtengan utilidades. ¡Perfecto que se ganen! Pero indiscutiblemente hay que otorgarle el carácter de servicio. Por consiguiente, si queremos que los municipios en el futuro sean organismos autónomos con manejo empresarial y capacidad económica, etcétera, es fundamental darles la posibilidad, a través de mecanismos favorables, de constituir empresas que operen este sistema de transporte de pasajeros.

Debo señalar al señor Ministro que espero que la tendencia tan "capitalina" de preocuparse excesivamente, o casi exclusivamente, de Santiago pueda extenderse a otras Regiones, y no se aguarde a que en otras provincias o ciudades se llegue al problema de la contaminación. Por ejemplo, al subir a Sewell, uno se da cuenta de que ya existe una nube de smog sobre Rancagua, la que no es provocada por Caletones, sino fundamentalmente por la locomoción. Y me imagino que en otras ciudades está pasando lo mismo. ¡Hay que evitarlo!

Por último, señor Presidente, quiero felicitar al Gobierno y al señor Ministro aquí presente, por el coraje -hay que decirlo con estas palabras: por el coraje- que tuvieron para enfrentar a un gremio que es bastante duro y difícil, por una razón superior: la salud de la población de Santiago.

He dicho.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.- Señor Presidente, quiero hacer presente al Honorable Senado que la Comisión tuvo muy en claro la necesidad de incentivar precisamente el transporte rural de pasajeros.

El proyecto del Ejecutivo es bastante distinto del propuesto por la Comisión. En ésta la iniciativa fue realmente mejorada de acuerdo con los propósitos que perseguía el Supremo Gobierno.

Sin embargo, es necesario dejar constancia de algunas situaciones.

En primer lugar, los vehículos clasificados en la categoría 1) -y esto se estableció en la Comisión- tendrán que licitarse públicamente, prefiriéndose, en primera instancia, "al empresario que entregue, en pago total o parcial del precio, uno o más vehículos de locomoción colectiva en servicio, del año de modelo anterior al que se adquiere". Con esto se está mejorando la seguridad de los pasajeros y, al mismo tiempo, evitando la contaminación.

Y, luego, los vehículos de la categoría 1), conforme a la segunda preferencia, y aludiendo al problema planteado por el Senador que me precedió en el uso de la palabra, se venderán a quienes se obliguen a destinarlos a establecer un servicio rural de transporte público -en la actualidad, inexistente-, o al empresario rural que los dedique a aumentar las frecuencias

que actualmente ofrece o a extender sus servicios a puntos que no se encuentran atendidos.

Con eso se estaría dando solución al problema social planteado por mi Honorable colega.

Asimismo, la Comisión tuvo muy en claro que determinados vehículos no pueden servir para el transporte de pasajeros. A este respecto, no hay consideración alguna que permita poner en peligro la seguridad de las personas, sea que ellas paguen o no pasaje. Y la Comisión estableció claramente que aquellos no aptos para la movilización de personas de ninguna manera podrán circular, y deberán venderse como chatarra, o pasar a poder de establecimientos de educación profesional sólo para los efectos de la enseñanza, sin que -repito- puedan circular por las calles.

Deseo referirme también, señor Presidente, al hecho de que la Comisión rechazó un artículo propuesto por el Ejecutivo, por no cumplir con los requisitos constitucionales, toda vez que -como lo reconoció el propio señor Ministro subrogante ante ella- él implicaba mayor gasto público, y éste no se había cuantificado, ni había disposición alguna que señalara en qué forma se financiaría o a qué ítem presupuestario se imputaría. Al no recibirse indicación del Ejecutivo -como lo establece la Carta Fundamental- que solucionara ese problema de inconstitucionalidad, ése fue uno de los motivos para el rechazo.

La segunda indicación desechada por la Comisión -hay que decirlo en forma clara- nuevamente permitía incorporar vehículos usados al parque de locomoción colectiva de Santiago. Consultado el señor Ministro subrogante, no se nos pudo proporcionar, en ninguna de las sesiones del organismo técnico de estudio, el dato relativo al número de vehículos involucrados, ni las razones por las cuales se pretendía incluir en el registro respectivo a aquellos que anteriormente se habían excluido de él. Esa fue una razón determinante para el rechazo de la norma, pues si en un momento dado no se aceptaron tales vehículos, tampoco se dio explicación satisfactoria alguna para agregarlos ahora, ni se cuantificó la cantidad que correspondía incluir de acuerdo con la nueva proposición del Ejecutivo.

Deseo abordar, asimismo, señor Presidente, el problema de los trolebuses. Y a este respecto, quiero formular una obsevación al señor Ministro, presente en la Sala.

Me parece que debe existir un mínimo de deferencia de parte del Ejecutivo para con el Congreso Nacional. Tengo a mano un diario de hoy, en el que se dice: "Parten los troles: 4 "cuncunas" suizas, 18 refaccionados y 8 chinos nuevos empiezan sus recorridos el domingo". Y se agrega que la marcha blanca comenzará esta semana. Pero ocurre, señor Presidente y Honorables Senadores, que no hay ley sobre la materia.

Pregunto: ¿cómo se han permitido todos esos trabajos y cómo se va a autorizar la marcha blanca de un servicio de locomoción colectiva, en

circunstancias de que aún no hay ley? El Ejecutivo envió este proyecto a la Cámara de Diputados, donde "durmió" por más de seis meses. Y como esa rama del Parlamento no lo colocó en tabla, ni le dio la tramitación correspondiente, se remitió al Senado con "Suma Urgencia", con lo cual no tuvimos oportunidad -como muy bien reconoció el Honorable señor Palza- de realizar un estudio acabado y de pedir los antecedentes necesarios respecto de un asunto de tal envergadura.

Como Senador, protesto, señor Presidente, por la actitud del Ejecutivo. Si esto pudo esperar seis meses en la Cámara de Diputados, no es posible que al Senado se lo obligue a despachar con "Suma Urgencia" una iniciativa que adolece de los problemas descritos. Y, lo que es más serio, señor Presidente -deseo que me conteste el señor Ministro-, ¿para qué nos envía un proyecto, cuando ya se ha autorizado algo que no permite la ley? ¿Qué explicación me va a dar el señor Ministro acerca del hecho de que en diarios de hoy -"El Mercurio" y "La Segunda"- aparezca que esos servicios, respecto de los cuales se pretende dictar una ley y se nos pide legislar, en la práctica, ya están autorizados y van a comenzar a operar en marcha blanca esta misma semana?

Se me dirá, señores Senadores, que la marcha blanca no significa prestar un servicio de locomoción colectiva. ¡Por favor! Ese procedimiento constituye precisamente la manera de ver que un servicio de tal naturaleza funcione adecuadamente. Es como señalar que se puede permitir un Metro en marcha blanca, y que no son necesarios los permisos para construirlo, porque todavía no está transportando pasajeros.

Me parece, señor Presidente y Honorables colegas, que a este respecto ha habido, indiscutiblemente, una falta de consideración hacia el Congreso de la República. Si se requiere de ley, no vemos cómo pudieron las autoridades administrativas haber llegado hasta el punto que estamos viendo hoy en la prensa, en cuanto a que el sistema se pondrá en práctica esta semana.

¿Qué sucedería si el Honorable Senado rechazara la iniciativa? ¿Qué ocurriría si la Cámara de Diputados la desechara?

En mi concepto, no se ha cautelado el interés particular ni el interés público, y -lo que es más grave- se deja a esta Corporación en particular, y al Parlamento en general, en una situación de "capitis deminutio"; es decir, estamos frente a hechos consumados.

No estoy atacando, señores Senadores, el hecho de que exista un servicio de trolebuses. No es ése el problema. Lo que discuto es otra cosa: que se den autorizaciones cuando todavía el Senado ni siquiera ha aprobado la idea de legislar; cuando no hay ley sobre la materia. Y, no obstante, en los diarios y en todas partes aparece la instalación del servicio: ya se han tendido los cables y se ha hecho todo. Tanto es así, señor Presidente, que en la Comisión -no fue iniciativa del Ejecutivo-...

El señor ZALDÍVAR.- Señor Presidente, ¿podría pedir una interrupción al señor Senador, con el objeto de hacerle una consulta acerca del tema? Porque me preocupa lo que planteó a ese respecto.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Senador señor Otero, ¿concedería la interrupción que le solicitó el Honorable señor Zaldívar?

El señor OTERO.- Encantado, señor Presidente.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Puede hacer uso de ella, señor Senador.

El señor ZALDÍVAR.- Gracias, señor Presidente.

Me ha dejado impresionado el hecho de que el Senador señor Otero sustente la tesis de que se requiere de ley para autorizar el recorrido de trolebuses, o de un medio de locomoción colectiva como ése, en Santiago. Me preocupa, y quisiera saber qué disposición legal obliga a exigir tal autorización, porque, en realidad, la desconozco, y me preocuparía mucho que así fuera.

El señor OTERO.- Señor Senador, en el mismo proyecto que Su Señoría tiene a mano se habla de -la verdad es que me faltó agregar una palabra- autorizar el servicio de trolebuses "usados". En la información de prensa que tengo a la vista se afirma que, de los 30 que van a funcionar, 22 son usados; de ellos 4 son suizos y 18 refaccionados, de aquellos que entraron en circulación en Santiago el año 1945 y que salieron del servicio.

El señor ZALDÍVAR.- Eso es distinto.

El señor OTERO.- No me estoy pronunciando, señor Senador, sobre el problema del servicio. Lo que deseo señalar es que en la Comisión misma se nos expresó que el sistema y sus instalaciones -estaba presente el Honorable señor Palza- se basan, precisamente, en la necesidad de utilizar trolebuses usados, pues de otro modo no podrían funcionar, por el alto costo de los vehículos nuevos. En la Comisión se pidieron antecedentes, pero no hubo posibilidad de obtenerlos, por la "Suma Urgencia" hecha presente al Senado para el despacho de la iniciativa, en circunstancias de que había estado paralizada en la Cámara de Diputados por más de seis meses.

Deseo señalar también, señor Presidente, que en este aspecto tampoco se cauteló el interés público -como lo constató la Comisión-, pues no se está legislando de ninguna manera sobre algo que hoy día existe en todas las ciudades modernas: el derecho a la interconexión y a que cualquier dueño de un trolebús pueda "colgarse" de la línea eléctrica, pagando los derechos correspondientes. El Ejecutivo, simplemente, nos mandó un texto que decía "Autorízase la incorporación al transporte colectivo de Santiago de trolebuses eléctricos usados". Las consecuencias que de ello se derivarían tuvieron que ser previstas por la Comisión. Y, frente a lo señalado por ella, el Ejecutivo formuló una indicación.

Pero -y ésta es una verdad- eso está demostrando, señor Presidente y Honorable Senado, que, en realidad, no hay el debido respeto por la función legislativa. A nuestro juicio, al Congreso de la República en general, y al Senado en particular, los proyectos deben llegar debidamente estudiados por el Ejecutivo. Y si durante seis meses la iniciativa en debate estuvo paralizada en una de las Cámaras, no existe ninguna razón para que a ésta se la obligue a legislar con la urgencia ya señalada.

Sin embargo, quiero dejar constancia de lo siguiente.

En la Comisión hubo la mejor disposición de todos los sectores políticos para analizar el problema y solucionarlo. Y ello se llevó a cabo con los medios que se nos proporcionaron. Más aún: la principal norma se aprobó por unanimidad, después de las redacciones que tentativamente se elaboraron para resolver el problema más grave.

Por lo anterior, señor Presidente, anuncio que la bancada de Renovación Nacional votará favorablemente la idea de legislar, sin que ello sea óbice a las observaciones que acabo de formular.

He dicho.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor CORREA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Muchas gracias.

Honorable Senado, había pensado no intervenir en atención a lo hecho presente por el señor Presidente, en el sentido de que, al parecer, el proyecto volvería nuevamente a Comisión para el estudio de una serie de indicaciones formuladas; más aun si hay la posibilidad de que se presenten otras mañana.

Pero, dadas algunas observaciones hechas en la Sala, he creído oportuno participar. Lamento que algunas de ellas -como las del Senador señor Otero- se hayan expresado en términos tan confrontacionales y suponiendo intenciones en el Ejecutivo -que jamás han sido tales-, a las que me referiré luego.

En mi opinión, señor Presidente, un primer problema es el señalado por el Senador señor Mc-Intyre -comparto ese punto de vista-, relativo a la tendencia a transformar las leyes en reglamentos, la que también se presenta en las numerosas indicaciones formuladas al proyecto en la Comisión.

Indudablemente, el proceso legislativo -creo que todos compartimos esto, pues luchamos mucho por ello- enriquece las iniciativas del Ejecutivo. Por eso existe la institución. El trabajo colectivo y la maduración conjunta de ideas y experiencias hacen un aporte al producto final: la ley, en una armoniosa conjunción entre las contribuciones tanto de aquél cuanto del Parlamento, cuya función esencial consiste en mejorar y aprobar esas iniciativas.

No hay duda alguna de que cada proyecto de ley enviado al Congreso pasa por ese proceso de enriquecimiento, en el que cada cual no está sino cumpliendo lo que la Constitución y el ordenamiento democrático establecen.

No obstante lo anterior, señor Presidente, pienso que es importante que en el área del transporte no se dé lo señalado por el Senador señor Mc-Intyre - la tendencia a reglamentar hasta el detalle aspectos que están dentro de las facultades generales del Ministerio, otorgadas en virtud tanto de la anterior legislación como de la dictada por este Parlamento-, de manera de facilitar su accionar. Precisamente, en este mismo proyecto hay un caso pertinente.

Cuando se tramitó la iniciativa que derivó en la ley N° 19.011 -el año pasado-, y se consignó el plazo rígido de 60 días para el llamado a licitación y para la presentación a propuestas, en esa oportunidad el Ejecutivo estimó que tal plazo era restrictivo de la flexibilidad para manejar el problema con agilidad y dinamismo. La realidad demostró exactamente eso. Y hemos tenido bastantes dificultades, señor Presidente, para hacer avanzar un proceso que es urgente, que requiere una acción muy ágil, debido a la restricción casi reglamentaria que se puso al proceso de licitación de vías en ese cuerpo legal. Hoy día hay acuerdo en reducir ese lapso.

Eso como observación general.

En seguida, deseo referirme a otros aspectos, en el ánimo de que exista absoluta claridad respecto de las intenciones del Ejecutivo.

En cuanto al juicio emitido respecto de la inconstitucionalidad de que adolecería uno de los artículos, en realidad, el Gobierno entendía que al modificar algunas normas de la ley N° 19.040 no se estaba simultáneamente derogando el resto, puesto que ello jamás ocurre con una ley que se enmienda. Y por lo tanto, permanecía vigente aquella norma que autorizó al Fisco a efectuar un gasto determinado; más precisamente, para conceder las indemnizaciones especiales a los trabajadores que resultaran cesantes como consecuencia del plan de retiro de vehículos. Además, se estableció el marco del gasto dentro del cual debía mantenerse.

Más aún: en la historia fidedigna de la ley consta, sin duda, el hecho de que siempre se pensó por parte del Ejecutivo -así lo entendió también el Parlamento en enero pasado, cuando se tramitó ese cuerpo legal- que se incluía al conjunto de trabajadores potencialmente afectados por esa legislación, cuyo número calculábamos en ese entonces que fluctuaría entre 4 mil y 5 mil personas. Y en el cálculo de una indemnización promedio se llegó a una cifra tope, la que se consignó en el proyecto aprobado por el Parlamento y transformado en ley.

No obstante, al llenar el vacío que se produjo -como resultado de la rapidez con que tuvimos que tramitar esa iniciativa en el mes de enero-, quedaron trabajadores sin percibir la indemnización, a pesar de que el espíritu del legislador fue que también la recibieran. Aún más: el monto está autorizado en el artículo 5°, inciso quinto, de la ley N° 19.040. Por tal razón no incluimos

esa norma en el texto en debate. La Comisión estimó que el Ejecutivo debió incorporarla, y declaró inconstitucional el precepto, razón por la cual se presentó una indicación, con fecha 4 de noviembre, para subsanar esa aparente inconstitucionalidad de que adolecería el proyecto.

Respecto de otros temas -desgraciadamente, no estuve presente cuando se estudió la iniciativa en la Comisión, por encontrarme en misión fuera del país esas dos semanas-, creo que se aportaron bastantes antecedentes. Y si aún faltan, se entregarán a la Comisión todos los datos respecto del número de vehículos usados que deberían estar en el parque de la locomoción colectiva de Santiago; a lo menos, hay tres categorías. Y si lo entendemos de buena fe, debiera creerse lo que señalamos. El tratamiento muy rápido que debió darse en ambas Cámaras (en enero de 1991) al proyecto que se transformó en la ley N° 19.040 -se requería de una tramitación ágil y expedita para completar el plan de retiros; de lo contrario se producirían numerosas otras distorsiones en el sector- originó vacíos en su texto, tanto por parte del Ejecutivo como por la premura para su despacho por el Congreso. Y en aquella ocasión, el Gobierno agradeció la deferencia del Parlamento para dar el trámite de "Discusión Inmediata" a la iniciativa.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Excúseme, señor Ministro.

Solicito el asentimiento de la Sala para prorrogar el Orden del Día.

Acordado.

Puede continuar, señor Ministro.

El señor CORREA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Gracias, señor Presidente.

Por las razones expuestas -aparte el vacío producido-, posteriormente nos dimos cuenta de que había trabajadores que quedaron sin la indemnización contemplada en la ley, pese a que los vehículos que manejaban también salían de circulación -lo cual no respondía al espíritu que tuvo el legislador al aprobar el proyecto-. Y sucedió que también, debido a las disposiciones de la ley, algunos vehículos que en justicia merecían haber permanecido en el parque automotor de Santiago, quedaron fuera de él, provocando no pocos casos dramáticos entre los afectados. Podemos remitir las cifras oportunamente a la Comisión.

Por lo anterior, se consideró la posibilidad de introducir modificaciones a la ley, a fin de acoger aquellas situaciones -justo, desde todo punto de vista- producidas por la defectuosa legislación enviada por el Ejecutivo, y que el Parlamento debió tramitar con mucha celeridad.

En lo que respecta a los trolebuses usados, señor Presidente, creo que el Senador señor Otero va mucho más allá del problema originado.

Desde luego, jamás ha estado dentro del espíritu del Ejecutivo la intención de faltar a la consideración y al respeto que se deben al Parlamento, y al Senado en particular. De ninguna manera. Todo lo contrario.

Sucede que estamos frente a un proceso. Y ruego a los señores Parlamentarios comprender que esto ha sido no solamente duro y difícil, sino también extraordinariamente complejo -además de lo señalado tan generosamente por el Honorable señor Díaz-, por las graves distorsiones con que recibimos este sector y los grandes costos sociales y económicos que involucra solucionar sus problemas. Todo ello implica que las políticas se abran paso, a veces, mediante la adopción de medidas parciales, que se van completando, para, finalmente, alcanzar la solución de fondo a que todos aspiran.

Por eso, señor Presidente, cuando se tramitó la iniciativa (en enero de 1991) no estaba prevista la circulación de trolebuses en Santiago, porque -como debe saber el Senador señor Otero- la locomoción colectiva en Chile la realiza el sector privado, y en ese momento -al estudiarse el proyecto- no existían interesados para instalar el servicio en la Capital. Se trata de inversiones importantes.

La implementación de esas líneas de transporte, llevada a cabo por un empresario privado -que constituyó una sociedad para cumplir dicha finalidad en la Capital, implica una inversión de más de 7 millones de dólares. Por lo tanto, debía existir la certeza de que la política global del Gobierno apuntaba a considerar como componente dinámico, real y efectivo -y como una señal de largo plazo, porque son inversiones de esa índole-, la incorporación de los trolebuses.

Por consiguiente, en la medida en que ello fue adquiriendo credibilidad en la práctica -muchos pensó que el Gobierno no tendría la voluntad política ni la capacidad para llevar adelante esa iniciativa-, los empresarios comenzaron a hacer inversiones en este campo, tanto en el transporte eléctrico como en el no eléctrico. Hoy, incluso los carroceros están comprendiendo que sí realizaremos aquello que anunciamos. Los mismos empresarios nos manifestaron que no nos creían. Tantas veces se dijo que se haría, y no se efectuó: ahora se está concretando.

Ésos son, señor Presidente, algunos aspectos de la complejidad del problema. Y debo apelar a la comprensión del Honorable Senado en el sentido de que estas políticas han tenido que ir haciéndose camino al andar, precisamente por las dificultades que ello significa, sin que haya por parte del Ejecutivo intenciones de ninguna especie, menos aún de desmerecer la función que desempeña el Parlamento.

Los trolebuses no estaban considerados dentro de las posibilidades; se les dio curso conforme a nuestra política sobre la materia. Por ese motivo, hoy hemos debido recurrir a efectuar modificaciones a la ley, y así facilitar este

proceso, que ha sido posible llevar adelante gracias al éxito alcanzado con nuestro programa.

Por consiguiente, ésa es la realidad.

En cuanto a la locomoción colectiva de Santiago, es efectivo que el 93 por ciento del transporte se realiza en vehículos usados -con mayor razón en provincias y regiones-: sólo 7 por ciento del parque vehicular es nuevo, modelos de 1990 y 1991; el resto -reitero- es usado, de 1989 hacia atrás. Incluso, en regiones y provincias existe un porcentaje altísimo de vehículos fabricados con anterioridad a 1965.

Por lo tanto, cuando nos referimos a los trolebuses usados, aludimos a un tema que es parte de la realidad del conjunto del sector. Sólo tratamos de introducir las facilidades necesarias para la realización de una gran inversión, con el fin de establecer una señal de la intención real de cambiar el transporte público en Santiago, sin excluir -Honorable señor Díaz- a las provincias y regiones, donde también realizamos esfuerzos por mejorar la situación.

Señor Presidente, a lo expresado precedentemente obedece el proyecto en estudio. No existe ninguna falta de deferencia. Y si hoy aparece en los diarios la noticia de que se inicia ese servicio es porque, incluso antes de pensar incluir los trolebuses en la licitación, los empresarios privados decidieron dar ese paso de audacia de instalarse en Santiago -pues no es segura la rentabilidad de la inversión; se desconoce la reacción que tendrá el público- y concretar el proyecto, pese a que tienen sus dudas.

Por consiguiente, estimamos necesario facilitar la puesta en práctica de ese servicio permitiendo el ingreso de trolebuses usados al parque. Además, la duración del transporte a tracción eléctrica es tres veces mayor que la de un bus común y corriente. Lo demuestran los que circulan en Valparaíso, que tienen 40 años de uso, funcionan perfectamente y no causan accidentes.

Por lo expuesto, ruego al Senador señor Otero comprender que en la realización de estas políticas no existe por parte del Gobierno falta de deferencia hacia el Parlamento. En el caso señalado se trata de una empresa que inició una actividad en un contexto distinto. Ahora, después de junio del año en curso, estudiamos la posibilidad de incorporar a los trolebuses en la licitación, pero, obviamente, su existencia como servicio debía concretarse a través de una ley. Ésa es la razón de todo esto. No hay mala intención, falta de respeto, ni algo oculto en nuestra acción: sólo ir abriendo un difícil camino para resolver un problema que recibimos en un estado gravísimo de deterioro, y que hemos debido enfrentar, con responsabilidad, en toda su magnitud.

Muchas gracias.

El señor OTERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

He sido aludido por el señor Ministro en varias oportunidades, y de acuerdo con el Reglamento...

El señor ZALDÍVAR.- Fue mencionado, pero no aludido, señor Senador.

El señor DÍAZ.- Su Señoría fue aludido, pero no desdorosamente.

El señor ZALDÍVAR.- Pido la palabra, señor Presidente.

El señor DÍEZ.- Pido la palabra.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR.- Señor Presidente, quiero felicitar al Ejecutivo y al señor Ministro por el hecho de que en el país volvamos a la cordura en materia de medios de locomoción colectiva urbana.

La noticia, proveniente de un diario, de que se instalarán trolebuses en Santiago es muy importante para nuestra ciudad, tema que no debería ser objeto de discusión, pues en la Capital existía el sistema de transporte a tracción eléctrica y, también, los tranvías.

Hoy, en las principales ciudades de Europa se mantienen los mismos tranvías de antaño, y ello no constituye un signo de atraso. Y, por supuesto, toda la locomoción a tracción eléctrica se conserva y se cuida.

En Chile hicimos algo de lo cual debemos arrepentirnos, que, a mi juicio, es la causa de nuestros problemas en la locomoción colectiva urbana y de contaminación: se retiraron, en su tiempo, los tranvías y, además, los trolebuses. Estos se mandaron a provincias -por ejemplo, a Valparaíso- para que no molestaran en Santiago; se sacaron las postaciones, los tendidos de alambres, etcétera. Y ¡bueno! estamos sufriendo las consecuencias de ello.

Ahora recibimos la gran noticia de que vuelven los trolebuses. ¡Me alegro! Pero no se puede imputar al Gobierno haber dado la autorización, pues éste necesita de una facultad legal para hacerlo, la cual se está pidiendo a través de esta iniciativa. No se ha sobrepasado al Poder Legislativo. Se habría incurrido en dicha falta si existiera un tráfico autorizado. Este Gobierno no infringe la ley, ni procede sólo por orden de autoridad o por decreto. Vivimos en un Estado de Derecho, y mucho esfuerzo le ha costado al país restablecerlo.

Por eso, me extraña, en la observación del señor Senador que me precedió en el uso de la palabra, el hecho de llegar a algo tan de detalle, en un sentido crítico negativo, como para tratar de descalificar el proyecto.

La iniciativa es buena; soluciona problemas, y, además, permitirá que en Santiago y en otras ciudades -¡ojalá!- se vuelva a implementar el tráfico vehicular urbano eléctrico.

Tampoco existe -si no entendí mal al señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra- un monopolio, porque, revisando el texto del proyecto, éste dice claramente: "no podrán tener carácter monopólico y podrán ser objeto de interconexión y uso por cualquier otro vehículo de pasajeros de tracción eléctrica, quienquiera sea su dueño, pagando el precio y tarifa que correspondan.". En todo caso, si se diera lo señalado por el señor Senador, o sea, cualquier condición de tipo monopólico en el proyecto, indiscutiblemente hay tiempo para corregirlo, porque eso no sería lógico.

Por otra parte, hay que tener conciencia de la razón por la cual se tiende a la instalación de este tipo de servicio que, como señaló el señor Ministro, es de alta inversión.

Me alegro de que haya empresas privadas que se estén arriesgando, aun antes de tener la autorización legal, en invertir capital para realizar ese proyecto de locomoción urbana. No considero criticable el hecho de que lo estén efectuando y de que se halle en marcha blanca. ¡Y ojalá que al día siguiente de la aprobación de esta iniciativa podamos tener el primer servicio de trolebuses en Santiago, para el bien de la gente que vive en la Capital, y que en el futuro éste se extienda a todas las ciudades importantes del país! Para nosotros será una gran noticia, y felicito al señor Ministro y al Gobierno.

Me parece que no existe razón alguna para criticar al Ejecutivo y suponer que está tratando de infringir la ley. ¡No! No hay motivo para ello. Creo que el señor Senador fue más lejos de lo que corresponde en ese sentido.

He dicho.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.- Señor Presidente, en verdad, uno no deja de sorprenderse, especialmente cuando se alude a algo que el Senador que habla no dijo.

No me he opuesto al sistema de implementación de los trolebuses: al contrario. Tanto es así, que, precisamente, la indicación que permite el funcionamiento de los "troles" y les quita el carácter monopólico -como le aclaro al señor Senador que me precedió en el uso de la palabra- fue iniciativa de quien habla.

Además, como Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, me preocupé especialmente de la tramitación y la redacción del proyecto en debate. De manera que no estoy en contra de él; y no quiero que figure en parte alguna que estoy en desacuerdo con la instalación de los trolebuses, porque si se revisan las Actas, no se hallará ninguna palabra mía en ese sentido. Al contrario, me alegro fundamentalmente de que la empresa privada la esté llevando a cabo, y de que tanto el señor Senador que me precedió en el uso de la palabra como el señor Ministro apoyen la idea de que el sector privado asuma tales

compromisos. Sin embargo, lo que planteé se refiere a otra materia, que no se ha tratado ni contestado.

Lo que quise destacar -muy claramente- es el hecho de que una iniciativa que permaneció durante 6 meses en la Cámara de Diputados sin ninguna urgencia especial, se haya enviado al Senado con calificación de "Suma Urgencia", impidiéndonos con esto escuchar a toda la gente que se debió oír y recibir los antecedentes necesarios para, realmente, efectuar la labor que corresponde a una Comisión de esta Corporación.

Ese es un hecho indiscutible. No estamos debatiendo la materia de fondo de que trata el proyecto, y por esa razón anuncié los votos favorables a él de Renovación Nacional. Si no estuviéramos de acuerdo con la iniciativa, obviamente, nos pronunciaríamos en contra. Y los señores Senadores de las bancadas de Gobierno que participaron en la Comisión tendrán que reconocer hidalgamente que he hecho todos los esfuerzos posibles para que la ley en proyecto cumpla en la mejor forma los propósitos del Ejecutivo, ya que hubo que hablar con el señor Ministro subrogante para procurar que el texto se adecuara a lo que el Ejecutivo quería, porque originalmente no estaba consignado con suficiente precisión.

Por lo tanto, aquí el problema es distinto.

Tampoco he querido dar a la cuestión un carácter confrontacional; pero sí he señalado algo muy claro: para la opinión pública, y especialmente para los Senadores (o para algunos), aparece terriblemente poco grato el hecho de que, mientras estudiamos un proyecto de ley sobre creación de un servicio de trolebuses, esos vehículos ya estén circulando por Santiago.

Aquí hubo una falla legal. Evidentemente, la hubo. No voy a discutir eso. Pero el error se cometió precisamente en enero de este año: al Congreso, al Senado de la República, no se le dio la oportunidad ni el tiempo necesario para estudiar la iniciativa. Y no se nos podría hablar de la urgencia, porque, si este proyecto durmió durante 6 meses en la Cámara de Diputados, no había necesidad de obligar a nuestra Corporación a despacharlo con "Suma Urgencia".

Quiero señalar algo muy simple: a todos nos interesa esta materia. Y yo he sido uno de los que felicitó al Ministro señor Correa por la decisión con que ha abordado el problema de la locomoción colectiva. Renovación Nacional no ha emitido palabra alguna de crítica. En muchísimas oportunidades pudimos habernos abanderizado respecto de ciertas situaciones y sacar provecho político. Hemos tenido reuniones con los empresarios. Fuimos inflexibles al afirmar que es imprescindible y necesario regular el sistema de locomoción colectiva en Santiago. Y lo hicimos sin salir a la prensa, sin capitalizar políticamente nada, porque creemos que primero (especialmente en el Senado) está el interés nacional; después, el del partido.

Debo manifestar al señor Ministro que no presumo intenciones. Simplemente, mi derecho como Senador es plantear claramente que no es

posible que al Senado se le obligue a legislar con "Suma Urgencia", en materias sobre las cuales, lamentablemente, no se nos proporcionaron los antecedentes necesarios para estudiar a fondo el problema.

Como Presidente de la Comisión de Transportes, lamento tener que rectificar al señor Ministro. No se nos dieron los antecedentes acerca del número de vehículos ni de otras circunstancias; no se nos proporcionaron las informaciones que pedimos para tratar el otro artículo que nos vimos en la necesidad de rechazar precisamente por esa causa.

Me alegro de que este asunto vuelva a la Comisión para segundo informe, para que el Gobierno tenga la oportunidad de enviarnos todos los datos necesarios y para que la Sala pueda disponer de un informe tras haberse conocido y estudiado todos los antecedentes que nos hagan convencernos de que lo que se vota realmente beneficiará al país.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor CORREA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, me alegro de haber escuchado las últimas palabras del Honorable señor Otero, porque, en realidad, ellas restituyen lo que se sabía que fue el espíritu con el cual el proyecto se trató en la Comisión: de colaboración, de ver cómo hacer mejor las cosas. Pero me parece que tendré que acostumbrarme a la manera en que Su Señoría expresa sus opiniones. Porque, así como el señor Senador las expuso, en verdad creí que había algo de injusticia en su planteamiento.

Creo, sin embargo, que, aclaradas las cosas, podemos seguir perfectamente trabajando para mejorar el proyecto en todo lo que corresponde.

Ahora, el hecho de que la iniciativa haya estado durmiendo en la Cámara de Diputados durante algunos meses no es -digámoslo así- culpa de esa Corporación. Desgraciadamente, el Ministerio a mi cargo ha tenido bastante trabajo -diría, afortunadamente para el país; pero no para la carga legislativa de los señores Diputados- a causa de cinco importantes iniciativas legales en trámite (en el área de telecomunicaciones teníamos dos, una de las cuales ya es ley de la República; otra acaba de verse en la Sala hoy en la mañana; una en el área de ferrocarriles, problema bastante complejo y difícil), de tal manera que la que ahora nos ocupa llegó a la Cámara y no pudo ser tramitada por la carga de trabajo allí existente. Ésa fue la razón de que la retiráramos, precisamente como una manera de posibilitar el comienzo de su trámite. Y pensamos que era bueno hacerlo a través del Senado, para poder darle curso lo más rápido posible, sabiendo que las fechas se nos vienen encima. Hay una licitación, y todo eso.

A propósito, el tema de la interconexión y de evitar el monopolio de quienes hagan las instalaciones está controlado por el Ministerio a través de los contratos de licitación. Los trolebuses tendrán que circular por las vías sometidas a licitación. Y en los contratos mismos se han establecido los

términos mediante los cuales, quien se adjudique una vía, no pueda, aun cuando las construya a su costo, utilizarla monopólicamente sólo para su propio servicio; tiene la obligación de compartirla, cobrando por supuesto. Es lo mismo que se establece ahora en el proyecto de ley, y, por lo tanto, como Ejecutivo, coincidimos con la indicación del Senador señor Otero, que seguramente la formuló porque si esto queda establecido por ley es mejor que si solamente se consigna en el contrato, pese a que este último tiene sustento en la ley N° 19.011, que nos otorga la facultad de licitar.

Por consiguiente, hemos coincidido, señor Senador (y eso es lo afortunado) en apreciar todos el esfuerzo que está haciendo el Ejecutivo para solucionar este grave problema. Pienso que el proyecto, sin duda alguna, mejorará con los aportes hechos acá, las indicaciones y el nuevo trabajo que haremos junto con la Comisión, proporcionando todos los antecedentes del caso.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, quiero sumarme a las felicitaciones para el señor Ministro por su forma de enfrentar el problema de la movilización colectiva en Santiago.

Celebro mucho el retorno de los trolebuses. En realidad, en una ciudad contaminada como Santiago, el único medio de locomoción colectiva que debiera existir (y ojalá con el correr del tiempo así llegue a ser) es el transporte eléctrico, dada la congestión vehicular que sufre la ciudad. Cuando uno, viniendo al Congreso, se enfrenta, al salir hacia Valparaíso, con una muralla de microbuses que no lo deja pasar, dice: "Ya está bueno que alguien ponga orden en este caos, que lleva mucho tiempo".

Por eso quiero reiterar mis felicitaciones al señor Ministro, quien, por lo demás, conoce mi opinión, porque se la he dado personalmente.

Repito: ojalá el plan de electrificación de la movilización colectiva siga adelante, porque la única solución que tiene Santiago para su problema de contaminación ambiental es, precisamente, electrificar, ojalá, toda la movilización colectiva.

Además, creo que deben regularizarse los servicios, porque no es posible que, existiendo un Metro que ha costado una enorme suma de dinero, circule por encima de su misma ruta una competencia casi desleal; no se justifica que funcionen dos sistemas paralelos. Creo que la movilización de superficie debe alimentar al Metro y no competir con él. Eso, naturalmente, significa palabras mayores que requerirán de mucho trabajo, gran preparación y una enorme inversión que -espero- poco a poco se vaya haciendo, aunque sí costada por Santiago y no por todas las regiones. Porque no es justo que el resto del país pague lo que beneficia a la Capital. En ella yo vivo permanentemente, de manera que estoy dispuesto a contribuir a esa solución.

Ahora me referiré brevemente a otro problema: el destino de los vehículos de locomoción colectiva que se están retirando de Santiago; y a la opinión que sobre el particular tiene el gremio del transporte en Antofagasta.

Esa agrupación desapruueba el hecho de que los autobuses y microbuses que se retiran de Santiago se destinen a prestar servicio en regiones. Ellos señalan todos los antecedentes contrarios sobre las respectivas licitaciones, y dicen: "...se nos está ofreciendo las máquinas que fueron retiradas de la circulación de Santiago por haber cumplido su vida útil, por ser contaminantes, etcétera". Además, sostienen que los vehículos se licitan en la Capital y que se les exige como parte del pago la entrega de los que tienen, y los nuevos son muy caros. Y terminan afirmando: "Creemos que cabe preguntarse, ¿somos las provincias ciudadanos de segunda clase, que tenemos que recibir lo que Santiago bota por obsoleto?".

Creo que la petición de un gremio que agrupa a más de cien pequeños empresarios, los cuales no han tenido posibilidad -por problemas con el Banco del Estado- de conseguir un crédito para renovar sus chasis -no las carrocerías-, es atendible.

Y por eso, junto con los Honorables señores Thayer y Díez, hemos presentado indicación para que estas máquinas no puedan circular en el radio urbano de ciudades de más de cien mil habitantes, porque, si son peligrosas y contaminantes en Santiago, igualmente lo serán en otras ciudades. Debe pensarse que en Antofagasta hay cerros y las calles tienen subidas y bajadas, y que una máquina en mal estado puede causar muchos perjuicios y tragedias. Pienso que tal indicación recibirá el apoyo de muchos señores Senadores.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Palza.

El señor PALZA.- Señor Presidente, respecto de la indicación a que hizo mención el señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra, estimo que si un gremio no desea recibir estos vehículos en provincias, la solución es muy simple. En razón de que los microbuses se licitarán, si ese sector no está interesado en adquirirlos, simplemente no postula, porque la primera prioridad se les da justamente a los empresarios actuales; de modo que, si en Antofagasta no quieren adjudicárselos, no se presentan. Por supuesto, los vehículos van a ser revisados en forma muy especial, por lo cual en ciudades de otras provincias pueden todavía mejorar lo que existe. Se trata de lograr un servicio más satisfactorio, aunque sea con máquinas usadas.

Ahora, quiero reiterar lo que dije en mi primera intervención en el sentido de que los Senadores de la Comisión de Transportes estamos deseosos de trabajar en el segundo informe con los nuevos antecedentes que nos llegaron por distintas vías, informe que será complementario del que se hizo en los tres días en que se trabajó en forma muy acelerada. Creo que existe en todos los demás miembros de la Comisión el ánimo de buscar los mejores

argumentos para contribuir a la solución de los problemas del transporte, especialmente en la Capital.

Quiero dejar constancia de esa situación, porque, como miembro de la Comisión, me hago un deber en declarar que, con los antecedentes que tuvimos a mano en esos tres días de trabajo, hicimos, pienso, lo mejor que se pudo. El informe es bastante acucioso y completo. De modo que, a la luz de los antecedentes que nos ha prometido entregar el señor Ministro - que ya tenemos presente- podremos superar en gran parte nuestras dudas. Espero que el segundo informe, tal como sucede en la mayoría de los casos, sea el resultado de acuerdos, consensuales que logren los objetivos que el Supremo Gobierno se ha propuesto.

*El señor URENDA (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.*

*Ofrezco la palabra.*

*Cerrado el debate.*

*Si no se pide votación, se dará por aprobado en general el proyecto.*

*Aprobado.*

*Se reitera que las indicaciones pueden ser presentadas hasta mañana a las 18.*

Terminado el Orden del Día.

## **VI. INCIDENTES**

### **PETICIONES DE OFICIO**

El señor LAGOS (Prosecretario).- Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Se les dará curso en la forma reglamentaria.

-Los oficios cuyo envío se anuncia son los siguientes:

Del señor Ortiz:

### **CONSTRUCCIÓN DE UN RETÉN DE CARABINEROS EN BAHÍA MURTA Y VILLA CERRO CASTILLO (UNDÉCIMA REGIÓN)**

"Al General Director de Carabineros, para que informe si en los planes de desarrollo Carabineros tiene considerada la construcción de retenes en esas localidades, con el objeto de informar a las comunidades respectivas."

### **CONCESIÓN MARÍTIMA A PESCADOR ARTESANAL DE PUERTO AGUIRRE (UNDÉCIMA REGIÓN)**

"Al señor Ministro de Defensa, para pedirle que considere la situación del señor Wilson Robinson Figueroa, amenazado de ver caducada su concesión, cuyo arriendo le sirve de sustento."

#### FORMALIZACION DE COMPRA DE BIEN RAÍZ AL MINISTERIO DE BIENES NACIONALES EN COYHAIQUE (UNDÉCIMA REGIÓN)

"Al señor Ministro de Bienes Nacionales, para que disponga revisar la situación y solucionar en justicia la formalización de la compra de una propiedad por el señor Froilán González Carrasco, ya pagada."

De la señora Soto:

#### INCREMENTO DE LAS REMUNERACIONES IMPONIBLES PARA MEJORAR MONTO DE JUBILACIONES

"Al señor Presidente de la República, para solicitarle el patrocinio a proyecto de ley que, sobre la base del incremento de remuneraciones imponibles, mejora los montos de jubilación de trabajadores regidos por el Estatuto Administrativo."

#### TRASLADO DE DEPENDENCIA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE DEPORTES Y RECREACIÓN

"Al señor Presidente de la República para pedir su patrocinio a proyecto de ley que modifica las leyes N°s 17.276 y 18.956 trasladando la dependencia de DIGEDER desde el Ministerio de Defensa al de Educación."

Del señor Larre:

#### FRANQUICIAS TRIBUTARIAS A DONACIONES POR CALAMIDADES PUBLICAS

"Al Director Nacional de Impuestos Internos pidiendo dictar circular similar a la despachada para ayudar a damnificados del sismo de 1985, para favorecer esta vez las donaciones a la zona norte con tratamiento tributario excepcional."

El señor URENDA (Vicepresidente).- En Incidentes, el primer turno corresponde al Comité Independiente, el cual -según se ha informado- lo cedió al Honorable señor Thayer.

Tiene la palabra el señor Senador.

#### **NORMAS PROCEDIMENTALES EN CONGRESO PLENO RESPECTO DE PROYECTOS DE REFORMA CONSTITUCIONAL**

El señor THAYER.- Señor Presidente, el sábado 9 hemos enfrentado un importante episodio en la actividad legislativa. El Parlamento, por una mayoría abrumadora, prestó su aprobación a un proyecto de reforma constitucional.

La tensión propia del proceso, la dificultad de moverse dentro del ámbito de un Congreso Pleno, provocó -pienso- algunas confusiones que es importante aclarar para la historia, no de la ley que ya fue aprobada, sino para los criterios con que funciona el Parlamento y, especialmente, la participación del Senado en el Congreso Pleno, y los alcances y características de un proyecto de reforma constitucional.

Cualquiera sea la opinión que tengamos respecto del proyecto de reforma constitucional sobre municipalidades y gobiernos regionales -con relación al cual pienso que tal vez la unanimidad de los señores Senadores estaba de acuerdo con todos sus preceptos permanentes-, debemos recordar que se suscitó cuestión respecto de artículos transitorios, cuyo contenido no me interesa examinar aquí.

Me interesa en cambio examinar el procedimiento seguido en la sesión del Congreso Pleno celebrada el sábado último, en la cual no se actuó conforme a lo establecido en el Reglamento del Senado, ya que una mayoría muy clara y abrumadora se opuso al sentir unánime de los Presidentes de ambas Cámaras y -pienso yo- del propio personal de Secretaría, que tenía otro criterio al respecto, fundado en la experiencia del funcionamiento de Congresos Plenos anteriores.

Quiero hacer un esfuerzo para explicar a los Honorables colegas -no muchos, pero muy selectos- que me escuchan,...

El señor SINCLAIR.- ¡De lo bueno, poco...!

El señor THAYER.- ...pues me hago cargo de la prevención formulada por algunos señores Senadores y Diputados al pronunciarse sobre el proyecto de reforma constitucional, en el sentido de que, aun cuando participaban de la idea que resultó triunfante, al no aceptarse la división de la votación y aprobarlo como un todo, hicieron presente que lo acogían, pero con serias dudas sobre el alcance constitucional del criterio que estaba adoptando el Congreso Pleno.

Voy a procurar explicarme, señor Presidente, porque creo importante que esto quede consignado en acta, y en la Versión de esta sesión y, por consiguiente, en la historia del funcionamiento del Senado.

Ante todo, debo manifestar que la norma general en materia de votación de proyectos -sea de leyes comunes, sea de quórum calificado, sea de reforma de la Constitución-, es que se vota artículo por artículo. Los que contienen ideas sustancialmente distintas requieren votación separada, porque implican la expresión del pensamiento de quien decide.

Si no existe una norma especial conforme a la cual un proyecto determinado debe votarse como un todo, el Reglamento del Senado, el sentido común, el artículo 30 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional

(cuando se trata de normas de quórum calificado) y -ya veremos- la propia Constitución, aseguran que aquél debe votarse separadamente.

Forzar a un Parlamentario -cuando está ejerciendo no su función legislativa, sino su función de constituyente- a votar como un todo una iniciativa que comprende 13 artículos distintos, como en este caso, y, dentro de ellos, un número bastante grande de ideas diferentes, significa falsear su voluntad como constituyente. Y eso no lo ha admitido nunca la Carta Fundamental.

Aquí se ha incurrido en un error de imagen. Como el artículo 114 del Reglamento del Senado dispone, como excepción, que los informes de las Comisiones Mixtas de Diputados y Senadores se votarán como un todo, sin que haya posibilidad de aceptar un punto o negar otro de la proposición que ella formule, pareciera mirarse al Congreso Pleno, por el hecho de estar compuesto por Senadores y Diputados, como una especie de "gran Comisión Mixta", donde habría que aplicar la misma norma reglamentaria.

Punto uno: constituye un error jurídico monumental pretender que una disposición excepcional relativa a una institución determinada debe aplicarse, por analogía, a otras que aparentemente pudieran ser similares. Las excepciones no se presumen: siempre son de estricto Derecho y no se pueden aplicar por analogía.

Punto dos: el Congreso Pleno es la fórmula que, en la historia constitucional chilena, reemplazó a la exigencia de dos Parlamentos sucesivos para hacer posible la modificación de la Ley Suprema.

En Chile, desde hace más de un siglo y medio el constituyente estimó que eran tan importantes la dignidad y el significado del precepto constitucional, que para que fuera modificado; para que fuera erosionado; para que pudiera ser afectado por la voluntad del legislador, se requería que éste se expresara primero a través de un quórum especial, y segundo, que mantuviera su decisión de reformar la norma constitucional al cabo de un tiempo prudente.

En principio, de conformidad al artículo 168 de la Constitución de 1833, se consideró que este hecho debía suponer el paso de un Congreso al siguiente. Es decir, no bastaba que la mayoría -con el quórum que la Carta estimare del caso- de un Congreso determinado aprobara una reforma al Texto Fundamental. Se requería que esta voluntad de alterarlo se mantuviera o se ratificara por un nuevo Congreso elegido con posterioridad.

En las enmiendas introducidas tanto en 1925, como en 1980 -ratificada en 1989-, se flexibilizó el proceso de reforma constitucional, sustituyendo la exigencia de que fuere aprobada por dos Congresos por la aceptación de que lo hiciera uno solo, pero imponiendo la obligación o necesidad de que el proyecto se votara primero en cada rama del Parlamento, con el quórum de las tres quintas partes o los dos tercios de los Diputados y Senadores en ejercicio, y de que una vez aprobado a través de ese mecanismo -a cuyo respecto incluso el propio Senado, mediante su Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, y entiendo que ratificado por la Sala,

estableció el criterio de que tratándose de reformas constitucionales no proceden las Comisiones Mixtas, sino que debe haber concordancia en ambas ramas del Congreso, con los quórum correspondientes- el texto queda en situación de pasar al pronunciamiento del Congreso Pleno.

¿Y qué ocurre con el Congreso Pleno? Es la oportunidad que se da a los Parlamentarios, al ejercer su función constituyente, para que, por lo menos 60 días después de haberse pronunciado en las respectivas Salas, ratifiquen o no su voluntad de modificar la Carta Fundamental. Si mantienen su criterio y votan nuevamente propiciando la reforma y esa posición obtiene la mayoría absoluta del Congreso Pleno -reunido, a su vez, con la mayoría absoluta de la totalidad de sus miembros-, la enmienda queda en condición de pasar a conocimiento del Presidente de la República.

Sin embargo, para que el Parlamentario, al cabo de 60 días, pueda ejercer esa facultad privativa -y yo diría de carácter irrenunciable- de expresar si mantiene o rectifica su punto de vista, se requiere que en el Congreso Pleno vote en la misma forma en que lo hizo en la Sala. Pero si por un artilugio -que no está contemplado en ninguna parte, ni en la Constitución, ni en el Reglamento del Senado-, se dice: "No, señor, en el Congreso Pleno el proyecto de reforma perdió su estructura y ya no es -en este caso concreto- un articulado compuesto por trece normas distintas, por lo cual, al integrar el Congreso Pleno, los Senadores y Diputados que votaron en contra de alguna disposición que les parecía muy importante, pero que están de acuerdo con todo el resto del proyecto, no tienen más alternativa que votarlo negativamente en su totalidad, al no tener la oportunidad de manifestar por segunda vez su voluntad, acerca de los puntos sometidos a resolución del Parlamento reunido en pleno.".

Este fue el punto que nos preocupó a los que votamos en contra o nos abstuvimos en la votación final del proyecto de reforma constitucional el sábado pasado. Incluso, la situación debe de haber inquietado también a algunos que votaron a favor. Porque teóricamente es posible que alguien fuera tan partidario, por ejemplo, de tener elecciones de todas maneras el 30 de junio del 92, que pese a estar en total desacuerdo con el resto del articulado, no haya tenido más opción que votar favorablemente el proyecto completo. Estimo que eso es abiertamente contrario a la Constitución, a la lógica de Aristóteles, al Reglamento del Senado y a otras normas - que no se tuvieron presentes, porque no cabía discusión- que resuelven clarísimamente el problema.

Si se pensara que el proyecto de reforma constitucional, a la altura del Congreso Pleno, pierde su estructura de ser un cuerpo que afecta -digamos- a tres o cuatro instituciones distintas de la Carta, y en ese momento, como si fuere una especie de Comisión Mixta, ya no hay opción y debe votarse en un solo bloque, como el "tómelo o déjelo", sería razonable que la Constitución no permitiera que el Presidente de la República lo vetara parcialmente. Pero

ocurre que el Primer Mandatario puede vetarlo de manera parcial e insistir o no en su criterio, en todo o en parte, ante cada Sala del Parlamento.

¡Y no sólo eso! Hay más.

Supongamos el caso de que en la enmienda no se llega a acuerdo entre el Congreso Nacional y el Presidente de la República, y, agotadas las insistencias, decide llamar a un plebiscito -¡a un plebiscito...!-, donde manifestarán su voluntad siete y medio u ocho millones de ciudadanos. ¿Qué dispone la Constitución? Que a ese plebiscito se llevarán a consulta "las cuestiones en desacuerdo".

Pero podría quedar una duda: "Bueno, estas cuestiones en que hay desacuerdo, ¿no habrá que votarlas en un solo bloque aunque sean distintas?" Conforme al inciso segundo del artículo 119 de la Constitución -que me recordaba hace pocos minutos el distinguido Senador señor Fernández-, "El decreto de convocatoria" (a plebiscito) "contendrá, según corresponda, el proyecto aprobado por el Congreso Pleno y vetado totalmente por el Presidente de la República, o las cuestiones del proyecto en las cuales el Congreso haya insistido. En este último caso, cada una de las cuestiones en desacuerdo deberá ser votada separadamente en el plebiscito."

Por lo tanto, si la Ley Suprema garantiza a siete y medio u ocho millones de personas la votación separada, ¿por qué razón habría de aplicar una especie de "principio de comodidad" con relación al Congreso Pleno y negarle esa posibilidad? ¿Por qué motivo el Congreso Pleno va a ser el único organismo -en todo el trámite de un proyecto de reforma constitucional- donde no se pueda ejercer la manifestación de voluntad de votar según cada idea que contenga el respectivo articulado? Eso lo pueden hacer las Salas del Senado y de la Cámara de Diputados; lo puede hacer el Presidente de la República, y también el pueblo mediante plebiscito. Pero cuando se reúne el Congreso Pleno no cabe la posibilidad de arrepentirse de algún pensamiento, ni de ratificar posiciones. Y es el único instante en más de 150 años de vida constitucional en Chile en que se aprueba una reforma a la Carta Fundamental expresándose el voto de un Parlamentario sólo en determinado momento, toda vez que una interpretación antojadiza impidió que lo hiciera con libertad en el Congreso Pleno.

¿Por qué aconteció esto, señor Presidente? Por una confusión de dos instituciones -y me atrevo a destacarlo en esta Sala (pido a los Honorables colegas que me están escuchando que ojalá se lo cuenten a los Senadores ausentes)- que no se han interpretado como corresponde: un acuerdo político, por una parte, y la facultad del constituyente según la normativa constitucional, por otra.

Estaba absolutamente claro que una mayoría política del país había llegado a un consenso para que un conjunto de reformas constitucionales fueran aprobadas como un todo por aquellos que alcanzaron el referido acuerdo.

Ahora bien, algunos no formaron parte de él, mientras otros lo aceptaron en parte y no estimaron que rechazar ciertas normas significaba faltar a un compromiso de honor. Pero ocurre que tanto la Carta Fundamental vigente como cualquiera de las anteriores, dieron prioridad al poder constituyente por sobre los acuerdos de los partidos políticos, los cuales son muy respetables. Yo he pertenecido a ellos una larga parte de mi vida. Y vuelvo a decir: sin partidos políticos y sin Congreso Nacional, no es posible una democracia. Pero eso supone un cierto ordenamiento, en el sentido de que los pactos políticos, así como las órdenes de partido y la libertad con que un Parlamentario pueda obedecerlas, no pueden avasallar la decisión del Parlamento, que es autónomo y supremo, particularmente cuando está ejerciendo la función de poder constituyente.

Por eso, señor Presidente, he querido usar de la palabra sólo para manifestar que ojalá no vuelva a acontecer el hecho de que se confunda en las votaciones lo que es la conveniencia de ganarlas, o la convicción de cuál pueda ser el resultado de ellas, respecto de la facultad del constituyente.

Debo hacer presente que cuando el Senador señor Alessandri pidió la división de la votación en uso de lo dispuesto en el artículo 149 del Reglamento -y estábamos de acuerdo en que se hiciera así, pues el tema se conversó llegándose a un consenso sobre el punto en una reunión de Comités previa a la sesión del Congreso Pleno-, no teníamos ni la más remota esperanza de ganarla. Y pienso que si otros señores Parlamentarios estaban en la idea de pedir también una división de votación respecto de un artículo transitorio distinto, no era con el propósito de ganarla, porque había un acuerdo de una mayoría política que lealmente entendió la reforma como un todo que debía concretarse en una elección por efectuarse en determinada fecha.

Por lo tanto, quien no hubiere asentido a ese acuerdo estaría traicionando un compromiso; y, como hombre de bien, creo que todos aquellos que lo firmaron lo iban a cumplir. Pero los que no éramos parte de él estimamos -al igual que el Honorable señor Alessandri- que, por ejemplo, al 30 de junio del próximo año será muy difícil tener una legislación decantada, madura y eficaz para llevar adelante las elecciones. Y pensamos que era preferible dejar establecida la fecha en algún artículo transitorio de cualquiera de las leyes orgánicas que tendrán que ser dictadas para implementar la reforma que se aprobó.

Nada más, señor Presidente.

Agradezco al Senado su deferencia.

He dicho.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Restan 9 minutos al Comité Mixto.

Tiene la palabra el Honorable señor Alessandri.

## **PROBLEMAS DE CIUDAD DE TALTAL. OFICIOS**

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, mi tema es bastante más local y limitado; no se refiere a problemas constitucionales. Sólo deseo dar cuenta de una visita que recientemente efectué a la ciudad de Taltal, en la Segunda Región.

Quiero hacer presente un estado bastante triste de ella, que reclama una serie de mejoras. Y me referiré brevemente a éstas a fin de pedir los oficios que correspondan a las autoridades pertinentes para tener conocimiento de la fecha en que se presentarán algunas soluciones.

El primer problema que hay es el acceso vial. Se efectuó una reparación en forma momentánea para poder dejar habilitado el único camino que va al puerto y que se encuentra pavimentado. Desgraciadamente, no se ha fijado ninguna fecha para la refacción definitiva, lo que implica hacer una desviación de las aguas lluvias, que son justamente las que dañan las vías de acceso a Taltal. Recientemente se produjo una lluvia que hizo temer que el aluvión se volviera a presentar. Pero, por suerte, eso no ocurrió. De manera que solicito que se oficie al señor Ministro de Obras Públicas a fin de saber qué planes existen para la habilitación de ese acceso y para la desviación de las aguas lluvias.

El otro problema que aflige en forma considerable a la ciudad de Taltal es el agua potable. Se estima que en este momento el suministro de ese elemento es de sólo una hora y media al día, debido tanto a los daños sufridos a causa del aluvión- que destruyó en parte la red de agua potable, la cual se reparó en forma momentánea-, como también por la obsolescencia de la aducción. Y esto se remonta a bastante tiempo atrás, porque hace muchos años se captaba agua para Taltal, no sólo de la actual fuente en el oasis de Agua Verde, sino también de la cordillera de Domeyko. Esta última captación fue abandonada porque la cañería cayó en desuso de manera que aquella fuente es el único abastecimiento de agua potable, el cual es absoluta y totalmente insuficiente.

Actualmente, la empresa de agua potable ESSAN está haciendo un considerable trabajo en Antofagasta, donde se realizan faenas tendientes a mejorar la red, y se ha logrado llevar el suministro a Mejillones. Pero los habitantes de Taltal desean saber cuándo será posible que se preocupen de esa ciudad, a fin de solucionar el problema de la aducción de agua y también el de la red de distribución.

Por lo tanto, pido oficiar al señor Ministro Vicepresidente Ejecutivo de la Corporación de Fomento de la Producción, de quien depende ESSAN, para que informe sobre cuáles son los planes de esa empresa en relación con el agua potable de Taltal.

El tercer problema se refiere al déficit habitacional, que, naturalmente, afecta a muchas regiones del país -mejor dicho, a toda la nación-. El SERVIU tenía programado para este año la construcción de 104 viviendas -50 básicas y

54 progresivas-, cuya edificación se adelantó a raíz de la catástrofe sufrida; pero éstas no solucionan ni siquiera el 10 por ciento del déficit habitacional, tomando en cuenta que, como consecuencia de los daños ocasionados por las lluvias y el aluvión, se detectó que hay mayor cantidad de habitantes que necesitan tener una solución definitiva.

Por lo expuesto, señor Presidente, solicito que se oficie al señor Ministro de la Vivienda, con el objeto de que también informe sobre los programas adicionales de construcción de viviendas fuera de las ya mencionadas. En estos momentos, para Antofagasta, hay un grande e interesante plan de construcción de casas -más de mil- que se está llevando a cabo, con lo cual se atenuarán en parte los daños sufridos por muchas personas a raíz del aluvión y se podrá eliminar aquellas viviendas provisionales que se levantaron.

Sin embargo, respecto de Taltal, siendo una ciudad más chica, no se ha elaborado un programa tan amplio.

Por eso, señor Presidente, solicito el envío de esos oficios.

He dicho.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Se enviarán los oficios solicitados por el Honorable señor Alessandri, en conformidad al Reglamento.

Corresponde el tiempo al Comité Partidos por la Democracia y Socialista. Como no se encuentra ningún señor Senador de esa bancada presente, le toca su turno al Comité Radical-Social Demócrata...

La señora FREI.- Señor Presidente, lo colegas de esa bancada me cedieron algunos minutos.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Entonces, tiene la palabra la Honorable señora Carmen Frei.

## **INTEGRACIÓN DE LA MUJER EN LA VIDA NACIONAL. OFICIOS**

La señora FREI.- Señor Presidente, hoy en la mañana, en una ceremonia solemne llevada a cabo en el Salón de Honor del Congreso Nacional, la cual fue presidida por el señor Presidente del Senado, don Gabriel Valdés, y por el señor Vicepresidente de la Cámara de Diputados, don Eduardo Cerda, a la que asistieron autoridades de la Quinta Región, representantes de diversas organizaciones femeninas de varias Regiones del país y estudiantes de colegios y liceos de Valparaíso y Viña del Mar, se efectuó el lanzamiento de la publicación del libro "Perfil de la mujer chilena. Argumento para un cambio".

Lo anterior es el resultado de un trabajo conjunto entre el Servicio Nacional de la Mujer, SERNAM, y la Oficina para Chile, Argentina y Uruguay de UNICEF.

Este libro, en parte de su presentación, dice que desea responder a las demandas que hace el mundo de la mujer, para lo cual exige un conocimiento amplio y lo más preciso posible sobre sus condiciones de vida, las facilidades o dificultades de su quehacer cotidiano, los efectos de lo histórico y de lo

cultural en la definición de lo femenino y su consecuencia en los roles que se le asignan.

La idea de ofrecer esa información es con el objeto de reflejar en cifras la realidad de la mujer chilena. Las demandas de las mujeres -somos más de la mitad de la población del país- van más allá del criterio de los partidos políticos. Por eso, me parece importante que este libro sea recibido y estudiado por cada uno de los señores Senadores, para que nosotros -tal como lo dijo la Ministra Directora del SERNAM, señora Soledad Alvear- podamos, como Poder Legislativo, aunar nuestros esfuerzos para lograr, junto con el Ejecutivo, la dignificación de la mujer y ayudarla a enfrentar su problemática y su integración plena al desarrollo económico, social, político y cultural de una sociedad que todos deseamos que sea más justa, humana, moderna y solidaria. Esto es lo que anhelamos para nuestro país.

Por lo tanto, solicito que se envíe, en mi nombre, una felicitación a la señora Kristina Goncalves, representante de UNICEF en Chile, y a la señora Ministra Directora del SERNAM, doña Soledad Alvear, por la publicación de este libro y porque su lanzamiento se haya hecho en el Salón de Honor del Congreso Nacional.

Gracias, señor Presidente.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Se enviarán los oficios solicitados, en nombre de la señora Senadora...

El señor DÍAZ.- Mejor, en nombre del Comité Demócrata Cristiano, señor Presidente.

-Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del Comité Demócrata Cristiano, en conformidad al Reglamento.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Arturo Frei.

## **VIVIENDAS PARA IMPONENTES DE ADMINISTRADORAS DE FONDOS DE PENSIONES. OFICIOS**

El señor FREI (don Arturo).- Señor Presidente, en Chile existe un déficit crónico de viviendas. En todo lo que va corrido de este siglo ha sido preocupación de los gobernantes encontrar mecanismos y medios tendientes a satisfacer esta primordial necesidad de los sectores más pobres del país.

Hasta ahora todos los esfuerzos realizados, tanto por el sector público como por la empresa privada, han resultado infructuosos y el problema se acrecienta día a día, llegando a estadísticas verdaderamente graves. Se dan cifras no siempre coincidentes, pero todas crecientes en el tiempo y abismantes en su monto.

El déficit actual de viviendas puede ser de 500 mil u 800 mil, ambas cantidades han sido mencionadas por los organismos correspondientes. Cualquiera que sea la realidad, ésta es grave, preocupante, y, a todas luces, la solución del problema es inalcanzable con los actuales índices de construcción.

En efecto, según lo manifestado por el señor Ministro de la Vivienda y Urbanismo en recientes declaraciones en la Comisión Especial Mixta de Presupuestos, se espera que para 1992 podría alcanzarse el récord de 100 mil soluciones habitacionales, la cifra más grande que el país ha concebido hasta ahora. Si consideramos que el crecimiento poblacional, sumado el deterioro definitivo anual de un número importante de viviendas antiguas, exige que sólo para mantener el actual déficit es necesario superar la cantidad proyectada para el próximo año, podemos concluir que con los actuales mecanismos no seremos jamás capaces de disminuir el grave problema habitacional que aflige a nuestro país.

Ante estas circunstancias, creemos que resulta necesario realizar un esfuerzo adicional que rompa la tendencia actual y permita la construcción de un mayor número de viviendas adecuadas para las necesidades de los sectores bajos y medios, dando así la posibilidad de entrar en un período de disminución del déficit histórico.

Conocidas son las limitaciones que enfrentan las finanzas estatales. La opinión pública ha reconocido el esfuerzo que está desarrollando el Supremo Gobierno para incrementar el presupuesto del Ministerio de la Vivienda, entregando más casas a los sectores más necesitados. Resulta difícil pensar que en un corto o mediano plazo pueda venir de las arcas fiscales un incremento importante de la construcción de viviendas. Es necesario buscar otros medios. Se requieren soluciones novedosas que, sin afectar los sistemas actualmente en funciones, y, en lo posible complementándolos o apoyándose en ellos, permitan a un número mayor de chilenos acceder a la indispensable propiedad de la vivienda familiar.

Analicemos brevemente los actuales medios de que dispone la persona de ingresos medios o bajos para optar al mercado de la casa propia. Existen fundamentalmente los siguientes mecanismos:

a) La asignación de viviendas por el Servicio de Vivienda y Urbanización. Se trata de un sistema de construcción de soluciones habitacionales mínimas destinado a los sectores más pobres de la población. Son viviendas de mínima superficie, de valores que no superan las 250 unidades de fomento y a las cuales se postula por medio de inscripciones. El mismo Servicio asigna puntajes al postulante. Normalmente se financia con subsidio habitacional, un pequeño ahorro previo del postulante y un crédito que proporciona el SERVIU.

b) Viviendas de construcción privada financiadas con el subsidio habitacional. El Servicio de Vivienda y Urbanización otorga subsidio para

los adquirentes de viviendas, cuyo monto varía según el valor de la casa por adquirir, disminuyendo a medida que aumenta el precio de la misma. El beneficio se concede mediante inscripción y selección de postulantes, habida consideración del esfuerzo de ahorro, de las cargas familiares, antigüedad, etcétera. Una vez entregado el subsidio, el favorecido dispone de un certificado que le permite buscar la vivienda a que aspira, eligiendo libremente en el mercado privado. Ese subsidio, más el ahorro del imponente y los propios recursos adicionales que pueda aportar, constituyen la cuota al contado para la adquisición de la casa. El saldo debe ser financiado por un banco, mediante un crédito hipotecario.

c) El sistema de crédito hipotecario. Cualquier ciudadano que disponga del ahorro suficiente para pagar la cuota al contado de una vivienda (se estima en 25 por ciento del valor total) y que tenga y acredite la renta correspondiente, puede optar a un crédito hipotecario bancario para financiar el saldo de precio de dicha vivienda. Este sistema, que funcionó bien durante algunos años, se ha visto muy disminuido en su operatoria. Actualmente sólo el Banco del Estado de Chile y dos pequeños bancos particulares -el BHIF y el Banco del Desarrollo- están dando créditos normalmente para ese fin a los sectores medios y bajos (de menos de mil unidades de fomento). Es así como para los más necesitados se ha hecho muy difícil acceder a ese medio de financiamiento.

Por otra parte, resulta menester considerar que existe un sistema previsional que ha demostrado que en su parte medular funciona aceptablemente. En estos momentos, un porcentaje importante de los imponentes del país se encuentra afiliado a las Administradoras de Fondos de Pensiones. Los fondos de capitalización que éstas manejan crecen a niveles cuantiosos y son superiores aun al Presupuesto de la Nación.

Todo parece asegurar que las proyecciones del sistema se cumplirán y que los chilenos contarán con pensiones adecuadas para subsistir dignamente cuando la edad, la enfermedad o un accidente los obligue a abandonar la vía activa.

Sin embargo, no basta la seguridad de una adecuada pensión de vejez o por enfermedad. Se requiere que la persona tenga también los medios necesarios para ser dueño de la casa donde vive, y los mecanismos antes analizados no parecen suficientes para llenar ese vacío.

De esa manera es como en diversas ocasiones se ha planteado como una alternativa posible de financiamiento para cubrir esa necesidad, la utilización parcial de los fondos previsionales que los imponentes tienen en las llamadas AFP. Se han dado buenos argumentos en tal sentido. Se sostiene que la vivienda propia forma parte de la previsión, ya que el disponer de ella implica una mayor disponibilidad de dinero para su propietario al no tener que pagar arriendo. Es cierto que la vejez sin tener un lugar propio para vivir constituye una alternativa peligrosa y un factor de inseguridad del pensionado. Es cierto que, superado el problema habitacional, el imponente

tiene solucionada una parte importante de su vida inactiva. Todo ello es cierto, pero también lo es el hecho de que al distraer los fondos destinados a las pensiones futuras puede significar romper el esquema de todo el sistema previsional actual. Se comprende que exista resistencia a ponerlo en riesgo, y también que no se quiera desnaturalizar el destino del ahorro previsional descuidando otros objetivos, sobre todo si consideramos el legítimo temor que puede experimentarse en cuanto a que al quebrar ese sistema para cubrir una necesidad muy real, podrían abrirse las compuertas para ir pidiendo y presionando sobre los mismos fondos para otras necesidades menos apremiantes.

Ante estas circunstancias, creemos que es posible utilizar, no los fondos mismos, sino el sistema previsional, para crear un nuevo mecanismo de financiamiento habitacional. En ese contexto van las medidas del proyecto de ley que propongo. Se pretende crear un medio financiero ágil, que estimule el ahorro de los imponentes sin afectar los fondos previsionales acumulados por el trabajador.

El sistema que propugna este proyecto de ley tiende a crear un mecanismo para que las Administradoras de Fondos de Pensiones puedan administrar el ahorro que efectúen los imponentes para fines habitacionales. Es decir, se pretende establecer un sistema que, sobre la base de ese ahorro y en consideración a la renta del imponente, la AFP pueda otorgarle un crédito hipotecario que le permita cubrir el saldo de precio de la vivienda. Ese crédito tendrá todos los resguardos necesarios y asegurará el pago del mismo a la prestataria, contando así con gran seguridad de cancelación del préstamo. Para financiar dichos créditos las citadas Administradoras podrán emitir letras hipotecarias y colocarlas en el mercado en forma similar a como operan los bancos.

En fin, este proyecto, según se analizará detalladamente más adelante, puede ser un gran paso en la lucha del país por proporcionar vivienda digna a sus ciudadanos. Y creemos que, aprovechando mecanismos y sistemas actualmente existentes y adecuándolos a esta necesidad no pondremos en problemas ni en riesgos a las instituciones previsionales, las que pretendemos incorporar a esta noble e importante tarea nacional.

El análisis que se contiene en los párrafos siguientes demuestra la posible eficiencia y seguridad del sistema que pretende crear y desarrollar la presente iniciativa parlamentaria.

#### 1.- Fondo de Ahorro Habitacional

El proyecto se fundamenta en que el empuje inicial para que opere el sistema debe partir del propio trabajador que necesita una vivienda. Para ello se establece la posibilidad de que el cotizante de una AFP haga imposiciones extraordinarias destinadas a formar un Fondo de Ahorro Habitacional. Cualquier cotizante, en forma voluntaria, puede comprometer un porcentaje de sus remuneraciones para formar ese Fondo en su

respectiva Administradora. Ese ahorro le será descontado por planilla por el empleador, y enterado, conjuntamente con el resto de las cotizaciones, en las Administradoras de Fondos de Pensiones. Ese Fondo será administrado por la institución, en forma semejante a como ésta administra el resto de los fondos previsionales.

Como un incentivo para el ahorro, y a fin de acelerar la formación del Fondo, también podría facultarse al imponente para destinar hasta el 50 por ciento de su cotización previsional al Fondo de Ahorro Habitacional. Esta imputación extraordinaria no podría mantenerse por más de dos años, evitando, así, perjudicar la formación del Fondo de Pensiones.

Es importante considerar que ese incentivo operaría eficazmente para acelerar el ahorro, sin que pueda estimarse significativa la merma que se produciría en el Fondo de Pensiones, ya que ésta sería de sólo 50 por ciento por dos años de los 40 que componen normalmente el período de imposiciones antes de la jubilación. Durante el debate legislativo del proyecto, se solicitará el patrocinio del Ejecutivo para esta parte, por ser materia de su iniciativa.

El trabajador podrá suspender voluntariamente, cuando lo estime apropiado, el ahorro habitacional, como también retirar el Fondo en forma totalmente libre.

Este ahorro voluntario constituirá la base necesaria para poder acceder al resto de los beneficios que crea el sistema.

## 2.- Complementación con el subsidio habitacional.

El trabajador podrá agregar a su Fondo de Ahorro Habitacional el subsidio estatal para la vivienda, de manera que con la suma de ambos valores, y agregando los fondos propios de que disponga, pueda constituir un "ahorro previo" que le permita acceder al crédito hipotecario que explicaré a continuación. De esta manera, el proyecto hace plenamente compatibles ambos sistemas, complementándose el uno con el otro.

## 3.- Préstamo hipotecario.

El proyecto complementa el financiamiento de la vivienda con la creación de un sistema de créditos hipotecarios que puedan proporcionar las Administradoras de Fondos de Pensiones, las cuales quedarán facultadas para emitir letras de crédito hipotecarias, en forma similar a la autorización que tienen actualmente los bancos.

Lo anterior permite que las AFP puedan colaborar en el sistema de financiamiento habitacional, sin necesidad de tener que disponer de recursos líquidos, lo que las obligaría a liquidar inversiones y rompería el sistema de equilibrio de las mismas, tan cuidado en la legislación respectiva. Las letras hipotecarias emitidas por tales entidades tendrían ventajas evidentes sobre las letras bancarias, ya que poseen una seguridad de pago mayor, desde

el momento que tienen descuento por planilla para la cancelación de los dividendos, y una mejor garantía, como se demostrará cuando tratemos el sistema de ejecución de las mismas.

Las Administradoras de Fondos de Pensiones deberán observar ciertas reglas mínimas para la concesión de préstamos:

1°.- Una antigüedad mínima de cotización de seis meses.

2°.- El préstamo no podrá superar el 75 por ciento del valor de tasación o del precio de la vivienda, según sea el más bajo, disminuyéndose ese porcentaje a 50 por ciento para el caso de los trabajadores a los que, por su edad, no se les otorgue seguro de desgravamen, y para los afiliados independientes. En el caso de estos últimos, ello obedece a que no existe la posibilidad de asegurar el pago del dividendo mediante el descuento por planilla.

3°.- El dividendo que corresponda pagar por el préstamo no podrá exceder del 25 por ciento de la renta del imponente, pudiendo imputarse para el cálculo la del cónyuge, afianzando éste la operación.

4°.- No se podrá optar a un préstamo cuando se esté sirviendo otro crédito habitacional.

5°.- El pago del dividendo se hará mediante el descuento por planilla que hará el empleador, enterando el valor correspondiente a las Administradoras de Fondos de Pensiones, conjuntamente con las imposiciones previsionales. Cuando el trabajador jubile o se acoja a pensión por invalidez, la institución que pague su jubilación o renta vitalicia, según el caso, deberá descontar el dividendo correspondiente, hasta el pago del crédito. Éste deberá contar con el resguardo de un seguro de cesantía que cubra su servicio durante el período que ella dure.

6°.- El crédito está protegido por un seguro de desgravamen para el caso de muerte del cotizante.

4.- Certificado de préstamo habitacional.

Todo trabajador que cumpla con los requisitos que establezca la ley y la respectiva Administradora de Fondos de Pensiones, tendrá derecho a solicitar a la institución que le entregue un certificado que exprese que tiene derecho a un crédito habitacional. En él figurarán el monto del crédito, sus exigencias y características. Con este certificado, el imponente, agregando su monto al subsidio -si lo tiene- y a las otras disponibilidades que posea, podrá comprometer la compra de una vivienda. Para ello actuará libremente, eligiendo su mejor conveniencia en el mercado inmobiliario. Tal documento y el consiguiente compromiso que conlleva puede ser un factor muy importante en la aceleración de la construcción de vivienda media, ya que asegura un mercado al constructor y, también, la mejor elección para el comprador.

5.- Garantía y seguridad del préstamo.

El préstamo habitacional de las AFP será de mínimo riesgo para esas instituciones. La recuperación del mismo está resguardada por la siguiente reglamentación:

- a) Una renta adecuada para servir los dividendos, que no excedan del 25% de ella.
- b) El descuento por planilla de los mismos, de manera que garantice el pago mientras el trabajador esté en funciones o cuando goce de alguna pensión.
- c) El procedimiento de ejecución en caso de mora, que asegura la recuperabilidad del préstamo y, al mismo tiempo, mantiene la inembargabilidad de los fondos previsionales.

#### Administración de los créditos

Por último, es necesario especificar que, a fin de evitar que las Administradoras de Fondos de Pensiones se vean en dificultades para administrar estos créditos hipotecarios, se las faculta para que contraten tal función con alguna de las sociedades inmobiliarias definidas en el artículo 98 del decreto ley N° 3.500, que creó el nuevo sistema previsional.

#### Exención de impuestos.

El proyecto propone eximir a los mutuos hipotecarios de los impuestos establecidos en el decreto ley N° 3.475. Para cumplir con este importante propósito será necesario obtener la iniciativa del Ejecutivo, a fin de dar cumplimiento a la norma constitucional respectiva.

#### Solución a problema de deudores habitacionales.

El presente proyecto pretende, además, abrir un camino de solución para uno de los problemas más dramáticos de los sectores medios chilenos, como es el que afecta a los deudores hipotecarios. Y mediante los artículos 2° y 3° transitorios se permite que durante un período de dos años, a partir de la publicación de la ley, dichos deudores opten a un crédito en la respectiva Administradora de Fondos de Pensiones con el objeto de prepagar el total o parte de su compromiso con el sistema bancario, incluidos los que se encuentran en la fatal situación de mora, la cual, para muchos, ha desembocado en el remate de sus casas.

Los artículos transitorios vienen a hacer justicia a los miles de ciudadanos que aún logran retener sus viviendas, a pesar de los embates de las constantes alzas de las unidades de fomento y de la rebelde cesantía, variables ambas no atribuibles a su voluntad.

Señor Presidente, solicito oficiar, en mi nombre y en el del Comité de Senadores demócratacristianos, al Presidente de la República y al Ministro de la Vivienda, con el objeto de que el proyecto de ley a que me he referido sea incluido en la presente legislatura extraordinaria.

He dicho.

El señor PÉREZ.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador, con la venia de la Mesa?

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Pérez.

El señor PÉREZ.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero preguntar al Honorable colega Arturo Frei -porque no le entendí bien- qué porcentaje de los fondos podría ser destinado para esta iniciativa.

En segundo término, y considerando los planteamientos del señor Senador, deseo que en mi nombre se oficie a los Ministros de Hacienda y del Trabajo pidiendo sus puntos de vista conceptuales sobre el tema.

-Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del Honorable señor Arturo Frei y del Comité Demócrata Cristiano, y del Honorable señor Pérez, en conformidad al Reglamento.

El señor VALDÉS (Presidente).- Restan seis minutos al Comité Demócrata Cristiano. Si no los va a utilizar, el turno siguiente corresponde al Comité Renovación Nacional.

Tiene la palabra el Honorable señor Ortiz.

## **NECESIDADES DE PUERTO RAÚL MARÍN BALMACEDA. OFICIOS**

El señor ORTIZ.- Señor Presidente, Honorables colegas:

En el Senado de la República hemos discutido y analizado temas de gran trascendencia nacional e internacional. Sin embargo, jamás olvido que mi cargo de Senador lo debo a la gente de mi Región, que confió en mí cuando le dije que me preocuparía de ayudarla en la búsqueda de soluciones frente a sus múltiples dificultades. Y precisamente por eso en forma permanente solicito oficiar a los distintos Ministerios pidiendo que se realicen determinadas obras, muy importantes para algunas comunidades, o que se estudie la situación que viven personas o gremios.

Dentro del poco tiempo de que dispongo, ya que hay otros Senadores que harán uso de la palabra, quiero referirme a situaciones delicadas que, a mi juicio, necesitan soluciones urgentes.

En reunión sostenida con los pobladores de Puerto Raúl Marín Balmaceda, me comprometí a traer sus peticiones a esta Corporación, a fin de que el Supremo Gobierno considere sus necesidades.

Con fecha 27 de septiembre del año en curso la Asociación Gremial de Agricultores y Ganaderos de ese pueblo escribió al Presidente de la República para hacerle saber su inquietud, como campesinos y pobladores del valle del río Palena, en lo relacionado con el camino Las Juntas-Puerto Raúl Marín Balmaceda. En ese oficio le informan que el trazado y estacado de la ruta se hizo en 1987 y que las obras partieron desde Las Juntas,

habiéndose construido 10 kilómetros hasta la fecha, en un lugar de difícil acceso para las empresas que se dedican a esta actividad.

En febrero de este año, viajaron por el río Palena -y quiero destacar este hecho- 80 kilómetros hasta dicha localidad, para concurrir a una reunión a la que asistiría el Intendente Regional, el presidente de la Asociación Gremial de Agricultores y Ganaderos de Puerto Raúl Marín Balmaceda, don Fernando García Travailot; el secretario de dicha organización, don Víctor Bohle Branje, y el tesorero, don Heriberto Klein Wellmann, quienes se entrevistaron con la autoridad mencionada. Ésta les manifestó que para 1991 había un presupuesto de sólo 30 millones de pesos para continuar la construcción del camino, cantidad que es absolutamente insuficiente para lograr un avance relativamente importante.

Las esperanzas terminaron por diluirse con el paso del tiempo, ya que nada se hacía -ni siquiera se invertían dichos dineros-, razón por la cual estos dirigentes consultaron al Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas, quien, en oficio ordinario de 27 de junio de 1991, les informó que no se continuarían las obras por falta de recursos. Ello, a mi juicio, constituye una burla y, además, una inconsecuencia con lo prometido por el señor Intendente en una reunión celebrada con una organización representativa de la comunidad, al asegurar que con certeza se efectuaría la inversión.

Esa insólita respuesta no se compadece con lo ocurrido en octubre de 1990, cuando funcionarios de Obras Públicas concurren hasta Puerto Raúl Marín Balmaceda y pidieron a los agricultores propietarios de predios por donde pasaba el trazado que firmaran una renuncia a cualquier tipo de indemnización. Estos lo hicieron gustosos, dando con ello cumplimiento a una exigencia del Banco Interamericano de Desarrollo, institución que facilitaría los recursos.

En la carta enviada al Primer Mandatario, los representantes citados le hacen presente la importancia que para la comunidad reviste ese camino, ya que, además de sacarlos del aislamiento, les evitaría el diario riesgo que para sus vidas implica el tener que remontar el río Palena para llegar hasta sus campos y desde allí sacar sus productos y animales.

Honorables colegas, Puerto Raúl Marín Balmaceda tiene en la actualidad 700 habitantes y cuenta con algunos servicios importantes para ellos, como el retén de Carabineros, una escuela-internado, Oficina de Registro Civil, posta de primeros auxilios, Correos, télex, teléfono y red de agua potable. Sin embargo -y por ello he puesto énfasis en el número de sus habitantes-, si queremos realmente descentralizar el país, se hace necesario entregar infraestructura a estas localidades que poseen un gran potencial y que, lamentablemente, no disponen de posibilidades de mayor desarrollo, por las carencias que señalo.

Se precisa también un muelle para naves de línea de pasajeros y carga. Actualmente, el embarco se efectúa en alta mar, de lancha a nave, lo que

resulta muy arriesgado. Es penoso tener que revelar que, lamentablemente, se han perdido vidas humanas en esas peligrosas maniobras, sin perjuicio de los daños materiales cuando la carga cae al mar.

El barco de la Empresa Marítima del Estado, que es el que sirve a esa comunidad, recalca cada 15 días y no transporta animales vacunos, lo que hace más difícil la existencia de pobladores y colonos.

Reconozco, señor Presidente, que referirse a temas de esta naturaleza puede a veces resultar tedioso para muchos, pero también deseo que el Senado comprenda que 700 chilenos que están en una región absolutamente inhóspita necesitan las máximas consideraciones de nuestra parte.

Asimismo, constituye una sentida aspiración de la juventud y de sus padres la construcción de una multicancha techada, debido al clima propio de Puerto Raúl Marín Balmaceda. Debo decir a mis Honorables colegas que en esa Región la lluvia no se mide por milímetros, sino por metros-lluvia caída durante el año. Es indispensable, en consecuencia, incentivar a los jóvenes hacia el deporte, lo que evitará que, por la ociosidad, caigan en vicios, como el alcoholismo. Existen allá tres clubes deportivos y una escuela que necesitan un lugar adecuado para el propósito que señalo. Y a pesar de haberse solicitado en reiteradas oportunidades la construcción de la multicancha, la autoridad regional no ha contestado hasta la fecha en los términos en que ellos desean; vale decir, precisando cuándo, cómo y dónde se materializará.

Acabo de insistir en que dicho poblado sólo cuenta con 700 habitantes. La actual instalación de la red de agua potable se hizo originalmente para 28 casas, y en estos momentos existen 85, lo que obliga a ampliarla. La comunidad ha estado colaborando en la captación de aguas, pero se precisa una inversión que está fuera de su alcance, por lo que se requieren los recursos del gobierno regional.

En cuanto a energía eléctrica, debo expresar que el día 18 de octubre del año en curso se llamó a licitación para la instalación respectiva. Y quiero destacar que la comunidad aportó 60 postes, de 10 metros cada uno, y una casa para el grupo electrógeno, a fin de protegerlo. La comunidad, junto con la Obra Don Guanella y la Operación Raleigh, y con la asesoría de ingenieros, está trabajando en esta iniciativa. Reitero, sin embargo, que necesita ayuda para dinamitar un roquerío que dificulta las labores. Todo el pueblo está empeñado en la materialización del proyecto; cada uno de sus habitantes.

También es necesario destacar que Carabineros de Chile tiene una presencia relevante, y a pesar de su escasa dotación, está en permanente contacto con la comunidad y prestando su ayuda. Carabineros cuenta con una lancha que fue construida y donada por los pobladores, pero -y aunque parezca absurdo- todavía debe recurrirse a los remos para impulsarla, en circunstancias de que, como lo he señalado, son zonas de difícil comunicación. La comunidad reclama que se dote a esa embarcación

de un motor fuera de borda de 40 HP y con otras características y condiciones que los funcionarios policiales conocen.

Quiero hacer presente que los personales fiscal y municipalizado no están percibiendo el 125 por ciento de zona, al que tienen sobrado derecho, ya que las condiciones de vida son realmente difíciles, y el costo de la misma es muy superior al del resto del país. Esta característica -el elevado costo de vida- es común a toda la Undécima Región, pero en estos lugares es aun más grave.

Por otra parte, denantes señalaba que sólo cada 15 días EMPREMAR sirve a esa localidad. Vale decir, cada 15 días sus habitantes tienen la lejana posibilidad de acceder a diarios o revistas o de que les lleguen noticias o alimentos del resto del país.

Finalmente, debo dejar constancia de que la cancha aérea de Puerto Raúl Marín Balmaceda es parte de un potrero y de que aterrizar en ella resulta siempre muy riesgoso, por lo cual es necesario mejorarla cuanto antes.

Estas situaciones que he recalcado en el Honorable Senado no tienen un costo relevante para el erario.

Y si real y auténticamente queremos descentralizar al país, estoy cierto de que al dotar de una buena infraestructura a la Región tendremos a mucha gente que va a querer dejar la zona central.

Pero hoy día la vida de esos colonos es una vida de hombres y mujeres verdaderamente heroicos, a quienes se les debiera brindar el máximo de facilidades. Porque no sólo luchan contra la adversidad del clima y las condiciones geográficas propias de la Región, sino que viven en un absoluto aislamiento.

En consecuencia, solicito que se despachen, en mi nombre, los siguientes oficios: al señor Ministro de Obras Públicas, a fin de que arbitre los medios para que se lleve adelante y se concluya en el menor tiempo posible el camino que va de Las Juntas a Puerto Raúl Marín Balmaceda, y de que provea, además, los fondos necesarios -que son de un monto irrelevante- para la construcción del muelle que he mencionado, lo que también pido con respecto a la red de agua potable; al señor Ministro de Hacienda, para que considere la situación de los funcionarios públicos y municipalizados; al señor Director General de Deportes y Recreación, con el objeto de que otorgue los medios para la construcción de la multicancha; a la Dirección General de Aeronáutica Civil, para que se realicen las mejoras y reparaciones de la cancha aérea, y al señor Ministro del Interior, para que con los fondos sociales de que dispone su Cartera se consideren las otras peticiones que he formulado.

He dicho.

-Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del señor Senador, en conformidad al Reglamento.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

### **REMATE DE EMBARCACIONES ARTESANALES POR DEUDAS CON CORFO. OFICIO**

El señor LAGOS.- Señor Presidente, el 17 de julio de 1990 solicité oficiar en mi nombre al señor Vicepresidente de la Corporación de Fomento de la Producción para que diera instrucciones al Departamento Jurídico de esa entidad en orden a suspender los remates y embargos de las embarcaciones de los pequeños pescadores artesanales de la Primera Región.

Estos trabajadores atraviesan por una dramática situación, derivada, entre otras causas, de las malas temporadas de captura y el menor consumo de pescado a raíz del peligro -y la alerta consiguiente dada por la autoridad- de contraer la bacteria del cólera, aparecida nuevamente en nuestro vecino Perú.

Todo ello ha provocado una calamitosa situación económica en dicho sector. Sin embargo, la Corporación de Fomento sigue hoy día embargando y rematando, no obstante que estas personas no tienen absolutamente ninguna posibilidad de cumplir con la actual reprogramación de sus deudas, determinada por la misma CORFO. Se da el caso de préstamos otorgados por esa entidad, con relación a embarcaciones, que de un monto inicial de 1 millón y medio de pesos, en la actualidad van en 11, 14, 15 ó 17 millones, en circunstancias de que esos pescadores están ganando no más de 20 mil ó 25 mil pesos semanales por el producto de sus ventas.

Por lo tanto, señor Presidente, en vista de esa dramática situación, pido oficiar en mi nombre a la Corporación de Fomento, solicitándole que suspenda los remates mientras se encuentra una solución definitiva al grave problema que he expuesto.

He dicho.

El señor DÍAZ.- Adhiero a la petición, señor Presidente, en nombre del Comité Demócrata Cristiano.

El señor ORTIZ.- Y que ello se haga, por supuesto, en nombre del Comité Renovación Nacional, señor Presidente.

-Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del Honorable señor Lagos y de los Comités Renovación Nacional y Demócrata Cristiano.

El señor VALDÉS (Presidente).- Quedan 8 minutos al Comité Renovación Nacional.

El señor ORTIZ.- Pido la palabra, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

### **INTEGRACIÓN DE LA MUJER EN LA VIDA NACIONAL. COMUNICACIÓN**

El señor ORTIZ.- Señor Presidente, la Senadora señora Carmen Frei, luego de finalizar su intervención, tuvo la deferencia de hacernos llegar un ejemplar del trabajo realizado en conjunto por la UNICEF y el SERNAM.

Considero de toda justicia enviar una comunicación de reconocimiento por la calidad de la publicación.

Es lo que quería señalar, señor Presidente.

El señor DÍAZ.- ¡Es la rehabilitación del SERNAM, señor Presidente!

El señor VALDÉS (Presidente).- Me alegro mucho.

Si ningún señor Senador va a usar de la palabra, daré por terminada la sesión.

Se levanta la sesión.

-Se levantó a las 20:9.

Manuel Ocaña Vergara,

Jefe de la Redacción