



Sesión 43^a, en jueves 2 de diciembre de 1965.

Especial.

(De 16.14 a 18).

PRESIDENCIA DEL VICEPRESIDENTE, SEÑOR JOSE GARCIA GONZALEZ.

SECRETARIO, EL PROSECRETARIO, SEÑOR FEDERICO WALKER LETELIER.

I N D I C E

Versión taquigráfica.

	Pág.
I. ASISTENCIA	2089
II. APERTURA DE LA SESION	2089
III. TRAMITACION DE ACTAS	2089
IV. LECTURA DE LA CUENTA	2089
Proyecto sobre condonación de impuestos por producción de vinos en Maule, Ñuble, Concepción, Bío-Bío y Malleco. (Se solicita su rápido despacho)	2090

V. ORDEN DEL DIA:

Proyecto sobre franquicias de internación para elementos destinados a la locomoción colectiva particular. (Queda pendiente)	2090
--	------

Anexos.

ACTAS APROBADAS:

Sesiones 7 ^a , 8 ^a y 9 ^a , en 7 y 8 de octubre de 1965	2111
--	------

VERSION TAQUIGRAFICA.

I. ASISTENCIA.

Asistieron los señores:

—Aguirre D., Humberto	—Gómez, Jonás
—Altamirano, Carlos	—González M., Exe-
—Barros, Jaime	quiel
—Contreras, Carlos	—Gumucio, Rafael A.
—Contreras, Víctor	—Juliet, Raúl
—Corbalán, Salomón	—Luengo, Luis F.
—Corvalán, Luis	—Maurás, Juan L.
—Curti, Enrique	—Noemi, Alejandro
—Chadwick, Tomás	—Pablo, Tomás
—Foncea, José	—Palma, Ignacio y
—García, José	—Prado, Benjamín.

Actuó de Secretario el señor Federico Walker Letelier y de Prosecretario, el señor Luis Valencia Avaria.

II. APERTURA DE LA SESION.

—Se abrió la sesión a las 16.14, en presencia de 11 señores Senadores.

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

III. TRAMITACIONES DE ACTAS

El señor GARCIA (Vicepresidente).—
Se dan por aprobadas las actas de las sesiones 7ª, 8ª y 9ª, especiales, en 7 y 8 de octubre último, que no han sido observadas.

Las actas de las sesiones 10ª, 11ª, 12ª y 13ª, especiales, de fechas 9 y 11 del citado mes de octubre, quedan en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima para su aprobación.

(Véanse las Actas aprobadas, en los Anexos).

IV. LECTURA DE LA CUENTA

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

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

Mensajes.

Tres de S. E. el Presidente de la República con los cuales incluye, entre las materias de que puede ocuparse el Congreso Nacional en la actual legislatura extraordinaria, los siguientes proyectos de ley:

1.—El que condona el impuesto a la producción de vinos que se aplica a los vitivinicultores de Maule, Ñuble, Concepción, Bío-Bío y Malleco.

2.—El que faculta al Consejo de la Fundación de Viviendas y Asistencia Social para reducir a 25 cuotas de ahorro, en casos calificados, el aporte mínimo exigido por la ley N° 14.843.

—Se manda agregar los documentos a sus antecedentes.

3.—El que consulta recursos para que la Universidad de Chile establezca en la provincia de Ñuble cursos y actividades que fomenten el desarrollo de la zona.

—Se manda archivar el documento.

Oficios.

Cinco de los señores Ministros del Interior, de Hacienda, y de Defensa Nacional, con los cuales dan respuesta a las peticiones que se indican, formuladas por los Honorables Senadores señores Allende (1), Campusano (2), Contreras Tapia (3) y Durán (4):

1) Inclusión de otras materias en el proyecto de Carabineros.

2) Situación de obreros de la construcción, de Concepción.

3) Control de precios en pulpería de la Oficina Alemania.

4) Instalación de Central Telefónica en Cunco, Temuco.

Sucursal Banco del Estado de Chile, en Pucón.

—*Quedan a disposición de los señores Senadores.*

CONDONA IMPUESTO POR PRODUCCION DE VINOS EN MAULE, ÑUBLE, CONCEPCION BIO-BIO Y MALLECO.

El señor AGUIRRE DOOLAN.— Se acaba de dar cuenta de un mensaje del Ejecutivo por el que incluye en la actual convocatoria un proyecto relativo a la condonación del impuesto a la producción de vinos aplicable a los vitivinicultores de Maule, Ñuble, Concepción, Bío-Bío y Malleco, y cuyo estudio está pendiente en segundo trámite en la Comisión de Hacienda del Senado.

Deseo que esta materia, por la profunda inquietud que causa entre los vitivinicultores de las provincias que señalo, preocupados de su pronto despacho, sea tratada por la Sala a la brevedad posible, y, para ello, se dé a la Comisión respectiva un plazo perentorio para emitir su informe.

El señor GARCIA (Vicepresidente).— Traslado la petición de Su Señoría al Honorable señor Altamirano, presidente de la Comisión de Hacienda.

Reglamentariamente, ella debe conocer de este proyecto.

El señor ALTAMIRANO.— ¿De qué proyecto se trata?

El señor WALKER (Prosecretario).— Se refiere a la condonación del impuesto a la producción de vinos que se aplica a los vitivinicultores de las provincias de Maule, Ñuble, Concepción, Bío-Bío y Malleco. El proyecto se encuentra en la Comisión de Hacienda, en su segundo trámite.

El señor AGUIRRE DOOLAN.— Mi petición es para que la Comisión de Hacienda se preocupe de estudiar el proyecto, con el objeto de que emita su informe y podamos tratarlo en las sesiones de la semana subsiguiente.

El señor GONZÁLEZ MADARIAGA.— ¿Cuánto tiempo hace que el proyecto se encuentra en la Comisión de Hacienda?

El señor WALKER (Prosecretario).— El proyecto acaba de ser incluido en la convocatoria, señor Senador.

El señor GONZÁLEZ MADARIAGA.— La falta de urgencia es responsabilidad del Ejecutivo, porque recién incluye el proyecto en la convocatoria.

El señor AGUIRRE DOLAN.— No me refiero a que haya habido lenidad por parte del Senado. Simplemente, hice una petición para que la Comisión de Hacienda se aboque al estudio de esta materia, porque me inquieta la situación que afecta a estos vitivinicultores, en especial porque son, en su inmensa mayoría, de modestos recursos.

El señor GARCIA (Vicepresidente).— La Mesa hace traslado de la petición del Honorable señor Aguirre al presidente de la Comisión de Hacienda.

V. ORDEN DEL DIA

FRANQUICIAS DE INTERNACION PARA ELEMENTOS DESTINADOS A LA LOCOMOCION COLECTIVA PARTICULAR.

El señor WALKER (Prosecretario).— En primer lugar del Orden del Día, figura un informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto de la Cámara de Diputados que concede franquicias aduaneras para la internación de "chassis" destinados a los servicios de locomoción colectiva particular.

El informe de la Comisión de Hacienda se consigna en el boletín N° 21.867.

—*El proyecto y el informe figuran en los Anexos de las sesiones 27ª y 42ª, en 3 de noviembre y 1º de diciembre de 1965, documentos N°s. 3 y 5, páginas 1302 y 2072 y 2078, respectivamente.*

El señor GARCIA (Vicepresidente).— En discusión general el proyecto.

Ofrezco la palabra.

El señor GONZÁLEZ MADARIAGA.

—Convendría que se nos diera alguna información sobre el particular.

El señor CONTRERAS LABARCA.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor GARCIA (Vicepresidente).— Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CONTRERAS LABARCA.— Señor Presidente, el problema que discutimos en este momento en el Senado dice relación al grave problema de la locomoción colectiva, asunto que, en más de una ocasión, ha dado lugar a prolongados debates en esta Corporación y en la Cámara de Diputados.

Como todos sabemos, el problema viene arrastrándose desde hace mucho tiempo.

Se ha llegado a un estado de verdadera crisis, que reclama solución definitiva.

La locomoción colectiva, tanto en las grandes ciudades como en las pequeñas, tanto en el norte como en el centro o el sur del país, viene afectando en forma muy grave a millones de chilenos, porque es mala, está desorganizada y es cara. Sus tarifas gravitan fuertemente en la economía del hombre modesto y de la clase media. Los microbuses están destartados, son incómodos, tienen recorridos irracionales y horarios arbitrarios. Todo esto forma un panorama muy desolador, y ha llegado a crear un sistema que constituye verdadera ofensa para un país civilizado.

Son miles y miles los chilenos que usan los medios de locomoción colectiva: empleados y obreros que deben viajar a su trabajo, estudiantes que deben ir a sus escuelas y dueñas de casas que necesitan hacer las compras para el hogar.

Y para ellos todos, los sinsabores del sistema de transporte constituyen verdadero martirio que afecta, incluso, a la salud de muchos e influye en forma notoria en el rendimiento en el trabajo de obreros y empleados.

Todos hemos observado que en las primeras horas de la mañana, cuando hay mayor número de pasajeros, los medios

de locomoción, en particular los taxibuses, resultan absolutamente insuficiente para las necesidades de la población. Entre las 21 y las 22, se produce otra desaparición general de los vehículos, pues sus dueños esperan la tarifa nocturna. A media noche no existe otro medio para volver al hogar que no sea el taxi, pues a esa hora los empresarios ya han retirado sus vehículos de la circulación. El motivo es muy simple: no estamos en presencia de un servicio público como debiera ser, sino de un negocio privado que obtiene ganancias generalmente exorbitantes.

Este panorama no ha variado a pesar de las continuas alzas de tarifas y las promesas de solución que en cada oportunidad se han formulado para justificarlas. Frente a la incuestionable realidad de la pésima calidad del servicio de locomoción, las continuas alzas resultan verdaderamente exasperantes. Para autorizarlas, siempre hay argumentos a la mano: el alza de combustibles, de los repuestos, etcétera. Pero siempre hay un solo sector que termina pagando este aumento en el monto de las tarifas: el sufrido público.

No hay que olvidar, además, que para autorizar los mayores precios de los pasajes, los Gobiernos anteriores y el actual han puesto condiciones mínimas, que los empresarios debieron haber cumplido, en procura de mejorar el servicio de locomoción colectiva. Pero todas estas promesas, que sería largo recordar, fueron burladas.

Y esto ocurre porque la locomoción en nuestro país —como es fácil comprobarlo— está en manos de poderosos grupos de empresarios, de grandes capitalistas fuertemente organizados, con ingentes recursos publicitarios e influencias, quién sabe si en muchos casos ilícitas, que les permiten prosperar en sus aspiraciones de aumentar sus ganancias.

Aparte esto, en más de una ocasión se ha denunciado que, a pesar de sus utilida-

des, muchos empresarios proceden en forma mezquina con sus empleados y obreros; no cumplen las leyes previsionales y del trabajo, y mantienen a su personal en condiciones muy precarias y difíciles.

Pocos meses después de haber asumido el poder el actual Gobierno, debió afrontar este problema, sobre todo porque en aquella oportunidad ya afloraba, como en otras ocasiones, la ola de propaganda para imponer las alzas de tarifas. El Gobierno, entonces, afrontó el problema y lo resolvió de la misma manera como lo habían hecho anteriores: accedió a las peticiones de estos empresarios tan bien organizados y autorizó el alza.

Es cierto que, en vista de la experiencia de años anteriores, esta Administración puso una serie de condiciones que dieron la impresión de que en esa oportunidad, el alza habría de conducir, finalmente, a un mejoramiento del servicio.

Como todos sabemos, se establecieron obligaciones relacionadas con un depósito de 6% para renovación de maquinarias, de 1% para seguro de pasajeros, impresión de boletos en la Casa de Moneda y Especies Valoradas, contratación de dos choferes por máquina y confección de uniformes para estos servidores. Ni Cortos ni perezosos, viendo la posibilidad de conseguir alzas de tarifas, los empresarios aceptaron tales condiciones. Han pasado los meses, se han aprovechado de las alzas, pero la locomoción no ha mejorado. Por el contrario, empeora día a día, como lo prueba la experiencia terrible que sufrimos quienes por falta de automóvil debemos viajar en micro, lo que resulta insufrible para muchísimas personas. Este problema es desconocido, por supuesto, por quienes no utilizan este medio de locomoción.

La esperanza de descubrir el misterio de las utilidades, mediante el sencillo procedimiento de imprimir los boletos en la Casa de Moneda, hasta ahora no se ha

cumplido. Es, sin embargo, un expediente que nos podría haber permitido dar fundamento indubitable a lo que hemos venido sosteniendo durante tantos años, de que este grupo de empresarios, que trata tan mal a la población de Santiago, por ejemplo, no merece que el Estado le permita incrementar sus utilidades, porque las que percibe ya son suficientes para amasar grandes fortunas como las que en poco tiempo ha acumulado.

Ahora el Gobierno somete el proyecto, ya aprobado por la Cámara de Diputados, a la consideración del Senado, y estamos en presencia del informe emitido por la Comisión de Hacienda.

Esta iniciativa plantea, según el mensaje del Ejecutivo, un plan de soluciones. Ya estamos de nuevo frente a los planes tantas veces ofrecidos. El que ahora se propone comprende tres etapas: inmediata, intermedia y final; y ya realizado, permitiría a Chile dejar de padecer las consecuencias de la crisis del sistema de transporte motorizado de pasajeros.

Por nuestra parte, la experiencia nos dice que debemos ser escépticos respecto de los frondosos planes con que se está entreteniéndose al país, y muy particularmente respecto de este asunto, porque la iniciación del plan inmediato ofrece una visión de lo que será su realización total y da base suficiente para críticas bien fundadas. Estamos de acuerdo en que el problema de la locomoción colectiva debe ser encarado con el fin concreto de mejorar sus servicios en beneficio de la población. Desde luego, no se trata de dar pie a una nueva alza de tarifas, sino de adoptar medidas que pongan término definitivo a esta tremenda vergüenza que nos aflige.

Para mejorar en la etapa inicial el sistema de transportes, el Ejecutivo plantea la necesidad de renovar los vehículos antiguos y en malas condiciones. Para ello auspicia facilitar la internación de chasis para el sector particular. Como es

claro, nadie puede oponerse a dotar al país de máquinas nuevas, modernas, que permitan el transporte seguro y cómodo de los pasajeros. Pero es necesario averiguar qué condiciones y modalidades se han elegido para llevar adelante este plan.

Nos preocupa, desde luego, el problema de la selección de los tipos de microbuses y taxibuses que deberán importarse, problema considerable, porque, en primer lugar, sabemos que la iniciativa se financia con un crédito otorgado a Chile por la Agencia Internacional de Desarrollo, la cual pone condiciones muy rigurosas para conceder préstamos. Suponemos que la adquisición de los autobuses de que se nos habla será efectuada en el mercado norteamericano. Entonces, tendremos vehículos de ese origen para incrementar la existencia de ellos en el país, en circunstancias de saber nosotros que no siempre son los mejores, pero sí los más caros. Este hecho nos hace temer que en la selección mencionada se excluirá la posibilidad de adquirir microbuses en países que no sean Estados Unidos, en especial en los del mundo socialista.

El Gobierno actual, que en buena hora reanudó las relaciones de Chile con los países socialistas, hasta ahora no ha avanzado en su propósito de llevarlas al terreno del intercambio real, concreto. De ahí que las relaciones comerciales —no así las de otro tipo— se encuentren como si no hubiésemos restablecido nuestros vínculos con ese mundo nuevo. Creemos que éste es el momento de buscar seriamente la manera de adquirir en los países socialistas los vehículos que necesitamos, naturalmente en condiciones de recíproca conveniencia.

El plan del Gobierno consiste en importar 1.500 chasis destinados a la locomoción particular, y esta internación se hace en condiciones extraordinariamente ventajosas para los empresarios de dicho sector. Aun cuando en el último período se han adoptado algunas medidas relativas a

la mejor atención de la empresa estatal, nadie ignora que durante muchos años se ha venido aplicando respecto de ella una política que, de no modificarse, podría conducir a su liquidación, anhelo sustentado desde hace largo tiempo por los poderosos magnates de las empresas particulares a que me estoy refiriendo, quienes desean mantener el monopolio absoluto del transporte colectivo.

No nos extraña que en esta iniciativa de ley no se considere a la empresa estatal, porque, como ya lo he dicho, los recursos para realizar el negocio vienen de la Agencia Internacional de Desarrollo.

El señor AGUIRRE DOOLAN.—¿Cómo se llama esa entidad?

El señor CONTRERAS LABARCA.—Precisamente, Agencia Internacional de Desarrollo (AID).

El señor GOMEZ.—Eso significa ayuda, en inglés.

El señor FONCEA.—Su Señoría sabe que se pidieron propuestas públicas, se presentaron una serie de oponentes y fue seleccionado el que ofrecía condiciones más favorables.

El señor CONTRERAS LABARCA.—El señor Senador sabe cuál es el resultado de las propuestas.

El señor FONCEA.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor CONTRERAS LABARCA.—En este momento estaba hablando de la ETCE.

El señor FONCEA.—Su Señoría acaba de decir que la negociación está prácticamente finiquitada, en forma, si se quiere, unilateral, en circunstancias de que se abrieron propuestas públicas, se presentaron muchos interesados de diferentes países...

El señor PALMA.—Cuarenta.

El señor FONCEA.—... y fue elegido el que proponía mejores condiciones.

El señor PALMA.—Fueron seleccionados cinco tipos de vehículos.

Si el señor Senador me concediera una

interrupción, le podría proporcionar otros datos. El diálogo aclara los problemas.

El señor CONTRERAS LABARCA.— La política de préstamos de la Agencia Internacional de Desarrollo tiene como característica fundamental ayudar a la penetración de la empresa privada y de ningún modo contribuir al desarrollo estatal de la economía de los países latinoamericanos. De modo que, cuando se nos ofrece un crédito por parte de esa entidad, sabemos de antemano que el deseo de los norteamericanos es favorecer el desarrollo de sus propias fábricas, que están empeñadas en asegurarse los mercados de estos países para la colocación de sus vehículos, cualesquiera que sean las formas externas en que se efectúe el negocio, como propuestas públicas u otras. Puedo asegurar al señor Senador que el resultado final no saldrá de ningún modo de los marcos establecidos en forma permanente por la Agencia Internacional de Desarrollo.

Al estudiarse el problema de la locomoción colectiva, debería considerarse no sólo a las empresas particulares, sino también al sector estatal, que no aparece en el proyecto. Tampoco figura un sector muy importante: el de los taxistas, que se encuentran en situación bastante difícil, ya que para ellos es muy complicado y caro adquirir vehículos. Habría sido oportuno abordar también este asunto, porque desatenderlo es sencillamente absurdo. Este gremio presionará para que se le den las facilidades que merece, a fin de renovar su propio material.

El señor PALMA.—Es interesante formular algunas observaciones respecto de lo manifestado por el Honorable señor Contreras Labarca, con el objeto de aclarar en su línea gruesa la política que en materia de transporte colectivo trata de seguir el Gobierno.

En efecto, como dice el señor Senador, el proyecto tiende principalmente a conceder franquicias para la internación de chasis destinados a la locomoción colecti-

va particular; pero no se trata sólo de buses, sino también de taxibuses.

El señor CONTRERAS LABARCA.— Por supuesto.

El señor PALMA.—También hay una especie de locomoción colectiva particular especial, de tipo semiprivado, por así decirlo. Me refiero a los vehículos de liceos, establecimientos educacionales...

El señor CONTRERAS LABARCA.— Los establecimientos educacionales de carácter privado.

El señor PALMA.—... de tipo privado y de empresas de turismo. Sin embargo, ello no quiere decir que el Gobierno haya descuidado la locomoción estatal. Por lo contrario, Su Señoría, como miembro de la Comisión de Hacienda, ha podido comprobar, igual que el Senador que habla, la renovación del material de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado dentro de un plan determinado y con rapidez con la que nunca antes se había procedido. De los mil vehículos que tiene en Chile esta empresa,...

El señor CONTRERAS TAPIA.—Mil cien.

El señor PALMA.—... sólo quinientos están en la calle. Hay ciento cincuenta totalmente fuera de uso. Por primera vez se ha realizado una política de renovación de la empresa que ha permitido habilitar trolebuses y microbuses y colocar motores nuevos en los "chassis" viejos. Para tal objeto se pidieron propuestas. Así se espera contar con dos mil vehículos más en el curso del año 1966, los cuales, sumados a los que aportará la locomoción colectiva particular, resolverán de manera más o menos inmediata y por un período este problema que afecta a las ciudades más grandes del país.

Si bien es cierto que el proyecto en discusión se preocupa de resolver en parte el problema de la locomoción particular, no quiere decir que el Gobierno se despreocupe de la estatal.

Por lo demás, según los datos propor-

cionados y que Su Señoría, naturalmente, conoce, el número de empresarios de la locomoción colectiva particular es enorme: el promedio es de uno por cada 1,3 autobuses. Por eso, no se puede decir que se favorece a determinado monopolio particular en desmedro de los intereses del Estado. Se trata de beneficiar a miles de pequeños empresarios, dueños, en promedio, de 1,3 autobuses. Existe un solo caso de un empresario particular que posee aproximadamente 50 autobuses, en una de las más grandes líneas de Santiago. Desde el punto de vista social, se favorece —repito— a muchos pequeños inversionistas que ponen sus ahorros en este tipo de empresas de resultado bastante aleatorio, pues con tarifas fijas que duran un año deben afrontar costos crecientes.

El proyecto no sólo se justifica porque contribuirá a resolver un problema nacional de vasto alcance social, sino también porque estimula, por medio de la obligación de fabricar en Chile las carrocerías, a un sector de la actividad industrial que en el último tiempo ha sido uno de los principales factores de desempleo en el país.

Por último, el proyecto también prevé la posibilidad de fabricar "chassis" en Chile, con el objeto de que en lo futuro la renovación sea sistemática, y no esporádica como ahora. Tan esporádica es, que sólo se realiza cuando ya la crisis de la locomoción es casi insoluble.

Po lo tanto, pienso que todos los alcances de esta iniciativa han sido bien estudiados por el Gobierno: significará la seguridad de una locomoción en buenas condiciones, con tarifas relativamente bajas, lo cual es muy importante, pues su ponderación es muy elevada: 2,36% del índice de precios al consumidor. Estos dos aspectos, la estabilización de las tarifas y una locomoción adecuada, tienen extraordinaria influencia en el proceso inflacionario.

Considerando el problema desde un punto de vista un tanto diferente del de

Su Señoría, estimo que no hay contradicción alguna entre los distintos intereses existentes en Chile en esta materia. Por lo contrario, hay tal concordancia entre ellos que nuestro país podrá ponerse, en este aspecto, a la altura de las ciudades más modernas de América del Sur.

El señor CONTRERAS LABARCA.— Las extensas observaciones del Honorable señor Palma, que ciertamente no constituyen una interrupción, sino más bien un discurso de fondo sobre la materia que estamos discutiendo, se anticipan a las que haré más adelante.

No obstante, contestaré las fundamentales. En primer lugar, estoy enterado de las medidas adoptadas por el Gobierno con relación a la empresa estatal. Las palabras del Honorable señor Palma confirman el abandono en que se ha mantenido a dicha empresa durante largos años, lo cual amenaza con conducirla a su liquidación.

El señor PALMA.—Pero no ahora.

El señor CONTRERAS LABARCA.— He precisado muy bien mi pensamiento, Honorable colega. Su Señoría no tiene motivo para intentar corregir mis palabras.

El señor AGUIRRE DOOLAN.—Ni para tergiversarlas.

El señor CONTRERAS LABARCA.— En segundo término, las medidas del Gobierno a favor de los empresarios particulares no permiten una comparación con las relativas a la empresa estatal. No obstante encontrarse ésta a punto de quebrar, se toman medidas parciales, convenientes sí, pero insignificantes, pues no modifican su situación esencial.

Expresábamos que se trata de importar 1.500 "chassis". En este aspecto, se favorece a dichos empresarios con el conocido expediente de conceder exenciones tributarias realmente exorbitantes. Es el viejo procedimiento de regímenes anteriores que, como todos sabemos, ha llegado a constituir una enmarañada red de exenciones tributarias, transformando nuestro

sistema impositivo en antidemocrático y regresivo. La iniciativa del Gobierno pretende eximir de contribuciones a un sector de la empresa privada.

El señor GOMEZ.—¿Y la empresa del Estado paga impuestos?

El señor FONCEA.—No paga ninguno.

El señor GOMEZ.—Entonces, recibe subvención; en cambio, la empresa particular debe trabajar con las mismas tarifas. Aquí la exención opera al revés.

El señor CONTRERAS (don Víctor).—Porque hay mucha burocracia en la empresa estatal.

El señor GOMEZ.—Sólo nos atenemos a los resultados.

El señor CONTRERAS (don Víctor).—¿De dónde proviene la burocracia?

El señor GOMEZ.—Del Gobierno.

El señor CONTRERAS (don Víctor).—Al mismo tiempo que los empresarios privados afrontan la escasez de recursos, su sistema de tarifas tiene privilegios que les han significado grandes utilidades.

El señor GOMEZ.—O sea, las tarifas son buenas. Entonces, ¿por qué el Estado pierde?

Este debate se está poniendo muy interesante.

El señor CONTRERAS LABARCA.—Por otras razones.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Convendría regularizar el debate.

El señor GOMEZ.—Quiere decir que el Estado anda mal.

El señor CONTRERAS LABARCA.—En este punto lo acompaño en sus críticas, Honorable colega.

Por el artículo 1º del proyecto, se libera la internación de "chassis" con motor incorporado para buses y taxibuses de los siguientes gravámenes: impuestos establecidos en las leyes 12.434 y 12.084; derechos y demás gravámenes que se perciben por intermedio de las aduanas, con exclusión del impuesto adicional indicado en el artículo 169 de la ley Nº 13.305, e impuesto de compraventa y de cifra de negocios

que afecta a la primera transferencia de los "chassis" y carrocerías.

Como se puede apreciar, se trata de un sistema de exenciones que extiende todavía más los rubros no tributables, perjudica la situación tributaria del país y representa un gravamen para la clase trabajadora.

En la Comisión de Hacienda se manifestó que el precio unitario de los "chassis" que se trata de importar es de 33 mil escudos y que el total de los impuestos liberados ascienden a 36 mil por cada vehículo. Como son 1.500 "chassis", la liberación asciende a 54 mil millones de pesos. Esto es lo que propone el proyecto.

Este regalo podría tener alguna justificación...

El señor PALMA.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor CONTRERAS LABARCA.—... si resolviera el angustioso problema de la locomoción y siempre que los empresarios que reciben esta donación se contentaran con sus actuales utilidades y no aspiraran a incrementarlas de inmediato. Al respecto, debo exponer ante el Senado mis temores en el sentido de que, no obstante esta liberación enorme de impuestos, dentro de poco tiempo y casi de manera segura, se solicitarán nuevas alzas de tarifas.

Además, sorprende que el Gobierno proponga otorgar también iguales privilegios a un sector empresarial tan poderoso. En efecto, la locomoción, en general, contrariamente a lo aseverado por el Honorable señor Palma, no está en manos de propietarios medianos o pequeños. Grupos poderosos de empresarios manejan el negocio, y esos empresarios particulares recibirán un extraordinario beneficio, precisamente en los momentos en que existe una situación desastrosa en las finanzas del Estado, según expresó hace algunos días el señor Ministro de Hacienda, al presentarnos el proyecto de ley de presupuestos para 1966, que adolece de enorme déficit.

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

El señor CONTRERAS LABARCA.—Las exenciones propuestas, como decía el Honorable señor Palma, no sólo favorecen a los empresarios particulares de la locomoción, lo que se justificaría si éstos se decidieran a mejorar los servicios, sino también a los establecimientos privados de enseñanza que atienden a la niñez y la juventud de la alta burguesía. Pensamos que estas últimas entidades podrían costear con sus propios recursos, sin necesidad de liberación de derechos, los vehículos necesarios para el traslado de sus alumnos.

El señor PALMA.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor CONTRERAS LABARCA.—No puedo, señor Senador, porque me acaba de expresar un Honorable colega de estas bancas su deseo de intervenir en el debate.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Podríamos usar de la palabra en el orden que corresponde.

El señor PALMA.—El diálogo es muy útil.

El señor FONCEA.—Podríamos prorrogar la hora y distribuir el tiempo por Comités.

El señor PALMA.—He solicitado una interrupción para aclarar algunos puntos a que se ha referido Su Señoría.

El señor GARCIA (Vicepresidente).—Sugiero la conveniencia de que los señores Senadores que deseen terciar en el debate se inscriban en la Mesa.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Ruego al señor Presidente inscribirme para esos efectos.

El señor GARCIA (Vicepresidente).—Queda inscrito Su Señoría.

El señor CONTRERAS LABARCA.—Entonces, prosigo mis observaciones.

Al formular estas críticas al Ejecutivo, no pretendemos desconocer el hecho de que es imposible para éste o cualquier otro

Gobierno resolver en pocos meses el viejo problema del transporte urbano. Con todo, deesamos poner de manifiesto que medidas aisladas como las contenidas en el proyecto en debate no conducen a la solución del problema ni a dotar al país de los medios de locomoción que respondan a las necesidades de sus habitantes, pues ya no se pueden soportar por más tiempo las condiciones existentes.

Queremos, además, dejar constancia de que no rehusaríamos nuestros votos ni nuestro apoyo a cualquiera iniciativa legal tendiente a ayudar a los pequeños y medianos propietarios de autobuses y taxibuses, por tratarse, por regla general, de hombres de trabajo que manejan ellos mismos los vehículos y sostienen un hogar modesto. Asimismo, prestaríamos nuestro asentimiento a la legislación que se propusiera a fin de otorgar a las municipalidades la ayuda financiera necesaria para crear los servicios de locomoción colectiva que estimen conveniente.

El proyecto en debate adolece, además de los defectos señalados, de una omisión en cuanto no contiene normas sobre el sistema de distribución de los "chassis". Al respecto, sólo existen disposiciones reglamentarias que se han aplicado a una distribución hecha hace más o menos un mes. En efecto, se favorece a los más poderosos, en vez de asignar alguna cuota a los dueños de uno o dos vehículos, como ha ocurrido en algunas provincias del sur.

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

Su Señoría sabe que el reparto se hace sobre la base de entregar no más de dos vehículos a cada empresario. Hay una reglamentación del Banco Central en ese sentido.

El señor CONTRERAS LABARCA.—La distribución se ha estado haciendo de acuerdo con un sistema de puntaje que parece calculado para que lo alcancen fácilmente los dueños de gran número de vehículos, y difícilmente quienes poseen

pocos. Así lo han demostrado los hechos.

El señor FONCEA.—Eso no puede ser, debido a que existe el límite de dos vehículos.

El señor CONTRERAS LABARCA.—Tampoco puedo dejar de expresar mi protesta por el hecho de que en estas distribuciones se ha pasado por alto a las provincias de Llanquihue, Chiloé, Aisén y Magallanes, a las cuales no se asignó ningún vehículo, como si el problema de la locomoción no existiera en la zona austral, tan abandonada, que reclama, con toda razón y justicia, mejoramiento de su sistema de transporte de pasajeros.

También estudiamos en la Comisión el aspecto relacionado con las fábricas nacionales de carrocerías. Dejo constancia de que hemos apoyado y apoyaremos las restricciones para importar carrocerías o vehículos carrozados, con el objeto de que las industrias nacionales mencionadas sigan dando trabajo a obreros chilenos.

Las observaciones formuladas ante el Senado revelan nuestra preocupación por este problema. Somos partidarios de abordar su solución aun cuando ello sea por medio de disposiciones tan precarias e insuficientes como las que debatimos.

A nuestro juicio, el Honorable señor Palma no puede cantar loas al plan de largo alcance que nos ha señalado al anunciar que el país, por obra de quién sabe qué milagro,...

El señor PALMA.—Porque ahora hay un Gobierno que planifica.

El señor CONTRERAS LABARCA.—... se librará, finalmente, del terrible fardo que representa una insuficiente y desorganizada locomoción.

Tengo un concepto muy distinto del problema. Si bien estimo que estas medidas parciales e insuficientes deben ser aprobadas —por eso las votaremos favorablemente en el Senado—, considero que ellas no conducen al objetivo final mencionado. Se necesita, por lo tanto, aplicar una política nueva que asegure realmente

a la nación un buen servicio de transportes colectivos.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—He pedido la palabra porque ayer intervine en la discusión del proyecto en debate cuando se pidió que aprobáramos la idea de legislar y se permitiera a los Senadores formular observaciones de orden general al iniciarse la discusión particular de esta iniciativa de ley.

El señor GARCIA (Vicepresidente).—Por haberse opuesto Su Señoría, no hubo acuerdo para proceder así.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—En efecto, no hubo acuerdo, lo que celebro mucho. Dije ayer que no me parecía conveniente esa forma de legislar. Poco a poco, hemos ido demoliendo procedimientos legislativos que significan, no sólo una tradición, sino también una disciplina que conviene mantener.

He tenido oportunidad de imponerme del texto del proyecto y de escuchar las interesantes observaciones formuladas respecto de él. Por el hecho de no formar parte de la Comisión que estudió esta materia de tanta trascendencia, no he logrado seguir de cerca su tramitación. Deploro no haber podido estudiar el problema con mayor profundidad. Con todo, deseo extenderme en algunas consideraciones.

He advertido con cierta sorpresa que en el proyecto no se consignan medidas suficientes para evitar los abusos de que puede ser víctima el Estado. El artículo 2º preceptúa que los planteles de enseñanza podrán acogerse a las exenciones aduaneras y tributarias establecidas en el proyecto. En esta forma, los "chassis" con motor incorporado destinados a los servicios de la enseñanza particular, quedarán acogidos a dicha franquicia. Agrega el artículo que el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción deberá "certificar el hecho de que las internaciones y primeras transeferencias para las cuales se soliciten estas exenciones reúnen los requisitos establecidos en esta letra". La dispo-

sición me parece débil. Añade el precepto que las internaciones y primeras transferencias de autobuses destinados a ser adquiridos por empresas de turismo quedan sometidos a un procedimiento más o menos similar, con intervención del Ministerio de Economía.

Por las razones expuestas, me permito formular indicación para agregar a este artículo la siguiente frase: "Para la obtención del beneficio que señala el artículo, se necesitará la dictación de un decreto por el departamento de Estado que corresponda".

En mi concepto, el otorgamiento de beneficios como los señalados, que se establecen a favor de la enseñanza, del turismo y otras actividades, debería pasar siquiera por el colador de un decreto de Gobierno, para cuya dictación es necesario estudiar todos los antecedentes.

El señor GARCIA (Vicepresidente).—Ruego al señor Senador enviar su indicación por escrito a la Mesa.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Con mucho gusto.

El señor PALMA.—La idea propuesta por Su Señoría está contenida en el inciso segundo de la letra a) del artículo 2º, que dice: "El Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, Subsecretaría de Transportes, y el Ministerio de Educación Pública, deberán certificar el hecho de que las internaciones y primeras transferencias para las cuales se solicitan estas exenciones reúnen los requisitos establecidos en esta letra".

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—El precepto que cita el señor Senador sólo da intervención administrativa de carácter pasivo a esas reparticiones en lo tocante a los asuntos que ellas deben conocer y certificar.

¿No le parece mejor, Honorable colega, que las exenciones se concedan mediante decretos, para cuya dictación se exijan por el órgano ejecutivo todas las informaciones y antecedentes que se estimen necesarios para ese efecto? Considero que eso

es lo regular en la Administración, pero no lo dice así el proyecto.

El señor PALMA.—En esa disposición está implícita la necesidad de dictar decreto.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—¿Qué afán el de la Democracia Cristiana de defender a ultranza al Gobierno! Sus Señorías parecen estar en el convencimiento de que todo lo que el Ejecutivo hace es perfecto. Ello nos conduce al abandono de hábitos recomendables en el ejercicio de la Administración Pública. Se advierte el ánimo de considerar bueno y perfecto cuanto realiza el Gobierno. Yo digo que no. Cuando hagamos el balance del Gobierno democratacristiano, hallaremos cosas que avergonzarán a Sus Señorías.

El señor GUMUCIO.—El Honorable Senador, a su vez, demuestra afán por encontrarlo todo malo.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Mis observaciones van encaminadas a colaborar. ¿Cuándo he dicho que estimo malo todo lo que hace el Gobierno? Sólo he declarado que en el proceso internacional sí que ha actuado con los pies y no encontrará manera de justificarse ante la conciencia nacional.

Proseguiré mis observaciones con la calma que deseo mantener.

El primer inciso del artículo 5º dice, al comienzo, lo que sigue:

"Autorízase al Presidente de la República para establecer periódicamente porcentajes mínimos de incorporación de partes y piezas nacionales que deberán alcanzar las armaduras de chasis de camiones y buses."

A continuación, el artículo expresa:

"El Presidente de la República podrá, asimismo, rebajar o suprimir los gravámenes arancelarios y, en general, todos los tributos que se perciban por las aduanas y que afecten la internación de partes y piezas conjuntos y subconjuntos destinados a las armaduras de los mencionados vehículos".

A mi juicio, por la forma como está re-

dactado el artículo, esta rebaja se refiere, en el fondo, a la locomoción colectiva. ¿Por qué, entonces, no declaramos que aquélla es exclusivamente para todos los elementos destinados al transporte colectivo?

Con el propósito de aclarar este pensamiento que, en mi opinión, es el de todos los señores Senadores que conocen el proyecto, me permito sugerir la siguiente redacción del inciso segundo del artículo 5º: "El Presidente de la República podrá, asimismo, rebajar o suprimir los gravámenes arancelarios y, en general, todos los tributos que se perciban por las aduanas y que afecten a la internación de partes y piezas, conjuntos y subconjuntos para las armaduras de los mencionados vehículos y destinados a la movilización colectiva."

Con esto remachamos la intención de esta iniciativa. Pienso que los señores Senadores concordarán en la redacción propuesta, que me permito enviar a la Mesa, porque, a mi juicio, ése es el alcance de la disposición.

En seguida, quisiera oír algunas explicaciones, porque estoy extrañado del artículo 6º, que condona "todos los impuestos, contribuciones, multas y sanciones de cualquiera naturaleza que desde su formación hasta la fecha adeuden o puedan adeudar las sociedades filiales de la ex Empresa Nacional de Transportes, hoy Empresa de Transportes Colectivos del Estado."

Y después agrega: "la condonación anterior comprenderá incluso, los impuestos que dichas sociedades, en cumplimiento de las disposiciones legales pertinentes hubieren retenido a terceros". Y, finalmente, preceptúa: "Libérase también a los representantes legales de estas sociedades de cualquier sanción que pudiere afectarles por el incumplimiento de las obligaciones mencionadas en los dos incisos anteriores".

El señor PALMA.— Si Su Señoría no se enojara cuando se le dan explicaciones, tal vez yo podría ilustrarlo.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— ¿Desea dejarme terminar, señor Senador?

Le agradezco su gentileza, porque deseo ilustrarme.

¿A cuánto ascienden las liberaciones?

El señor PALMA.— Estas franquicias son para instituciones que pertenecen íntegramente al Estado y que por razones de carácter administrativo se organizaron en determinada forma. Por ejemplo, la Sociedad Industrial Reencauchadora de Neumáticos Tyresoles Limitada recauchaba los neumáticos de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado y pertenecía exclusivamente a ella.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Trabajaba para la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, pero no es estatal.

El señor PALMA.— No, señor Senador. Era totalmente de la Empresa.

La Sociedad Imprenta de la Empresa Nacional de Transportes Limitada, según nos informaron, también pertenecía a la Empresa de Transportes Colectivos del Estado e imprimía los boletos y otros tipos de elementos que necesitaba.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— De informaciones y propaganda.

El señor PALMA.— Como ahora los boletos serán impresos por...

El señor CONTRERAS LABARCA.— La Casa de Moneda.

El señor PALMA.— ...la Casa de Moneda, esa sociedad ha dejado de tener justificación.

Estas entidades, en sus relaciones con la Empresa de Transportes, tienen pendientes los pagos de impuestos a la compraventa y otros. Debido a su estructura legal, debían enterarlos, pero no los pagaban por ser empresas del Estado.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—

Pero si eran empresas del Estado, estaban exentas del pago de impuestos.

El señor PALMA.— Por su calidad de sociedad limitada, esas empresas actuaban como privadas y, por lo tanto, tenían que pagar impuestos. Por ese mismo motivo se ha querido sanear toda la situación.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— ¿Y cuánto significa en pesos el saneamiento? Sería digno de un examen.

El señor PALMA.— El Honorable señor Contreras Labarca podría informarlo.

No recuerdo la cifra, pero se trata exclusivamente de sanear la contabilidad del Estado en este aspecto.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— En el informe no aparece una explicación detallada sobre el particular.

En seguida, el artículo 4º contiene una disposición encaminada a permitir a la Línea Aérea Nacional mantener conexiones con algunas empresas extranjeras. ¿Qué alcance tiene ese precepto? ¿Qué beneficios recibirá, en cambio, la Línea Aérea Nacional?

El señor PALMA.— El señor Vicepresidente de LAN concurre a la Comisión, donde planteó el alcance de este artículo en forma tal que satisfizo a todos los Senadores presentes, quienes, según me parece, eran todos los miembros de la Comisión. En efecto, después de borrar la última frase "o a cualquier otro título", fue aprobado en forma unánime.

¿A qué obedece este precepto? A la necesidad que tiene en la actualidad LAN de resolver su problema de transportes, principalmente en la temporada de verano que se acerca. La empresa estará incapacitada, por lo menos durante los próximos doce meses, para atender a la demanda razonable y creciente que cada año se va presentando. Como bien sabe su Señoría, salvo la compra de los "jets" franceses "Caravelle", desde hacía mucho tiempo no se había renovado la flota.

En 1964, LAN transportó en Chile 400 mil pasajeros y calcula que este año deberá transportar 550 mil, pero carece de capacidad para hacerlo.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Ese es otro aspecto de la materia, Honorable colega.

El señor PALMA.— En consecuencia, señor Senador, la empresa ha llegado a un acuerdo, que considero bien pensado, con dos líneas aéreas extranjeras —Swissair y Air France— para aprovechar los aviones de aquéllas durante el tiempo que permanecen en Chile. Por ejemplo, el avión de Air France llega a Santiago el sábado en la tarde y sólo regresa a París el domingo al medio día. Ese lapso permite a estos "jets", que, por lo demás, son cuadrirreactores, hacer un viaje de ida y vuelta a Punta Arenas, y uno o dos a Arica, también de ida y vuelta.

El arrendamiento de aeronaves extranjeras permitirá a LAN resolver dos problemas: atender al transporte de personas en estos períodos de "peak", que son muy importantes, y hacer un buen negocio, por cuanto esos cuadrirreactores transportan muchos pasajeros y los precios internos podrían dejar utilidades a la Línea Aérea Nacional, dentro de las tarifas de arriendo que se han propuesto.

Por lo demás, las dos líneas mencionadas fueron las únicas que aceptaron esta fórmula, que fue propuesta a todas las que llegan a Chile y dejan sus aviones durante algunas horas en el país.

No sé si la explicación dada será suficiente para Su Señoría.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Me doy cuenta del alcance de esta disposición y la celebro; pero no puedo aceptar que el Senado se imponga de ella sólo por las explicaciones dadas en la Sala, ya que nada dice el proyecto. Esta es una manera de legislar muy "sui generis".

Considero admirable la idea, pero debió haber sido explicada.

El señor PALMA.— Entiendo que hay un informe de la Comisión.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Pero, ¿qué dice el informe? “El señor Vicepresidente de la Línea Aérea Nacional, don Eric Campaña, proporcionó varios antecedentes” —que quedan en el tintero— “que justifican sobradamente el permitir a LAN-Chile valerse, mediante arrendamiento de aeronaves extranjeras cuyos terminales de vuelo se encuentran en Santiago y que, por este hecho, permanecen paralizadas durante varias horas”.

¿Para qué informar a la Corporación, a la opinión pública? Este es un cuerpo legislativo que actúa en representación de la soberanía, y debemos ilustrar a la ciudadanía.

El señor PALMA.— Puede que el informe sea muy escueto.

El señor AGUIRRE DOOLAN.— En realidad, lo es.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Deseo preguntar a Su Señoría: si la Línea Aérea Nacional arrienda una nave extranjera para el uso interno en Chile, ¿tiene derecho a disfrutar ésta de los beneficios de que goza LAN o no lo tiene? Indudablemente que lo tiene, porque LAN puede comprar o arrendar una nave. La Compañía Sudamericana de Vapores tiene barcos propios y arrendados, y todos ellos disfrutan de la legislación que en materia de marina mercante se aplica a dicha compañía. El legislador no hace distinciones entre los barcos que son de propiedad de la empresa y los que no lo son. Lo que mira es el uso. En consecuencia, si LAN coloca sus insignias a una nave extranjera por disponer de recursos para arrendarla y ser necesario hacerlo porque las necesidades del país lo requieren, podríamos haber dicho en el proyecto: “La Línea Aérea Nacional queda autorizada para arrendar aeronaves extranjeras que disfrutará de todos los beneficios que a ella le co-

rresponden durante su navegación en el interior del país”.

El señor PALMA.— Por desgracia, el DFL N° 241, de 1960, impide a las aeronaves de matrícula extranjera transportar pasajeros dentro del territorio chileno. Por ese motivo fue necesario colocar esta disposición.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— No va a fletar Swissair, sino LAN.

El señor PALMA.— LAN arrendará las aeronaves, pero la matrícula seguirá siendo de un avión extranjero.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— La que los arrienda es LAN.

También pudo haberse dicho: “A las aeronaves extranjeras que tome en arrendamiento para hacer el servicio interno, se conceden los beneficios que tienen sus naves propias”. ¡Y santas pascuas! Pero en el informe aparece una disposición redactada en forma tan embrollada, que llega a ser curiosa. Observen Sus Señorías: “No obstante lo dispuesto en el artículo 9° del DFL. N° 241, de 1960,...

El señor PALMA.— Que es el impedimento que tiene LAN.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— ...“Línea Aérea Nacional Chile” podrá efectuar, durante el lapso de dos años, el transporte de pasajeros y de carga a que dicho precepto se refiere en aeronaves extranjeras sobre las cuales haya adquirido o adquiriera derecho de uso o goce por arrendamiento”.

El señor PALMA.— Lo dice todo.

El señor CONTRERAS LABARCA.— La preocupación del Honorable señor González Madariaga es plenamente justificada.

También en la Comisión de Hacienda esta materia dio origen a prolongado debate, pues el proyecto aprobado por la Cámara era muy distinto y hubo de ser corregido por la Comisión de Hacienda del Senado.

En primer lugar, el proyecto de la Cá-

para se refería a las aeronaves extranjeras, respecto de las cuales la Línea Aérea Nacional hubiese adquirido o adquiriera derecho de uso o goce a título de arrendamiento. Pero agregaba: "o a cualquier otro título". Esta última expresión hubo de ser eliminada del texto, como aparece en el informe de la Comisión de Hacienda, porque su sentido parecía significar que LAN también podría asociarse con empresas extranjeras, principio que fue desechado en forma unánime por la Comisión; de modo que ese problema fue resuelto.

Sin embargo, tomen en cuenta los señores Senadores que el proyecto está en segundo trámite, y que, de acuerdo con la experiencia que tenemos al respecto, el Ejecutivo, ya sea mediante el veto o por su mayoría en la Cámara, puede insistir en dicho concepto. Cumplo el deber de advertir al Senado la extrema gravedad que significaría volver al texto aprobado por la Cámara. Además, está la idea de que se trata de una disposición de carácter transitorio. Por eso, agregamos en el texto que esta medida se adopta sólo para resolver el problema de las comunicaciones con Punta Arenas y Arica durante un plazo de dos años. El señor Campaña nos dijo que probablemente el problema se solucionará en mayo del año próximo; pero se dio un plazo más amplio para no forzar a LAN a adoptar resoluciones urgentes.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Agradezco mucho las explicaciones de Su Señoría.

¿Ve, Honorable señor Palma, como se va aclarando el panorama?

El señor CONTRERAS LABARCA.—Además, el texto primitivo decía sólo "pasajeros", y se agregó la palabra "carga", a petición del señor Campaña.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Yo autorizaría a LAN para emplear aviones extranjeros en el territorio chileno,

en forma permanente. Eso me parece razonable.

¿Por qué no se envió un mensaje especial para esta materia? ¿Por qué se incorpora esta disposición a un proyecto ajeno al transporte aéreo?

El señor PALMA.— Porque el problema requiere una solución urgente y se refiere al transporte de pasajeros.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Los ferrocarriles también transportan pasajeros.

El señor PALMA.— Pero, como digo, este problema exige una solución rápida, y Su Señoría, que tiene larga experiencia en el Senado y en la Cámara, sabe que muchas leyes especiales demoran indefinidamente en ser despachadas. Por lo tanto, había muchísimos motivos prácticos que aconsejaban solucionar este asunto mediante la iniciativa en debate.

Por lo demás, Su Señoría podrá comprobar muy pronto cuando pueda viajar las ventajas, hacia Magallanes, su zona,...

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Eso es otra cosa.

El señor PALMA.—... en buenas condiciones.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Honorable Senador, es preciso dar jerarquía a la función senatorial, y la Democracia Cristiana debe dignificarla mediante las leyes que se despachan, a fin de que todo esté ajustado a las sanas normas.

Si el Ejecutivo envía un mensaje para legislar sobre la LAN, o, en general, sobre transportes colectivos, y desea que esta materia sea tramitada con rapidez, no tiene más que solicitar la urgencia respectiva; nadie se la negará.

Lo importante es que las cosas se hagan a las derechas, y no de manera sorpresiva, como ocurre en esta iniciativa legal, que denota precipitación y poca calidad administrativa de parte de quienes están manejando la dirección de los negocios estatales.

Como no puedo abusar del uso de la palabra, no me referiré a algunas de las otras disposiciones aprobadas por la Cámara de Diputados que podrían dar lugar a largo debate.

Adradezco la interrupción que se me concedió.

El señor BARROS.—Señor Presidente, seré muy breve.

Quiero decir que el articulado propuesto en el informe de la Comisión de Hacienda consigna algunas trampas, especialmente en lo que se refiere a liberar de impuestos a vehículos que se internarán, según se dice, para organismos cooperadores de la función educacional del Estado. Así lo expresa claramente el artículo 2º del informe en referencia.

Nosotros ya estamos acostumbrados a ver "curitas" manejando furgones, camionetas y station-wagons, muchas veces para trasladar a personas o personajes que nada tienen que ver con la función educacional que les ha sido encomendada por el Estado. Y estos vehículos, generalmente, son internados sin pagar impuestos ni derechos aduaneros.

El señor AGUIRRE DOOLAN.—No generalmente: siempre.

El señor BARROS.—Siempre, como apunta el Honorable señor Aguirre Dolan. ¿Quién controla esto? Nadie.

En Chile, la locomoción colectiva es pésima, insuficiente y, a veces —lo que es más grave—, atentatoria contra la vida de los propios educandos. Hay vehículos que, en su labor diaria, pasan de largo frente a los niños que, en invierno, están en espera de ellos, ateridos, aguardando su turno para entrar a esa "lata de sardinas" que son los microbuses de la locomoción particular. También hay algunos que son arrendados por empresas, en desmedro de la atención que estos vehículos deben dar a los sectores proletarios, constituidos principalmente por obreros y empleados, para trasladarlos a sus lugares de trabajo. Después de cumplir, precisamente, este recorrido, vuel-

ven vacíos y pasan sin detenerse frente a los niños que esperan.

Lo anterior ocurre, por ejemplo, en Viña del Mar, donde innumerables microbuses trasladan todas las mañanas a gran cantidad de empleados que trabajan en la ENAP. Estos vehículos regresan a la ciudad, y los escolares que esperan —me ha ocurrido verlo muchas veces a mí, porque vivo en Reñaca— echan raíces en las esquinas, y no los llevan.

Deseo, para suerte de quienes somos adictos a este tipo de roce social, que nos confundimos en los microbuses, que este articulado sea mejorado en forma tal que podamos votarlo afirmativamente. En todo caso, dada mi posición socialista y mi problema de conciencia en cuanto a que debe ser el Estado quien tenga a su cargo este tipo de servicios, votaré en contra del proyecto.

El señor PALMA.—Pido la palabra, señor Presidente.

Después del debate promovido, en especial con motivo del interesante informe que dio a conocer el Honorable señor Contreras Labarca, miembro de la Comisión de Hacienda, en realidad poco hay que agregar.

Aun cuando no comparto todas las apreciaciones formuladas por el señor Senador, debo reconocer que, sin duda, fue bastante exacto en sus datos. Por eso, considero que prácticamente está todo dicho.

El proyecto, como se ha explicado aquí, contiene, en lo fundamental, tres ideas. La primera, otorgar franquicias de internación a "chasis" destinados a la locomoción colectiva particular.

En el país hay no menos de nueve mil vehículos destinados a ese servicio, de los cuales cuatro mil están o deberían estar fuera de uso, si nos rigiéramos por las normas más elementales en un país medianamente desarrollado. De estos nueve mil vehículos, dos mil están en actividad en Santiago.

Debo advertir que, ellos pertenecen a

más o menos, 700 empresarios, con un promedio de 1,3 vehículos por personal.

El señor CHADWICK.—Son dos mil.

El señor PALMA.—No, Honorable Senador: son nueve mil.

En realidad, se beneficia a gran número de personas y a pequeños empresarios, y no a grupos capitalistas que hagan competencia en cualquier forma a la Empresa de Transportes Colectivos del Estado.

Es efectivo que los cálculos indican que cada "chassis" vale, CIF Valparaíso, E^o 33.000, alrededor de 4 mil dólares, y que los derechos que correspondería pagar son del orden de E^o 36.000.

Por lo tanto, si estos vehículos pagaran sus derechos aduaneros, el valor, al ser puestos en circulación sin la carrocería correspondiente, sería de E^o 70.000, lo que implicaría aumentar el precio de la tarifa, prácticamente, a más del doble.

Esta es una de las tantas razones que se tuvieron en cuenta para liberar de derechos de internación a este tipo de vehículos destinados a la locomoción colectiva particular.

En seguida, la ley ha querido autorizar la internación de algunos tipos de vehículos especiales, carrozados, pues existen ciertas clases de carrocerías que no se fabrican en el país; principalmente, el tipo destinado al turismo en aquellos países en que este rubro de la economía está desarrollado, como ocurre, por ejemplo, en Méjico, Argentina y Uruguay.

También se ha querido dar estas facilidades para los establecimientos escolares, pues todos los liceos del país, tanto privados como fiscales, están solicitando esta clase de servicios, ya que las distancias que separan a los alumnos que viven lejos de los colegios donde estudian, cada día se alargan más.

El señor CHADWICK.—¿Me permite una interrupción, Honorable Senador?

Si el verdadero propósito fuera el expre-

sado por el Honorable señor Palma, en verdad los Senadores socialistas veríamos sin aprensión la aprobación de este artículo. Pero para que los organismos públicos puedan adquirir los vehículos carrozados que habría que importar, sería indispensable darles, en la ley de presupuestos, los fondos correspondientes. Si esto último no ocurre, la disposición será letra muerta respecto de los establecimientos educacionales del sector público; en cambio, será una disposición con todos sus efectos y plena validez respecto de los planteles educacionales del sector privado.

De ahí que el precepto me parezca un tanto engañoso. Creo que, en la práctica, no tendrá otro sentido que favorecer a los establecimientos educacionales del sector privado y dejará a nuestros miles de niños del sector de obreros y empleados, de las capas inferiores de la clase media, sin la ventaja que aquí se otorga, pues los planteles de la educación pública no contarán con los recursos suficientes para realizar la internación.

El señor PALMA.—Ese problema podrá ser solucionado por la vía del presupuesto, si tanto el Honorable señor Chadwick como muchos de nosotros formulamos las indicaciones tendientes a favorecer a los liceos de nuestras respectivas zonas.

El señor CHADWICK.—Perdóneme, Honorable Senador. Quiero decir a Su Señoría que las indicaciones que pudieran presentarse en tal sentido por los diversos Senadores, difícilmente podrían prosperar dado el grave déficit que arroja el presupuesto presentado por el Gobierno, que, como se ha repetido ya en el Senado, asciende a 1.117 millones de escudos.

De manera que no nos parece posible que se admita recargar los gastos del sector público sin indicar las fuentes de las entradas correspondientes para atender a nuevos egresos.

El señor PALMA.—En realidad, podríamos entrar en un debate interminable

al respecto. Pero puedo decir a Su Señoría que todo este sistema relativo a los vehículos de la locomoción colectiva, por lo menos en lo que se refiere al sector público, se financia mediante un préstamo de la AID, a 40 años plazo, lo que fácilmente permitirá participar a estas instituciones fiscales —entiendo que hay muchas inscritas para ello; se nos dieron los antecedentes— que quieran aprovechar esta posibilidad de contar con medios modernos de locomoción.

Las empresas de turismo también podrán ser favorecidas con esta liberación que establece la ley. Desde luego, es la única manera como ellas pueden contar con estos elementos destinados a facilitar el turismo de las clases media y popular en condiciones razonables.

Por último, la ley consigna en su artículo 3º que cualquiera transacción que se haga de estos vehículos o de sus "chassis" en el período...

El señor CHADWICK.—No me explico cómo se puede favorecer el turismo en la clase media, cuando 80% de los empleados particulares están ganando menos de tres sueldos vitales. ¿Qué turismo van a hacer? Esto es algo que está reservado para el grupo de altas rentas.

El señor BARROS.—Esa es una mofa.

El señor CHADWICK.—De manera que, so capa de favorecer el turismo, se agrega una ventaja para determinados sectores privilegiados. El pueblo y la clase media baja no pueden hacer turismo.

El señor PALMA.—El número de personas que concurre a los balnearios populares, como Cartagena y otros más, está demostrando la necesidad que existe de allegar recursos para facilitar los elementos de transportes a que nos estamos refiriendo.

Finalmente, el proyecto otorga facilidades a la LAN, a las cuales ya se ha hecho referencia, y, como lo ratificó el Honorable señor Contreras Labarca, ellas constituyen una medida de bastante buen gobier-

no, desde el momento que esa empresa pasa por una crisis de crecimiento muy grande y, además, todavía no tiene esperanza de que los nuevos DC-6 y algunos eventuales cuádrimotres que está negociando puedan llegar al país antes de un año.

Por este motivo, este proyecto de ley, que obedece a necesidades imperiosas, seguramente cuenta con la inmensa mayoría de los señores Senadores para ser aprobado.

El señor GUMUCIO.—Pido la palabra, señor Presidente.

Votaré favorablemente esta iniciativa porque, contrariamente a lo manifestado por el Honorable señor González Madariaga, los parlamentarios demócratacristianos no somos tan incondicionales como para no expresar en este hemiciclo todo lo que pensamos.

Frente a este proyecto, debo declarar que, en principio, lo considero de utilidad, pues se aprecia que existe interés por mejorar la locomoción colectiva de las grandes ciudades, en especial de Santiago, provincia a la cual represento en el Senado.

Reconozco ese propósito, y por eso votaré favorablemente. Pero debo decir que tengo una idea —no quiero entrar a calificar— no muy feliz de la gestión de la Asociación de Dueños de Autobuses. Corrientemente, los personeros de dicha organización no han procedido, a mi juicio, en la forma limpia que es dable esperar de una directiva como ésa. Incluso, es una asociación que hace en política incursiones que tampoco deseo calificar.

Por lo tanto, habría preferido que en la misma ley se hubiera consignado una limitación del número de vehículos para gozar de la franquicia que se otorga.

Se me ha dicho que existe un decreto reglamentario que establece tal limitación. En todo caso —repito—, habría preferido la solidez que da la disposición de la misma ley, para evitar después toda clase de problemas.

Sé perfectamente la intención del Go-

bierno al establecer que el Ministerio de Economía podrá autorizar, en determinadas condiciones, la transferencia de estos vehículos. Sin embargo, no me agrada esta disposición, porque aun cuando me asiste plena fe en los funcionarios que hoy tienen la responsabilidad de la dirección y manejo del transporte público, deseo evitarles, precisamente, que deban sufrir las presiones derivadas de los intentos por obtener alzas de tarifas para estos servicios, ejercidas por las directivas de empresarios. Por esa razón, no acepto que ese aspecto del problema quede entregado a la resolución del Ministerio de Economía.

Respecto de lo expresado por el Honorable señor Contreras Labarca, coincido con él en cuanto a que lo fundamental es robustecer la empresa estatal. Sé que la Empresa de Transportes Colectivos del Estado ha tenido una vida muy azarosa, derivada del exceso de funcionarios, incluso de obreros. Por ejemplo, hay choferes en número muy superior al necesario, lo cual incrementa los costos de la Empresa. Esta situación tiene su origen en causas de orden político o de otra índole. Sin embargo, eso no da pie para que se continúe argumentando, como lo hacen los empresarios privados, respecto de los costos de este servicio comparados con los del Estado.

Desde un punto de vista doctrinario, hay servicios de bien común que deben tener asistencia estatal. Por lo tanto, el problema consiste en mejorar la administración de tales servicios en forma de evitar que se eleven en demasía sus costos y evitar así la crítica fundada en que el prestado por empresarios privados tiene menores costos, sin contar que está por medio el afán de lucro. Reconozco que ello es así y no me cierro a la posibilidad de buscar una fórmula jurídica que permita la existencia de un sistema mixto entre los servicios de locomoción del Estado y el privado, pero siempre bajo la tuición de aquél.

Con referencia a lo planteado por el Honorable señor Barros, debo decir que no

concuero con sus expresiones. Siempre manifiesta sus ideas en forma simpática y directa. En este caso, se ha referido a los curas y a las monjas, tema que, al perecer, ha pasado a constituir una obsesión de Su Señoría.

Por mi parte, ignoro a quiénes transportarán las monjas y los curas que no sea a indigentes, a los pobres en general o a los propios estudiantes.

En cuanto a la conveniencia de que exista igualdad en la concesión de franquicias para los sectores público y privado, estoy de acuerdo en ello y apoyaría cualquiera indicación en tal sentido.

Reitero que votaré favorablemente esta iniciativa por considerarla de utilidad pública. Desde luego, lo haré con las reservas expresadas, lo que demuestra que el Honorable señor González Madariaga está muy equivocado al creer que nosotros formamos una especie de ente monolítico, obligado a encontrar bueno todo lo que proviene del Gobierno. Lamentablemente, y en oposición a esta actitud, otros sectores del Senado se caracterizan por encontrar malo cuanto tenga ese origen.

El señor CHADWICK.—Su Señoría podría ser la excepción que confirma la regla.

El señor GOMEZ.—Los razonamientos escuchados nos hacen concluir que éste es un tema más profundo y complejo de lo que parece. Por ello, debería ser debatido con la mayor acuciosidad posible. Por su parte, el Gobierno debería dar a conocer su política sobre la locomoción colectiva.

¿Desea que el Estado se haga cargo de este servicio de utilidad pública? ¿Desea entregarlo a particulares? ¿Quiere que en este caso también haya sociedades mixtas, como en el cobre? ¿Qué desea? Esto no se puede discutir así.

En principio, considero que se debe dar facilidades a la locomoción colectiva para mejorar su servicio; pero estimo que hay que poner barbacanas, defensas, frente a la ineficacia del Estado.

Personalmente, por doctrina, soy partidario de que ese servicio lo maneje el Estado; pero que lo haga bien. Si lo manejan mejor los particulares, entonces, que pase a manos de ellos.

Soy muy claro en esto. El Partido Radical, sigue la religión de la eficiencia. A veces, por seguir una doctrina en el campo romántico, caemos en la ineficacia y destruimos el país.

En la actualidad, el Estado importa sus vehículos sin pagar derechos, mediante subvenciones, a costa del país; no obstante, el servicio está desquiciado. Se cobran las mismas tarifas de la locomoción particular, en circunstancias de que ésta paga derechos e impuestos. Aquí se dijo que ésta gana dinero, lo cual significaría que la administración del Estado es inútil y que hay que terminar con su intervención en esta empresa.

Lo que deseo puntualizar es que el Estado es ineficaz por estar mal dirigido. Eso hay que definirlo frente a un problema de esta entidad. Estos son temas y aspectos que no podemos pasar por alto. Tenemos que servir al país, preocuparnos de que el Estado esté bien dirigido. En la actualidad es pésimamente manejado y la empresa particular es mucho más eficaz. Este es un hecho real.

En cuanto a si se han de cobrar derechos, estimo que el problema es bien simple: es cuestión de tarifas. Las cosas tienen un precio, un costo; de modo que aferrarnos a una u otra doctrina carece de todo sentido. Es un problema de tarifas, y éstas deben estar de acuerdo con la capacidad de pago del pueblo. Si se aumentan las tarifas, debe aumentarse también el salario vital.

Insisto, pues, que éste es un problema que debe ser discutido a fondo. No creo que pueda debatirse superficialmente la importación de "chassis" liberados del pago de derechos de internación. Y la gestión del Estado, ¿la silenciamos? ¿Conti-

nuaremos con el malgasto en una empresa ineficiente?

Aquí se ha dicho que hay exceso de choferes; que existen ochocientos o mil vehículos detenidos por carecer de repuestos; que los funcionarios son incapaces de establecer qué repuestos faltan y cuándo hay que importarlos; que esos mismos funcionarios son incapaces de mantener en funcionamiento los vehículos, etcétera.

Estimo que hay que ir al fondo del problema, a fin de corregirlo en su mismas raíces. Desearía escuchar una exposición de política sobre esta materia, pues un proyecto como éste, por sencillo que parezca, no puede ser despachado sin escuchar al Ministro del ramo, para que nos explique la política que seguirá el Gobierno sobre locomoción.

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

No me proponía participar en el debate general de la iniciativa que examinamos, porque no soy miembro de la Comisión de Hacienda. El Honorable señor Altamirano, que pertenece a ella, no ha podido intervenir en esta oportunidad por cuanto integra una de las Subcomisiones de Presupuesto que en estos momentos sesiona simultáneamente con la Sala.

El examen superficial de este proyecto promueve más de una inquietud.

Se trata de importar 1.500 "chassis" con el propósito de incorporarlos, una vez carrozados, a la locomoción colectiva. Aquí se presentará un problema de corrección o de mantenimiento de la vieja anarquía en la importación de vehículos destinados a esta finalidad.

Hasta ahora, la empresa estatal ha incurrido en el imperdonable error de adquirir toda clase de marcas, según sean los vientos dominantes en el momento de la adquisición.

El señor GOMEZ.—Esa es la marca del Estado: la anarquía.

El señor CHADWICK.— Resulta que

por este método, que parece censurable, se crea en el país un problema insalvable: la mantención y la provisión de los repuestos imprescindibles para que esos vehículos estén permanentemente en funciones.

Si el proyecto se despachara tal como está concebido, los interesados podrían traer los "chassis" que estimaran convenientes, con lo cual se agravaría el problema a que me refiero.

Por otra parte, no hay ninguna duda de que esta importación de "chassis" dará lugar a un gigantesco negocio. En efecto, se trata de 1.500 vehículos, con un costo aproximado de 32 millones de pesos cada uno, lo que representa un costo de 45 ó 46 millones de escudos. Una adquisición de ese volumen deja comisiones y utilidades que no se declaran, se ocultan, y generarán una pugna que ya es posible advertir. Desde luego, no vemos en este proyecto, resolver el problema con un criterio de interés general.

El señor FONCEA.—Se piden propuestas públicas.

El señor CHADWICK.—¿No sería conveniente, de una vez por todas, pedir propuestas públicas?

El señor FONCEA.—Ya se pidieron, señor Senador.

El señor CHADWICK.—¿Pero dónde aparece consignado tal requisito en el proyecto? No se dice una palabra al respecto.

El señor PRADO.—No es necesario.

El señor CHADWICK.—¿Cómo no va a ser necesario? El proyecto contiene una disposición liberatoria, por el plazo que indica, de los derechos de importación, y no se señala ningún trámite especial de propuesta pública.

El señor FONCEA.—Se pidieron con esta fecha.

El señor CHADWICK.—He advertido que estoy haciendo un examen superficial del problema, con motivo de la ausencia del Honorable señor Altamirano. Mani-

fiesto estas dudas y doy las explicaciones correspondientes al Senado, de manera que estoy llano a escuchar a Sus Señorías, a fin de que me digan dónde se consigna en este proyecto la necesidad de atenerse al sistema de propuesta pública.

El señor PALMA.—Si me permite Su Señoría. . .

El señor GOMEZ.—Estoy yo con el uso de la palabra.

El señor CHADWICK.—El Honorable señor Palma podría hablar con la venia del Honorable señor Gómez.

El señor GOMEZ.—Lo siento, pero va a llegar el término de la sesión.

Su Señoría ha hablado de negocio. Por mi parte, creo que el más fabuloso de los negocios es el de la empresa estatal, donde se dilapidan los recursos del país. Es muy fácil, en la ley de presupuestos, otorgar recursos al Estado para mantener un servicio ineficiente donde sobran choferes, donde se maltratan los vehículos y se incurre en toda suerte de atrocidades en contra del país.

Mi doctrina es que este servicio sea del Estado; pero éste debe ser eficiente. En este caso, hay que ver cómo se comporta el Estado. Aquí hablamos con mucha soltura de cuerpo de la empresa particular, pero no nos fijamos en la forma cómo está actuando el Estado. Lo está haciendo en las condiciones más funestas para el desarrollo del país.

Reitero la conveniencia de que el Ministro del ramo concorra al Senado para explicar cuál es la política del Gobierno en esta materia y dar a conocer cómo funciona el servicio de transportes del Estado. Es indispensable que el país y el Parlamento sepan cómo se manejan estos negocios que son de la nación toda. La verdad es que los negocios del país se manejan de cualquiera manera, por algunos incapaces, y se irrogan al país las más cuantiosas pérdidas.

Creo llegado el momento de poner término a esta situación y revisarla.

El señor PALMA.—Por eso, se está revisando.

El señor GARCIA (Vicepresidente).— Se ha solicitado prorrogar la hora por diez minutos.

El señor GOMEZ.—No hay acuerdo.

El señor PALMA.— ¡Durante mucho

tiempo se ha estado manejando el país por incapaces!

El señor GARCIA (Vicepresidente).— Se levanta la sesión.

—*Se levantó a las 18.*

Dr. René Vuskovic Bravo
Jefe de la Redacción.

A N E X O**ACTA APROBADA****LEGISLATURA EXTRAORDINARIA**

SESION 7ª, EN 7 DE OCTUBRE DE 1965.

Especial.

(de 15,45 a 21,30 horas).

Presidencia del señor Reyes (don Tomás).

Asisten los Senadores: Aguirre, Ahumada, Alessandri (don Fernando), Altamirano, Allende, Ampuero, Bossay, Bulnes, Campusano (doña Julieta), Gormaz, Gumucio, Jaramillo, Juliet, Luengo, Maurás, Miranda, Musalem, Noemi, Pablo, Palma, Prado, Rodríguez, Teitelboim y Von Mühlenbrock.

Concurre, además, el Ministro de Minería, don Eduardo Simián.

Actúan de Secretario y Prosecretario los titulares, señores Pelagio Figueroa Toro y Federico Walker Letelier, respectivamente.

No hay aprobación de Actas.

CUENTA.

Se da cuenta de los siguientes asuntos:

Oficios.

Uno de la Honorable Cámara de Diputados, con el cual comunica que ha tenido a bien aprobar las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto de ley que beneficia a los obreros de la Administración Local del puerto de Valparaíso.

—*Se manda archivar el documento.*

Uno del señor Ministro de Hacienda, con el que respondí a una petición formulada por el Honorable Senador señor Teitelboim, referente a reajuste de pensiones a viudas de asegurados fallecidos en accidentes del trabajo.

—*Queda a disposición de los señores Senadores.*

Permiso constitucional.

Los Honorables Senadores señores Gormaz, Ibáñez y Teitelboim so-

licitan permiso constitucional para ausentarse del país por más de treinta días.

—Por acuerdo de la Sala, se concede el permiso.

ORDEN DEL DIA.

Segundo informe de las Comisiones de Hacienda y de Minería, unidas, recaído en el proyecto de ley sobre convenios del cobre.

Continúa la discusión particular de este asunto.

En esta oportunidad, se consideran las modificaciones propuestas en el informe de las Comisiones unidas:

Título I.

Sustituir el epígrafe "Del Departamento del Cobre" por el siguiente: "De las modificaciones de la ley N° 11.828".

En discusión esta enmienda, ningún señor Senador usa de la palabra. Cerrado el debate y puesta en votación, tácitamente se aprueba.

Artículos 1º y 2º.

Reemplazarlos por el artículo que, a continuación, se señalará.

Con relación a esta proposición, el señor Presidente formula indicación para discutir y votar separadamente cada una de las enmiendas que las Comisiones proponen a la Ley N° 11.828.

Así se acuerda.

El artículo que las Comisiones recomiendan aprobar en reemplazo de los artículos 1º y 2º del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados, es del tenor siguiente:

"Artículo 1º.—Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 11.828, de 5 de mayo de 1965.

Artículo 1º.

- 1) Reemplázase, en la letra a) el guarismo "50%" por "52,5%".
- 2) Susbstitúyese, en la letra b), el tercer guarismo "50%" por "52,5%".

3) Reemplázase el inciso tercero, por el siguiente:

“Este impuesto se pagará en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, salvo que el Presidente de la República, en casos de excepción, autorice su pago en otras monedas, por decreto fundado y previo informe de la Corporación del Cobre.”

4) Reemplázase el inciso final, por el siguiente:

“Cuando la producción de esas empresas baje de la producción básica, el impuesto establecido en este artículo será de 85% de la renta imponible para cada una de las empresas, salvo caso de fuerza mayor que calificará la Corporación del Cobre con informe favorable del Consejo de Defensa del Estado.”

Se da cuenta de que con relación a las enmiendas propuestas al artículo 1º de la ley 11.828, se han renovado las siguientes indicaciones por los señores Senadores del Frente de Acción Popular señalados anteriormente:

1.—Para reemplazar su inciso primero por el siguiente:

—Para todos los efectos legales, son empresas productoras de cobre de la gran minería las que produzcan dentro del país cobre “blister”, refinado a fuego o electrolítico, en cualquiera de sus formas o en minerales o concentrados, en cantidades no inferiores a 50.000 toneladas métricas anuales, mediante la explotación y beneficio de minerales de producción propia o de sus filiales o asociadas. Esta clasificación no podrá ser alterada sino por ley, cualquiera que sea la extensión de las facultades del Presidente de la República que en el presente tenga o en el futuro se le acordaren en materia de nuevas inversiones o ampliación de las ya efectuadas”.

En discusión, usan de la palabra los señores Chadwick, Contreras Labarca, Noemi, Von Mühlenbrock y Ministro de Minería.

Cerrado el debate y puesta en votación, resulta rechazada por 11 votos a favor, 13 en contra y 3 pareos que corresponden a los señores Contreras Tapia, Alessandri y Rodríguez.

Nºs. 1) y 2)

2) Para reemplazar en la letra a) el guarismo “50%” por “60%”; y

3) Para reemplazar la frase final de la letra b) que dice: “se aplicará sólo el impuesto de 50% a que se refiere la letra a)” por “se aplicará sólo el impuesto de 60% a que se refiere la letra a)”.

En discusión estas indicaciones, usan de la palabra los señores Contreras Labarca, Gómez, Chadwick, Noemi, Altamirano y Palma.

Por la vía de la interrupción, intervienen también los señores Ministro de Minería, Teitelboim, González Madariaga, Gumucio, Corbalán y Allende.

Cerrado el debate y concluida la votación, se dan por rechazadas por 9 votos a favor y 17 en contra.

Funda su voto el señor Von Mühlenbrock.

Quedan, en consecuencia, aprobados los Nºs 1) y 2) propuestos por las Comisiones.

Se suspende la sesión.

Reanudada, prosigue la discusión de las modificaciones propuestas por las Comisiones unidas a los artículos 1º y 2º del proyecto, en lo que respecta al artículo 1º de la ley 11.828.

Nº 3).

En discusión la proposición del informe que consiste en reemplazar el inciso tercero por el que ya se ha transcrito, ningún señor Senador usa de la palabra, y tácitamente se aprueba.

3.—Indicación de los señores Senadores ya señaladas para sustituir el inciso cuarto por el siguiente:

“Se entenderá como producción básica la que cada empresa alcanzó en el año 1956.”

En discusión esta indicación, ningún señor Senador usa de la palabra.

Cerrado el debate y terminada la votación, resulta rechazada por 7 votos a favor, 17 en contra y 1 pareo que corresponde al señor García.

Nº 4).

En discusión esta proposición de las Comisiones, cuyo tenor fue transcrito anteriormente, usan de la palabra los señores González Madariaga y Chadwick.

Cerrado el debate, a petición del señor González Madariaga se divide la votación sobre este inciso propuesto en el informe, en la siguiente forma:

En votación el inciso excluida la frase final que dice: “con informe favorable del Consejo de Defensa del Estado”, tácitamente se da por aprobado.

Puesta en votación la frase final ya transcrita, se da también por aprobada tácitamente, con el voto en contrario del señor González Madariaga.

Artículo 2º.

Reemplazar el guarismo “50%” por “52,5%”.

En discusión esta proposición, usan de la palabra los señores Ministro de Minería, Gómez, Chadwick, Contreras Labarca, Palma, Von Mühlenbrock, Noemi, Altamirano y doña Julieta Campusano.

Cerrado el debate y sometida a votación, se aprueba por 15 votos

a favor, 9 en contra y 2 pareos que corresponden a los señores González Madariaga y García.

Se da cuenta de que se ha renovado una indicación suscrita por los Senadores ya mencionados, del Frente de Acción Popular, para agregar el siguiente inciso, nuevo:

“Este impuesto único no podrá ser reducido en caso alguno y se calculará siempre sin admitir deducciones por exenciones, incentivos ni por amortizaciones o castigos que excedan las normas comunes que sobre esta materia mantenga en vigor el Servicio de Impuestos Internos para todos los contribuyentes”.

En discusión, usan de la palabra los señores Ministro de Minería, Musalem, Chadwick, Bulnes, Gómez, Altamirano, Von Mühlenbrock, Contreras Labarca y Palma.

Cerrado el debate y terminada la votación, se obtienen 13 votos a favor, 13 en contra y 1 pareo que corresponde al señor Contreras Tapia.

Repetida la votación para dirimir el empate producido, ésta arroja 13 votos a favor, 13 en contra, 1 abstención y 1 pareo que corresponde al señor Senador ya señalado anteriormente.

A indicación de la Mesa y con el asentimiento unánime de los Comités, se deja pendiente esta votación para ser resuelta en sesión de mañana.

Artículo 3º.

Derogar este artículo, que dice:

Artículo 3º.—Previo informe favorable del Departamento del Cobre el Presidente de la República podrá convenir con las empresas productoras una amortización especial para las nuevas inversiones que efectúen.

En discusión esta proposición, usan de la palabra los señores Bulnes, Gómez, Chadwick, Musalem, Gumucio, Altamirano y Ministro de Minería.

Cerrado el debate y puesta en votación, resulta aprobada por 15 votos a favor, 10 en contra y 1 pareo que corresponde al señor Aguirre.

Se da cuenta de que se ha renovado una indicación para consultar con el N° 3, el siguiente artículo, nuevo (19).

“Se declara que la amortización de créditos contratados por las empresas de la Grande y Mediana Minerías del Cobre, en el país o en el exterior, no podrán imputarse como gastos de la empresa”.

En discusión, ningún señor Senador usa de la palabra, puesto en votación, tácitamente se aprueba.

Por haber llegado la hora de término, se levanta la sesión.

LEGISLATURA EXTRAORDINARIA.

SESION 8ª, EN 8 DE OCTUBRE DE 1965.

Especial.

(De 10,15 a 13,30 horas).

Presidencia del señor Reyes (don Tomás).

Asisten los Senadores: Aguirre, Ahumada, Altamirano, Allende, Ampuero, Aylwin, Bossay, Bulnes, Campusano (doña Julieta), Contreras Labarca, Contreras Tapia, Corbalán, Curti, Chadwick, Enríquez, Ferrando, Foncea, Gómez, González Madariaga, Gormaz, Gumucio, Jaramillo, Juliet, Luengo, Maurás, Miranda, Musalem, Noemi, Pablo, Palma, Prado, Rodríguez, Teitelboim y Von Mühlenbrock.

Concorre, además, el Ministro de Minería, don Eduardo Simián.

Actúan de Secretario y de Prosecretario los titulares, señores Pelagio Figueroa Toro y Federico Walker Letelier, respectivamente.

No hay aprobación de actas.

CUENTA.

Se da cuenta de los siguientes asuntos:

Mensajes.

Dos de S. E. el Presidente de la República, con los cuales incluye, entre las materias de que puede ocuparse el Congreso Nacional en la actual legislatura extraordinaria, los siguientes proyectos de ley:

1) El que consulta medidas de ayuda y fomento para las industrias pesqueras elaboradoras de harina y aceite de pescado de las provincias de Tarapacá y Antofagasta; y

2) El que modifica diversos artículos de los Códigos Civil, de Procedimiento Civil, de Comercio y de Aguas, y la ley N° 4.558, sobre Quiebras.

—*Se manda archivar los documentos.*

Oficios.

Dos de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el primero, comunica que ha tenido a bien aprobar, con excepción de las que señala, las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto de ley que fija normas para el reajuste de los fondos depositados en cuentas de ahorro a plazo abiertas en el Banco del Estado de Chile.

—*Queda para tabla.*

Con el último, comunica que ha tenido a bien aprobar la modificación introducida por el Senado al proyecto de ley que exime del pago del impuesto territorial a los bienes raíces fiscales ocupados por personal de las Fuerzas Armadas y Carabineros.

—*Se manda archivar el documento.*

Informes.

Dos de la Comisión de Defensa Nacional, recaídos en igual número de Mensajes del Ejecutivo, en que solicita el acuerdo constitucional necesario para conferir el empleo de General de División a los Generales de Brigada, señores Alberto Echaurren Gaete y Manuel Aníbal Mansilla Andrade.

—*Quedan para tabla.*

Permiso constitucional.

El Honorable Senador señor Rodríguez solicita permiso constitucional para ausentarse del país por más de treinta días.

—*Por acuerdo de la Sala, se concede el permiso.*

ORDEN DEL DIA.

Segundo informe de las Comisiones de Hacienda y de Minería, unidas, recaído en el proyecto de ley sobre convenios del cobre.

Continúa la discusión particular del proyecto del rubro.

Se da cuenta de que corresponde dirimir el empate producido en la votación de la indicación renovada que consulta un inciso nuevo al artículo 2º de la ley 11.828, cuyo tenor ya fue transcrito.

Concluida la votación, resulta aprobada la indicación por 11 votos a favor, 9 en contra y 1 pareo que corresponde al señor Contreras Tapia.

Se prosigue considerando las enmiendas propuestas por la Comisión, a la ley 11.828:

Artículo 4º.

1) Reemplázase su inciso primero por los siguientes:

“Artículo 4º.—La renta imponible neta se determinará en conformi-

dad a las disposiciones de la Ley sobre Impuesto a la Renta vigente a la fecha en que deba efectuarse esa determinación.

Estas empresas no podrán acogerse nuevamente a beneficios, deducciones o franquicias, sean idénticos o semejantes, que se concedan en el futuro a los demás contribuyentes de la Ley sobre Impuesto de la Renta, cuando ellos ya hayan sido concedidos en virtud de la presente ley".

Se da cuenta de que se han renovado las siguientes indicaciones:

Del señor Ministro de Minería, para eliminar del inciso segundo propuesto las siguientes expresiones: "nuevamente", "en el futuro" y "en virtud de la presente ley".

En discusión, usan de la palabra los señores Ministro de Minería y Chadwick.

Cerrado el debate, se pone en votación esta indicación y tácitamente se da por aprobada.

De los señores Allende, Altamirano, Chadwick, Contreras Labarca, Contreras Tapia, Corbalán, Teitelboim, Luengo, Ampuero, Rodríguez y doña Julieta Campusano, para reemplazar el citado inciso segundo por los siguientes:

"El impuesto extraordinario establecido por la presente ley sustituye exclusivamente los tributos que se liquidan y cobran a virtud de la ley sobre impuesto a la renta. No exime a las empresas de los demás impuestos o contribuciones que por ley les afecten o se les impongan, ni puede ser alegado para eximir o disminuir los tributos de la ley sobre impuesto a la renta que graven a las personas naturales o jurídicas con motivo u ocasión de los actos o contratos que ejecuten o celebren con dichas empresas. Será aplicado el impuesto a la renta mínima presunta a los socios o accionistas en conformidad a las reglas generales, aun cuando se trate de personas naturales o jurídicas residentes en país extranjero.

En caso alguno el pago del impuesto extraordinario establecido en esta ley podrá invocarse para rebajar la renta imponible o servir de crédito deducible del impuesto de los años siguientes".

En discusión esta indicación, ningún señor Senador usa de la palabra.

Cerrado el debate y sometida a votación, se rechaza por 6 votos a favor, 16 en contra y 2 pareos que corresponden a los señores Luengo y Enríquez.

Fundan sus votos los señores Altamirano, Chadwick y Gumucio.

Queda, en consecuencia, aprobada la proposición del informe, con la enmienda introducida por la indicación renovada por el señor Ministro de Minería.

2) Suprimir los incisos tercero y cuarto, que dicen:

"Las empresas que produzcan cobre electrolítico en nuevas instalaciones o en ampliaciones y modificaciones correspondientes a planes de inversión, aprobados para estos efectos por el Departamento del Cobre, estarán autorizadas para considerar como gastos además de los que auto-

riza la ley citada, un centavo de dólar de los Estados Unidos de Norteamérica, por cada libra de cobre producido.

Esta autorización deberá contar con el voto conforme de los dos tercios de los miembros del Comité del Departamento del Cobre."

En discusión, ningún señor Senador usa de la palabra, y tácitamente se da por agrobada esta proposición.

3) Agregar los siguientes incisos, nuevos:

"La producción de cobre electrolítico en nuevas instalaciones, en ampliaciones o modificaciones correspondientes a planes de inversión o en antiguas instalaciones, no autoriza para considerar como gastos suma alguna que no se justifique en ese carácter con arreglo a las normas generales del Servicio de Impuestos Internos.

Los gastos de publicidad o propaganda que las empresas realicen en radios, cines, estaciones de televisión y diarios, revistas o periódicos, no podrán deducirse en la determinación de la renta imponible."

En discusión, usan de la palabra los señores Ministro de Minería, Palma, Contreras Labarca, Bulnes, Von Mühlenbrock, Gumucio Altamirano y doña Julieta Campusano.

Puesto en votación el primero de estos incisos, se aprueba por 16 votos a favor, 8 en contra y 3 pareos que corresponden a los señores Rodríguez, Enríquez y Luengo.

Funda su voto el señor Chadwick.

En votación el segundo, fundan sus votos los Senadores Teitelboim, Prado, Campusano (doña Julieta), Noemi, Bulnes, Chadwick, Musalem y Ampuero; y se da por aprobado por 20 votos a favor, 2 en contra, 3 abstenciones y 2 pareos que corresponden a los señores Luengo y Rodríguez.

Consultar el siguiente artículo, nuevo:

"Artículo...—El impuesto adicional que afecte a los accionistas de las Empresas de la Grande y Mediana Minerías del Cobre se pagará sobre las utilidades devengadas hayan sido o no repartidas o enviadas al exterior."

En discusión, ningún señor Senador usa de la palabra.

Cerrado el debate y sometido a votación, se aprueba por 13 votos a favor, 8 en contra y 3 pareos que corresponden a los señores Rodríguez, Curti y Bossay.

Artículo 5º.

Sustituir este artículo por el siguiente:

"Artículo 5º.—Las empresas pagarán el impuesto a que se refieren los artículos anteriores en los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año, de acuerdo con una determinación provisional de su renta que hará el Servicio de Impuestos Internos, previo informe de la Corporación del Cobre.

La determinación definitiva de la renta se hará también por el Ser-

vicio de Impuestos Internos, previo informe de la Corporación del Cobre, dentro de los tres meses siguientes al vencimiento del respectivo año calendario. Las diferencias que resulten en favor del Fisco serán exigibles de inmediato, y las que resulten en favor de las empresas serán abonadas al más próximo pago provisional, o a los más próximos en su caso.

Lo establecido en los incisos anteriores se entenderá sin perjuicio de la facultad del Servicio de Impuestos Internos para efectuar revisiones y reliquidaciones dentro de los plazos establecidos para los demás contribuyentes del impuesto a la renta.

La Corporación del Cobre deberá controlar los costos de las empresas productoras y proporcionará al Servicio de Impuestos Internos todos los antecedentes necesarios para verificarlos, sin perjuicio de las facultades de este Servicio para controlar y para requerir directamente dichos antecedentes.

Se declara que los plazos de prescripción establecidos en los artículos 200 y 201 del Código Tributario comenzarán a correr para las empresas afectas a este artículo, al día siguiente de vencido el plazo de que dispone el Servicio de Impuestos Internos para fijar la renta definitiva."

En discusión, ningún señor Senador usa de la palabra.

Cerrado el debate y puesto en votación, tácitamente se aprueba.

Se da cuenta de que el señor Ministro de Minería ha renovado una indicación para agregar el siguiente inciso final:

El Presidente de la República reglamentará la coordinación entre el Servicio de Impuestos Internos y la Corporación de Cobre para los efectos de este artículo".

En discusión, usan de la palabra los señores Ministro de Minería y Bulnes.

Cerrado el debate y puesta en votación, se rechaza por 6 votos a favor, 14 en contra y 3 pareos que corresponden a los señores Senadores ya señalados anteriormente.

Artículo 6º.

Derogar este artículo, que dice:

Artículo 6º.—Aquella parte de la producción de cobre que se destine a su elaboración en el país por empresas de las propias compañías productoras, con nuevas instalaciones y con fines exclusivamente de exportación, rebajará la cifra básica señalada en el artículo 1º y la proporción de la renta imponible que corresponda a dicha parte de la producción, no quedará afecta al recargo de la letra b) del inciso segundo del citado artículo 1º.

Igual tratamiento tendrán las compañías productoras, en proporción a su interés en el respectivo capital social respecto de sus subsidiarias y asociadas en el país y, también, cuando se asocien con empresas chilenas manufactureras de cobre ya constituidas y siempre que se trate de elaboración producida en nuevas instalaciones. Dicho tratamiento se apli-

cará, como en el caso anterior, únicamente a los negocios de exportación.

Las compañías productoras sólo podrán elaborar cobre destinado al consumo interno del país, cuando cuenten con el voto favorable de los dos tercios de los miembros del Comité que administra el Departamento del Cobre.

Artículo 7º.

Substitúyese por el siguiente:

“Artículo 7º.—Las Empresas Productoras reservarán para las industrias nacionales y entidades autorizadas, el total del cobre que ellas necesiten en las formas usuales requeridas para su industrialización, previo informe favorable de la Corporación del Cobre, la que lo emitirá después de oír a los industriales manufactureros.

Deberá efectuarse en igual forma reserva respecto del molibdeno contenido en los productos que se obtengan en los procesos de beneficio de los minerales de cobre.

La reserva a que se refieren los incisos precedentes serán establecida por la Corporación del Cobre considerando la proporcionalidad de las producciones de las empresas y las necesidades de las industrias nacionales y entidades autorizadas.

El Presidente de la República podrá hacer aplicable el sistema de la reserva indicado en los incisos anteriores a los demás subproductos de las empresas productoras de cobre.

Asimismo el sistema de la reserva podrá aplicarse a los artículos semielaborados por la industria manufacturera primaria para satisfacer las necesidades de otras industrias nacionales en conformidad a las definiciones y condiciones que señale su reglamento.

En el ejercicio de las atribuciones que se le otorgan en el presente artículo y los artículos octavo y noveno, la Corporación del Cobre deberá proceder de acuerdo con un reglamento que será dictado por el Presidente de la República y que éste podrá modificar cuantas veces lo estime conveniente. Dicho reglamento deberá contener las disposiciones necesarias para que la reserva establecida en el presente artículo favorezca exclusivamente a aquellos artículos en cuyo proceso industrial se opere una efectiva y suficiente incorporación de valores.

El Presidente de la República para dictar o modificar el reglamento referido en el inciso anterior deberá oír a los industriales manufactureros.”

Artículo 8º.

Substitúyese por el siguiente:

“Artículo 8º.—El aprovechamiento de los productos sometidos a reserva de acuerdo al artículo anterior, deberá satisfacer todas las necesidades de las industrias nacionales y entidades autorizadas para la producción de artículos elaborados, semielaborados u otros productos, de consumo interno o de exportación, que cumplan todos los requisitos fijados

por la Corporación del Cobre, de acuerdo con el reglamento a que se refiere el artículo anterior”.

En discusión estas modificaciones, ningún señor Senador usa de la palabra, tácitamente se dan por aprobadas.

Artículo 9º.

Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 9º.—La venta de cobre o productos que contengan molibdeno o de cualquier otro producto sujeto a reserva, a las industrias nacionales del ramo y entidades autorizadas, se efectuará de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Las Empresas productoras o elaboradoras de cobre, previa autorización de la Corporación del Cobre otorgada de acuerdo al Reglamento, venderán o asegurarán la venta de los productos sujetos a reserva únicamente a aquellas industrias o entidades autorizadas que ya sea en instalaciones propias o de terceros sean capaces o demuestren poder llegar a tener la capacidad de transformar tales productos en artículos elaborados, semielaborados u otros productos que cumplan con las condiciones establecidas en el artículo anterior.

b) El precio de venta del cobre en sus diversas formas y calidades corresponderá a la equivalencia de valores que resulta para cada operación, en los respectivos lugares de entrega, luego de efectuar a la cotización aceptada por la Corporación del Cobre las deducciones que correspondan a gastos y otros cargos que en caso de venta a la industria nacional no se efectúen o no procedan.

Cuando se trate de adquisiciones de cobre que efectúen la industria nacional o las entidades autorizadas para producir aquellos artículos a que se refiere la letra anterior, sean para su consumo interno o para la exportación, la Corporación del Cobre aceptará como cotización de éste, el precio más bajo a que se abastezca la industria de elaboración, manufacturera u otros productos, competitiva en el mercado mundial o cualquier cotización más favorable, cuando a juicio de la Corporación, circunstancias especiales así lo aconsejen.

Estas mismas normas se aplicarán a los productos que contengan molibdeno y a los demás subproductos que vendan las Empresas Productoras a las industrias nacionales y entidades autorizadas.

Cuando se trate de cobre u otros productos destinados al consumo interno el precio será pagado en moneda corriente y al tipo de conversión del dólar estadounidense que rija para la liquidación del retorno de las Empresas Productoras.

c) Las Empresas Productoras facturarán el precio indicado en el inciso anterior con un descuento de hasta un 10% cuando se trate de ventas de cobre, productos que contengan molibdeno o demás productos sometidos a reserva destinados a la exportación de artículos elaborados u otros productos que cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 8º. El Presidente de la República fijará, cuando lo estime conveniente y previo informe favorable de la Corporación del Cobre, el monto del descuento según sea la naturaleza del producto a exportar y el mercado de des-

tino. El descuento indicado en esta letra no importará mayor tributación para las Empresas Productoras de Cobre, y

d) La Corporación del Cobre, en todo caso, deberá autorizar previamente y controlar los precios de las exportaciones que efectúe la industria nacional a base de abastecimientos previstos en este artículo. Fijará, además, los precios de venta en el mercado interno."

En discusión, usan de la palabra los señores Ministro de Minería, Chadwick, Bulnes, Palma, Von Mühlenbrock, Contreras Labarca y Gómez.

Cerrado el debate, a indicación de la Mesa se pone en votación las letras a) b) y c), y tácitamente se dan por aprobadas.

Se da cuenta de que el señor Ministro de Minería ha renovado una indicación para suprimir la letra d).

A petición del señor Palma, se divide la votación de esta letra d).

Puesta en votación, sin la frase final: "Fijará además, los precios de venta en el mercado interno," fundan sus votos los señores Gómez, Bulnes y Altamirano; y resulta rechazada por 10 votos a favor, 13 en contra, 1 abstención y 2 pareos que corresponden a los señores Contreras Tapia y Aylwin.

Con la misma votación anterior, se acuerda rechazar la frase final ya mencionada.

Artículo 10.

Derogar este artículo, que es del tenor siguiente:

Artículo 10.—Las nuevas inversiones que efectúen en el país las empresas productoras de cobre gozarán de todos los beneficios contemplados en el decreto con fuerza de ley 427, de 10 de noviembre de 1953, cuyo texto definitivo se fijó por decreto con fuerza de ley 437, de 4 de febrero de 1954, cuando ellas se apliquen a la explotación de yacimientos mineros diferentes de los que actualmente explotan, a actividades agropecuarias, industriales o de otra naturaleza. No obstante lo anterior, se requerirá, en todo caso, que la contabilidad de las operaciones que deriven de estas nuevas inversiones se lleve separada, a fin de identificar inequívocamente los nuevos capitales invertidos y las rentas que de ellos provengan.

Se faculta al Presidente de la República para que a los nuevos capitales que se inviertan en el futuro en faenas de trabajo, pueda otorgarles determinadas franquicias o beneficios contemplados en el decreto con fuerza de ley 427, cuyo texto definitivo se fijó por decreto con fuerza de ley 437, previo informe favorable del Departamento del Cobre en el cual se establezca que tales inversiones significan un aumento efectivo de la capacidad instalada de producción.

En discusión esta proposición, ningún señor Senador usa de la palabra, y tácitamente se aprueba.

Se da cuenta de que los señores Allende, Altamirano, Corbalán, Con-

treras Labarca, Contreras Tapia, Chadwick, Teitelboim, Luego, Rodríguez, Ampuero y doña Julieta Campusano, han renovado una indicación para consultar, con el N° 10, el siguiente artículo, nuevo:

“Las nuevas inversiones que efectúen en el país las empresas productoras de cobre de la Gran Minería, sus compañías subsidiarias o asociadas, se regirán por las disposiciones de la presente ley y no les serán aplicables las normas contenidas en regímenes especiales o de excepción para inversionistas extranjeros o nacionales”.

En discusión, ningún señor Senador usa de la palabra.

Cerrado el debate y terminada la votación, se rechaza por 8 votos a favor, 15 en contra y 2 pareos que corresponden a los señores Aylwin y Contreras Tapia.

Fundan sus votos los señores Altamirano, Chadwick y Musalem.

Artículo 11.

Substitúyese por el siguiente:

“Artículo 11.—Libéranse de derechos de internación y demás impuestos que se perciban por intermedio de las Aduanas, las maquinarias que se internen al país por las empresas mineras chilenas, cualquiera que sea su naturaleza, siempre que se destinen en forma permanente a la explotación de las minas o al beneficio de los minerales, y a condición de que dichas empresas hayan propuesto al Presidente de la República y éste haya aprobado el respectivo proyecto de inversión o ampliación de las ya efectuadas.

Este artículo no podrá, en caso alguno, significar disminución de las franquicias o beneficios legales de que goza actualmente la Pequeña Minería.”

En discusión, ningún señor Senador usa de la palabra, y tácitamente se aprueba.

Artículo 12.

Reemplazarlo por los siguientes:

“Artículo 12-A.—Las Compañías de la Gran Minería del Cobre venderán al contado sus productos en dólares de Estados Unidos o en otras monedas de libre convertibilidad y retornarán en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica o en monedas de libre convertibilidad las cantidades que necesiten para cubrir la totalidad de sus costos y demás gastos en moneda corriente de Chile, así como los impuestos a la renta que les corresponda y los intereses y amortizaciones de títulos de créditos y las participaciones de acciones que sean o hayan sido del Estado o de organismos del Estado en las sociedades mixtas. No obstante podrán efectuar excepcionalmente, la venta y el retorno en otras monedas y condiciones, cuando así lo acuerde o autorice la Corporación del Cobre.

Las Compañías deberán vender las divisas que necesiten para cubrir los costos y demás gastos en moneda corriente en el país, al Banco Central de Chile, el cual estará obligado a adquirirlas al tipo de cambio libre bancario al contado.

Los fondos para cubrir los costos y demás gastos en moneda corriente de Chile, se depositarán mensualmente en cuentas corrientes bancarias en dólares en el Banco Central de Chile, o de acuerdo con las pautas que este organismo señale. Asimismo, se depositarán, de acuerdo con dichas pautas, el primer día hábil de cada mes, las sumas pagaderas en Chile que, según declaración estimativa presentada a la Corporación del Cobre, correspondiere al mes anterior por concepto de impuestos de todas las Compañías y de intereses y amortizaciones de títulos de créditos y participación de acciones que sean o hayan sido del Estado u organismos del Estado en las sociedades mixtas. Las Compañías girarán contra dichas cuentas, para el cumplimiento de las obligaciones mencionadas en este artículo.

Además, las Compañías de la Gran Minería deberán mantener en dichas cuentas un saldo mínimo permanente que se convenga entre éstas y el Presidente de la República y que, en ningún caso podrá ser inferior al 3,5% del monto total del retorno de las compañías, correspondiente al año 1964.

A partir del año 1966, este saldo mínimo aumentará en relación con el incremento de los retornos que deben efectuar las compañías de la gran minería del cobre, en virtud de este artículo, de tal modo, que en ningún caso, este saldo mínimo podrá ser inferior al 3,5% del monto total de los retornos hechos el año inmediatamente anterior."

"Artículo 12-B.—Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior las compañías estarán obligadas a retornar, además, al país, en dólares de los Estados Unidos de América, las cantidades que necesiten para cubrir sus amortizaciones, intereses y dividendos en los términos señalados en el artículo precedente. El Banco Central de Chile estará obligado a autorizar los giros y proporcionar oportunamente la moneda extranjera para que las compañías cumplan las obligaciones correspondientes a estas amortizaciones, intereses y dividendos. Si el Banco Central así no lo hiciere quedan facultadas las compañías para imputar a sus respectivos retornos las cantidades necesarias para cumplir con estas obligaciones."

Se da cuenta de que se han renovado las siguientes indicaciones:

1.—De los señores Senadores del Frente de Acción Popular, para reemplazar este artículo por el siguiente:

"Artículo 12.—Las Compañías retornarán en dólares de los Estados Unidos de América el valor íntegro de sus exportaciones, según las reglas generales que rijan esas actividades del comercio exterior de Chile, ejercidas por exportadores no sometidos a regímenes de excepción.

Las Compañías deberán vender las divisas equivalentes al valor íntegro de sus exportaciones al Banco Central de Chile, el cual estará obligado a adquirirla al tipo de cambio libre bancario al contado, sin que puedan aducir a su favor tipos de cambios o incentivos utilizados o concedidos en beneficio de otros exportadores.

El Banco Central de Chile pondrá a disposición de las compañías, en las épocas señaladas en el artículo 5º, los dólares necesarios para el solo efecto de atender a sus obligaciones tributarias. Asimismo, las proveerá de divisas para efectuar sus gastos en el extranjero que hayan sido previamente aprobados y liquidados por el Departamento del Cobre. Finalmente, al término de cada ejercicio anual y una vez fijados sus resultados definitivos, les otorgará las divisas correspondientes para remesar al exterior las utilidades no sometidas a reinversión en Chile y las amortizaciones que correspondan a créditos obtenidos en el extranjero. Estos créditos, no podrán ser amortizables a plazos inferiores a 25 años ni deben ganar intereses superiores a 4,5% anual.

Con todo, la obligación del retorno íntegro se entenderá cumplida cuando las compañías lo hicieren en divisas diferentes a dólares de los Estados Unidos de América, por haberse regulado el precio de la venta respectiva en la moneda en que se efectúe el retorno. Para que esta excepción sea procedente, será necesario que la venta haya sido aprobada por el Departamento del Cobre”.

2.—Del señor Ministro de Minería para reemplazar el inciso penúltimo por el que se indica:

“Artículo 12.—Las Compañías de Minería del Cobre venderán al contado sus productos en dólares de Estados Unidos o en otras monedas de libre convertibilidad y retornarán en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica o en monedas de libre convertibilidad las cantidades que necesiten para cubrir la totalidad de sus costos y demás gastos en moneda corriente de Chile, así como los impuestos a la renta que les corresponda y los intereses y amortizaciones de títulos de créditos y las participaciones de acciones que sean o hayan sido del Estado o de organismos del Estado en las sociedades mixtas. No obstante, podrán efectuar excepcionalmente la venta y el retorno en otras monedas y condiciones, cuando así lo acuerde o autorice la Corporación del Cobre.

Los fondos para cubrir los costos y demás gastos en moneda corriente de Chile, se depositarán mensualmente en cuentas corrientes bancarias en dólares en el Banco Central de Chile, o de acuerdo con las pautas que este organismo señale. Asimismo, se depositarán, de acuerdo con dichas pautas, el primer día hábil de cada mes, las sumas pagaderas en Chile que, según declaración estimativa presentada a la Corporación del Cobre, correspondiere al mes anterior por concepto de impuestos de todas las Compañías y de intereses y amortizaciones de títulos de créditos y participación de acciones que sean o hayan sido del Estado u organismos del Estado en las sociedades mixtas. Las Compañías girarán, contra dichas cuentas para el cumplimiento de las obligaciones mencionadas en este artículo.

Con todo, si las Compañías propusieran un programa de inversión, deberán mantener en dichas cuentas un saldo mínimo permanente que se convenga entre éstas y el Estado y que se fijará en el respectivo decreto de inversión. Esta obligación no regirá en caso de fuerza mayor o de huelga que impidan o entorpezcan la producción, el transporte o el comercio del cobre”.

3.—De los señores Senadores Campusano (doña Julieta), Contreras Labarca, Aguirre, Miranda, Alessandri (don Fernando) para los efectos reglamentarios, y otros señores Senadores, para agregar, a continuación del artículo 12, los siguientes, nuevos:

“Artículo...—Las Empresas de la Gran Minería del Cobre deberán cubrir desde Chile los gastos y adquisiciones que realicen en el exterior.

El Banco Central otorgará sin más trámite las divisas correspondientes tan pronto tales gastos y adquisiciones hayan sido autorizadas por la Corporación del Cobre”.

“Artículo...— Las Empresas de la Gran Minería del Cobre deberán retornar al país los valores correspondientes a las amortizaciones que realicen. Estos valores deberán permanecer en depósito en el Banco Central de Chile durante un plazo no interior a un año”.

En discusión, usan de la palabra los señores Gómez, Von Mühlbrock y Bulnes.

Queda pendiente la discusión.

Se levanta la sesión.

LEGISLATURA EXTRAORDINARIA.

Sesión 9ª, en 8 de octubre de 1965.

Especial.

(de 15.45 a 21.30 horas).

Presidencia del señor Reyes (don Tomás).

Asisten los Senadores: Aguirre, Ahumada, Alessandri (don Fernando), Altamirano, Allende, Ampuero, Aylwin, Bossay, Bulnes, Campusano (doña Julieta), Contreras Labarca, Contreras Tapia, Corbalán, Curti, Chadwick, Enríquez, Ferrando, Foncea, Gómez, Gumucio, Ibáñez, Juliet, Maurás, Miranda, Musalem, Noemi, Pablo, Palma, Prado, Rodríguez, Teitelboim y Von Mühlbrock.

Concurre, además, el Ministro de Minería, señor Eduardo Simián.

Actúan de Secretario y de Prosecretario los titulares señores Pelagio Figueroa Toro y Federico Walker Letelier, respectivamente.

No hay aprobación de actas, ni cuenta.

ORDEN DEL DIA.

Segundo informe de las Comisiones de Hacienda y de Minería, unidas, recaído en el proyecto de ley sobre convenio del cobre.

Continúa la discusión de las modificaciones introducidas por la Comisión al artículo 12 de la ley 11.828, y de las indicaciones renovadas que inciden en él.

Usan de la palabra los señores Contreras Labarca, Bulnes y Altamirano.

Por la vía de la interrupción, intervienen además los señores Noemi, Ministro de Minería, Chadwick, Palma, Gómez, Allende, Gumucio, Teitelboim y señora Campusano.

Cerrado el debate, se pone en votación la indicación signada con el N° 1, ya transcrita anteriormente y resulta rechazada por 8 votos a favor y 13 en contra y 2 pareos que corresponden a los señores Aylwin y Allende.

A proposición del señor Palma, se divide la votación del artículo 12-A, en la forma que, más adelante, se indicará.

Con motivo de que el texto del inciso primero del artículo 12A, no guarda la debida concordancia con el inciso tercero del artículo 1° de la ley 11.828, ya aprobado, el señor Bulnes formula indicación, que es aprobada con el asentimiento unánime de los Comités, para facultar a la Mesa que le dé a aquél la redacción que permita establecer la correspondiente armonía.

Se da cuenta de que el señor Ministro ha renovado una indicación para suprimir la frase final del inciso segundo, que dice: "al contado".

En votación, fundan sus votos los señores Noemi, Gómez, Bulnes, Altamirano, Musalem, Von Mühlenbrock y Chadwick. Concluída, se rechaza la indicación por 5 votos a favor, 15 en contra, 2 abstenciones y 4 pareos que corresponden a los señores Aylwin, Palma, Bossay y Allende.

Sometido a votación el inciso 3°, tácitamente se da por aprobado.

En votación la indicación del señor Ministro signada con el N° 2, que tiene por objeto sustituir el inciso penúltimo por otro cuyo tenor fue transcrito anteriormente, se rechaza por 10 votos a favor, 12 en contra y 3 pareos que corresponden a los señores Palma, Bossay, Allende y Ampuero.

Queda, en consecuencia, aprobado el inciso propuesto en el informe. Sometido a votación el inciso final, tácitamente se da por aprobado.

Seguidamente, se pone en votación el artículo 12-B, cuyo texto ya se transcribió anteriormente. Funda su voto el señor Bulnes, y se aprueba por 10 votos a favor, 9 en contra y 1 pareo que corresponde al señor Bossay.

Puesta en votación la indicación signada con el número 3, para agregar, a continuación, del artículo 12-B, dos artículos nuevos del tenor ya mencionado, tácitamente se dan por aprobados con la misma votación anterior.

Con relación al segundo artículo recién aprobado en la indicación N° 3, el señor Chadwick formula indicación, que es aprobada con el acuerdo unánime de los Comités, en el sentido de facultar a la Mesa para que refunda este artículo, nuevo, con el N° 12-B, dándole una nueva redacción que contemple con claridad sus disposiciones específicas.

Artículo 13

Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 13.—Las empresas a que se refieren los artículos 1º, 2º y 4º de esta ley, deberán llevar el total de su contabilidad en Chile, conforme a las leyes vigentes sobre esta materia.

Los gastos que realicen en el exterior sólo podrán ser aceptados para determinar la renta afecta a impuesto, con la verificación y comprobación de la Corporación del Cobre, sin perjuicio de las facultades de la Dirección de Impuestos Internos, en especial cuando esos gastos provengan de cargos efectuados por empresas principales, filiales o asociadas respecto de aquéllas que operen en Chile.

Los gastos que se realicen en el exterior deberán cubrirse desde Chile.”

Se da cuenta de que el señor Ministro de Minería ha renovado una indicación para suprimir el inciso final propuesto por las Comisiones.

En discusión ambas proposiciones, usa de la palabra el referido señor Ministro.

Cerrado el debate, se pone en votación la indicación, en el sentido de que si es aprobada, también se daría por aprobado el inciso primero propuesto en el informe. Concluida, tácitamente se aprueba.

Se da cuenta de que los señores Allende, Altamirano, Ampuero, Chadwick, Corbalán, Teitelboim, Contreras Labarca, Contreras Tapia, Luengo, Rodríguez y señora Campusano, han renovado una indicación para agregar, a continuación, el siguiente artículo, nuevo:

“Artículo. . .—Las empresas productoras, sus subsidiarias y asociadas que operen en el país, quedan obligadas a invertir en Chile sus utilidades excesivas.

Se entienden por tales, las que excedan del cuatro y medio por ciento anual del monto a que estén reducidas, en el respectivo ejercicio, las inversiones iniciales y sus ampliaciones, tomando en consideración las amortizaciones que se hayan efectuado hasta el balance en que deban calcularse las utilidades excesivas.

La nueva inversión prevista en este artículo se hará íntegramente en bonos del Estado, tomados a la par, de un mil dólares cada uno, con un interés de cuatro y medio por ciento anual y amortizables en veinticinco años, de la emisión que hará anualmente el Presidente de la República con este fin.

Los recursos provenientes de la colocación de esos bonos se destinarán exclusivamente al plan de desarrollo agrícola, industrial y minero que confeccionará y llevará a efecto la Corporación de Fomento de la Producción, por sí misma o por medio de las reparticiones públicas o entidades de administración descentralizada que ella designe.

El mismo plan de desarrollo contendrá las previsiones financieras necesarias para el servicio de dichos bonos.

Las amortizaciones, por depreciación de las instalaciones que efectúan las empresas sometidas a esta ley quedarán sujetas a la misma obligación”.

En discusión, usan de la palabra los señores Corbalán, Bulnes, Chadwick, Noemi y Contreras Labarca.

Cerrado el debate, se pone en votación, y resulta rechazada por 7 votos a favor y 16 en contra.

Fundan sus votos los señores Gómez, Bulnes, Corbalán, Von Mühlentrock y señora Campusano.

A continuación, las Comisiones recomiendan agregar el siguiente Párrafo II: “De la Reinversión de Utilidades”.

En discusión, ningún señor Senador usa de la palabra, y tácitamente se aprueba.

En este párrafo, ya aprobado, las Comisiones proponen consultar los siguientes artículos, nuevos:

Artículo 13-A.—Cuando el Presidente de la República otorgue a una empresa minera extranjera o a un grupo de empresas mineras extranjeras o a los accionistas de cualquiera de ellas, uno o más de los beneficios, franquicias y derechos a que se refiere el artículo 2º de la ley que

crea este párrafo, deberá imponer simultáneamente a la empresa o grupos de empresas la obligación de reinvertir en Chile una parte del total de sus utilidades, una vez deducido el impuesto único, en conformidad a las normas siguientes:

1) Estará libre de la obligación de reinversión aquella parte de las utilidades que no exceda del 10% del capital propio invertido por la misma empresa en Chile, salvo que el Presidente de la República, en el mismo decreto por el cual concede los beneficios, franquicias y derechos, determine para este efecto un porcentaje inferior al ya indicado.

El Reglamento dispondrá la forma de establecer el capital propio dentro de los conceptos generales señalados en el artículo 16 de la ley Nº 7.144.

2) Las utilidades que excedan del porcentaje a que se refiere el número anterior estarán afectas a reinversión con arreglo a la siguiente escala:

Más del 10% y hasta el 20%	20%
Más del 20% y hasta el 30%	30%
Más del 30% y hasta el 40%	40%
Más del 40%	50%.

3) La reinversión deberá destinarse a cualquiera de los siguientes objetivos a elección de las respectivas empresas mineras:

a) Al aumento de su capacidad instalada de producción;

b) A nuevas actividades que aumenten el volumen de la producción nacional, sea mediante la creación de nuevas empresas o ampliación de las existentes y siempre que en dichas empresas tenga mayoría el capital nacional, ya sea del Estado, empresas estatales o de particulares;

c) A la adquisición de bonos del Estado adquiridos a la par, amortizables en el curso de 20 años y con un interés del 4,5% anual, para cuyo efecto se faculta al Presidente de la República para efectuar las emisiones correspondientes.

La reinversión en el objeto señalado en la letra a) deberá complementarse con una nueva inversión de un monto equivalente al doble de la reinversión.

Los recursos provenientes de la colocación de los bonos a que se refiere la letra c) se entregarán a la Corporación de Fomento de la Producción para aplicarlos a la ejecución de su Plan General de Desarrollo.

La Corporación de Fomento de la Producción realizará las reinversiones en las provincias productoras de cobre y en las de Coquimbo, Colchagua, Chiloé, Aisén y Magallanes.

4) La reinversión deberá ser autorizada por el Presidente de la República previo informe favorable de la Corporación del Cobre si se hiciera en actividades mineras, y de ese organismo y de la Corporación de Fomento de la Producción si se hiciera en actividades de cualquiera otra clase.

5) Con relación a las reinversiones que se efectúen en actividades mineras, el Presidente de la República podrá otorgar los beneficios, fran-

quicias y derechos a que se refiere el artículo 2º de la ley que crea este Párrafo II. Con relación a las reinversiones que se efectúen en actividades de cualquiera otra clase, el Presidente de la República podrá otorgar los beneficios, franquicias y derechos contemplados en el D.F.L. N° 258, de 1960, siempre que la actividad en que se reinvierta sea de aquéllas a que dicho D.F.L. permita otorgar tales garantías.

6) No habrá obligación de reinvertir las utilidades provenientes de una reinversión.

7) El presidente de la República, en el mismo decreto en que fije la obligación de reinvertir, podrá postergar la reinversión por un plazo igual al de la inversión convenida hasta un máximo de cinco años contados desde la fecha del decreto de inversión.

8) Las empresas obligadas a reinvertir deberán retornar a Chile, en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, aquella parte de sus utilidades que deba ser objeto de reinversión, en las mismas oportunidades y de acuerdo con las mismas normas que establecen en el artículo 5º para el pago provisional y el definitivo del impuesto a la renta. Las sumas que cada empresa retorne de acuerdo con este número se depositarán de inmediato en una cuenta especial en el Banco Central de Chile, cuenta que estará a nombre de la empresa, pero contra la cual ésta no podrá girar sino para los efectos del presente artículo y con el visto bueno de la Corporación del Cobre.

9) Corresponderá a la Corporación del Cobre la fiscalización de lo dispuesto en el presente artículo, sin perjuicio de las funciones que se encomiendan a la Corporación de Fomento de la Producción y de las atribuciones del Servicio de Impuestos Internos para fijar las sumas a reinvertir de acuerdo con lo establecido en el número anterior en relación con el artículo 5º.

En discusión este artículo, usan de la palabra los señores Ministro de Minería, Bulnes, Corbalán y Palma.

Cerrado el debate, los señores Contreras Labarca y Chadwick solicitan votar separadamente los números 3) letra a) y b), 5) y 7).

Se pone en votación el artículo, con excepción de aquellos números en que se ha pedido pronunciamiento separado, y se aprueba por 14 votos a favor, 7 en contra y 1 pareo que corresponde al señor Allende.

Fundan sus votos los señores Prado, Noemi, Palma, Gómez, Ibáñez, Bulnes, Allende, Altamirano, Von Mühlenbrock y señora Campusano (doña Julieta).

En votación las letras a) y b) del N° 3), se aprueban por 12 votos a favor, 7 en contra y 1 pareo que corresponde al señor Senador ya señalado.

En votación el N° 5), resulta aprobado por 12 votos a favor, 7 en contra, 2 abstenciones y el pareo señalado anteriormente.

Puesto en votación el N° 7), tácitamente se aprueba con la misma votación precedente.

Artículo 13-B.—Las obligaciones establecidas en el artículo anterior se aplicarán también a las empresas que sean accionistas o socias de las

sociedades mineras mixtas con relación a las cuotas que les correspondan en las utilidades de éstas.

En discusión, ningún señor Senador usa de la palabra, y tácitamente se aprueba, con la misma votación producida respecto del N° 7) del artículo anterior.

Seguidamente, las Comisiones recomiendan reemplazar el 'Párrafo II Del Departamento del Cobre' por el siguiente: "Párrafo III De la Corporación del Cobre."

En discusión, ningún señor Senador usa de la palabra, y tácitamente se da por aprobado, con los votos en contrario de los Senadores del Frente de Acción Popular presentes.

Artículo 14

Sustituirlo por el siguiente:

"Artículo 14.—Créase, con personalidad jurídica y con domicilio en la ciudad de Santiago, la Corporación del Cobre de Chile, que se regirá por las disposiciones de la presente ley y de sus reglamentos, en lo que refiere al ejercicio de sus funciones, facultades, actividad y administración.

La Corporación del Cobre de Chile estará sujeta a la fiscalización de la Contraloría General de la República y sus funcionarios quedarán afectos a las responsabilidades penales de los funcionarios públicos.

El patrimonio estará formado por los recursos que se otorgan por la presente ley, por los bienes de toda clase que adquiera en el desarrollo o a consecuencia del cumplimiento de sus fines y por los recursos especiales que se le asignen por ley.

Las relaciones de la Corporación del Cobre con el Gobierno se efectuarán a través del Ministerio de Minería."

Se da cuenta de que el señor Ministro de Minería ha renovado indicación para sustituir el inciso segundo de este artículo por el siguiente:

"La Corporación del Cobre de Chile estará sujeta únicamente a la fiscalización de la Superintendencia de Bancos."

En discusión, usan de la palabra los señores Ministro de Minería y Bulnes.

Cerrado el debate, el señor Gómez solicita votación separada para el inciso final.

Puestos en votación los incisos primero y tercero, tácitamente se dan por aprobados.



En votación la indicación renovada, se rechaza por 7 votos a favor, 12 en contra y 3 pareos que corresponden a los señores Aylwin, Palma y Allende.

Fundan sus votos los señores Corbalán, Gumucio, Bulnes, Altamirano, Chadwick, Musalem y Von Mühlenbrock.

Sometido a votación el inciso 4º, final, tácitamente se da por aprobado.

Queda pendiente la discusión de este asunto.

Por haber llegado la hora de término de la presente sesión, ésta se levanta.