

REPUBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACION OFICIAL.

LEGISLATURA 313^a, ORDINARIA.

Sesión 37^a, en martes 17 de agosto de 1971.

Ordinaria.

(De 16 a 18.32).

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES RICARDO FERRANDO KEUN, VICEPRESIDENTE, Y TOMAS REYES VICUÑA, PRESIDENTE ACCIDENTAL.

SECRETARIOS, EL SEÑOR PELAGIO FIGUEROA TORO, Y EL PROSECRETARIO, SEÑOR DANIEL EGAS MATAMALA.

INDICE :

Versión taquigráfica.

	Pág.
I. ASISTENCIA	3027
II. APERTURA DE LA SESION	3027
III. LECTURA DE LA CUENTA	3027
Postergación de las materias que se encuentran en tabla	3028
Beneficios para familiares de detectives fallecidos en actos de servicio	3028

	Pág.
Reajuste de pensiones a sección tripulantes de la Caja de Previsión de la Marina Mercante Nacional. Preferencia... ..	3029
IV. ORDEN DEL DIA:	
Proyecto de ley, en segundo trámite, que establece normas para la reconstrucción de zonas afectadas por los sismos (se despacha)	3029
V. TIEMPO DE VOTACIONES:	
Representante del Senado ante Comisión Organizadora de la Conferencia de la UNCTAD (se elige)	3051
<i>A n e x o s .</i>	
DOCUMENTOS:	
1.—Informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento recaído en el proyecto que regula el ejercicio del derecho a voto de los analfabetos	3053
2.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que otorga recursos para la realización de diversas obras públicas en las provincias de Valdivia y Llanquihue	3064
3.—Informe de la Comisión de Obras Públicas recaído en el proyecto que establece que la Junta de Aeronáutica Civil otorgará permisos de tráfico regular para operar entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes a las Líneas Aéreas Comerciales que indica :... ..	3070
4.—Informe de la Comisión de Obras Públicas recaído en el proyecto que concede diversos beneficios a los parientes que indica de los detectives señores Mario Marín Silva, Gerardo Enrique Romero Infante y Carlos Antonio Pérez Bretti	3108
5.—Informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social recaído en el proyecto que concede diversos beneficios a los parientes que indica de los detectives Mario Marín Silva, Gerardo Enrique Romero Infante y Carlos Antonio Pérez Bretti	3109

VERSION TAQUIGRAFICA.

I. ASISTENCIA.

Asistieron los señores:

- Acuña Rosas, Américo;
- Aguirre Doolan, Humberto;
- Baltra Cortés, Alberto;
- Ballesteros Reyes, Eugenio;
- Campusano Chávez, Julieta;
- Carmona Peralta, Juan de Dios;
- Carrera Villavicencio, María Elena;
- Chadwick Valdés, Tomás;
- Ferrando Keun, Ricardo;
- Foncea Aedo, José;
- Fuentealba Moena, Renán;
- García Garzena, Víctor;
- Gumucio Vives, Rafael Agustín;
- Hamilton Depassier, Juan;
- Ibáñez Ojeda, Pedro;
- Juliet Gómez, Raúl;
- Lorca Valencia, Alfredo;
- Luengo Escalona, Luis Fernando;
- Miranda Ramírez, Hugo;
- Montes Moraga, Jorge;
- Musalem Saffie, José;
- Noemi Huerta, Alejandro;
- Ochagavía Valdés, Fernando;
- Olguín Zapata, Osvaldo;
- Pablo Elorza, Tomás;
- Palma Vicuña, Ignacio;
- Papic Ramos, Luis;
- Prado Casas, Benjamín;
- Reyes Vicuña, Tomás;
- Rodríguez Arenas, Aniceto;
- Sepúlveda Acuña, Adonis;
- Silva Ulloa, Ramón;
- Teitelboim Volosky, Volodia;
- Valente Rossi, Luis, y
- Valenzuela Sáez, Ricardo.

Concurrió, además, el señor Ministro de Hacienda, don Américo Zorrilla Rojas.

Actuó de Secretario el señor Pelagio Figueroa Toro y de Prosecretario el señor Daniel Egas Matamala.

II. APERTURA DE LA SESION.

—Se abrió la sesión a las 16.00, en presencia de 12 señores Senadores.

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

III. LECTURA DE LA CUENTA.

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

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

Oficios.

Tres, del señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, y de los señores Subsecretario de la Vivienda y Urbanismo y Director de los Ferrocarriles del Estado, con los cuales dan respuesta a las peticiones que se indican, formuladas por los Honorables Senadores señores Acuña (1), Ochagavía (2) y Valenzuela (3):

- 1) Abastecimiento de agua potable en La Unión.
- 2) Presupuestos de la Corporación de Magallanes, Instituto CORFO Chiloé e Instituto CORFO Aisén.
- 3) Señalizadores automáticos para cruces de calles que indica en San Vicente de Tagua-Tagua.

—Quedan a disposición de los señores Senadores.

Informes.

Uno de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, que regula el ejer-

cicio del derecho a voto de los analfabetos (véase en los Anexos, documento 1).

Uno de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que otorga recursos para la realización de diversas obras públicas en las provincias de Valdivia y Llanquihue (véase en los Anexos, documento 2).

Uno de la Comisión de Obras Públicas, recaído en el proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Hamilton, que establece que la Junta de Aeronáutica Civil otorgará permisos de tráfico regular para operar entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes a las Líneas Aéreas Comerciales que indica (véase en los Anexos, documento 3).

Cuatro, de las Comisiones de Obras Públicas, Trabajo y Previsión Social, Asuntos de Gracia y Revisora de Peticiones, recaídos en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que concede diversos beneficios a los parientes que indica de los detectives señores Mario Marín Silva, Gerardo Enrique Romero Infante y Carlos Antonio Pérez Bretti (véanse en los Anexos, documentos 4 y 5).

—*Quedan para tabla.*

POSTERGACION DE LAS MATERIAS QUE SE ENCUENTRAN EN TABLA.

El señor OCHAGAVIA.—Señor Presidente, en el ánimo— entiendo que lo comparte todo el Senado— de despachar cuanto antes el proyecto de reconstrucción de las provincias afectadas por los sismos, yo quisiera pedir lo mismo que había insinuado mi Honorable colega el señor García: que para dar preferencia a ese proyecto se suprimieran la tabla de Fácil Despacho y la hora de Incidentes de esta sesión.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Es lo que iba a proponer.

El señor OCHAGAVIA.— Me parece

que sería la única manera de que hoy termináramos con ese proyecto.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Yo iba a proponer a la Sala que la tabla de Fácil Despacho de hoy quedara anunciada en los mismos términos para la sesión ordinaria de mañana.

El señor REYES.—Otra solución sería aprobarla.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Queda para la sesión de mañana.

De este modo podemos comenzar de inmediato con el Orden del Día, y cuando lleguemos a la hora de Incidentes decidiremos si procede suprimirla, porque podría ser que en ese momento hubiéramos terminado el despacho del proyecto de reconstrucción.

El señor LORCA.—Perfecto.

BENEFICIOS PARA FAMILIARES DE DETECTIVES FALLECIDOS EN ACTOS DE SERVICIO.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Para referirse a la Cuenta, tiene la palabra el Honorable señor Montes.

El señor MONTES.—Señor Presidente, acaba de darse cuenta de varios informes de Comisiones recaídos en el proyecto de ley que concede diversos beneficios a los parientes de los detectives muertos en las condiciones trágicas que todos conocen.

Tengo entendido que la semana pasada se acordó, a petición del Senador que habla, la suma urgencia para esta iniciativa, es decir despacharla en el plazo de diez días, por lo que supongo que se incluirá en la tabla de mañana. Quisiera corroborarlo.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Se incluirá en primer lugar en la tabla de mañana. Dada la "suma" urgencia, le corresponde.

El señor MONTES.—Muchas gracias.

REAJUSTE DE PENSIONES A SECCION TRIPULANTES DE LA CAJA DE PREVISION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL. PREFERENCIA.

El señor BALLESTEROS.—Señor Presidente, tengo entendido que, por acuerdo de los Comités, el jueves próximo debe celebrarse una sesión especial, o que por lo menos la Mesa está facultada para convocar al Senado para ese día.

En consecuencia, me permito solicitarle que tenga a bien considerar la posibilidad de que en dicha sesión podamos despachar el proyecto de ley que figura con el número 21 de la tabla ordinaria de hoy, con informe favorable de la Comisión de Trabajo y Previsión Social, la cual lo aprobó en la misma forma como lo hizo la Cámara. Se trata de una iniciativa que permite reajustar las pensiones de los tripulantes de la Caja de Previsión de la Marina Mercante Nacional, lo que ellos están esperando desde hace largo tiempo. Es cuanto la apruebe el Senado, quedará en condiciones de ser promulgada como ley.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Con el mayor agrado la Mesa toma nota de la insinuación que acaba de hacer Su Señoría.

El señor BALLESTEROS.— Muchas gracias, señor Presidente.

IV. ORDEN DEL DIA.

NORMAS PARA RECONSTRUCCION DE ZONAS AFECTADAS POR LOS SISMOS.

El señor FIGUEROA (Secretario).—Corresponde seguir ocupándose en el proyecto de ley que dicta normas para la reconstrucción de las zonas afectadas por los sismos.

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

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 29ª, en 3 de agosto de 1971.

Informe de Comisión:

Gobierno y Hacienda, unidas, sesión 32ª, en 10 de agosto de 1971.

Discusión:

Sesión 32ª, en 10 de agosto de 1971 (se aprueba en general); 35ª, en lunes 16 de agosto de 1971; 36ª, en martes 17 de julio de 1971.

El señor FIGUEROA (Secretario).—Las Comisiones Unidas proponen agregar un artículo 35, nuevo, cuyo inciso primero fue votado negativamente por los señores Senadores del Partido Nacional. Este inciso dice lo siguiente:

“Los recursos financieros, tributarios o de cualquiera índole que se obtengan en virtud de esta ley, salvo disposición expresa en contrario, se destinarán exclusivamente al “Fondo Nacional de Reconstrucción”, que se crea en virtud del artículo 37 transitorio, y una vez financiado éste se destinará a la formación del “Fondo de Desarrollo Económico de la zona afectada por los sismos ocurridos el 8 de julio de 1971”.”

El resto del artículo fue aprobado por la unanimidad de las Comisiones.

El señor IBAÑEZ.— Hay unanimidad en la Sala, señor Presidente.

—Se aprueba el artículo, por unanimidad.

El señor FIGUEROA (Secretario).—En seguida, las Comisiones proponen agregar un artículo 36, nuevo, respecto del cual se ha pedido votación.

Dice así:

“Los nuevos impuestos y aumentos de tasas que se establecen en esta ley así como la afectación de ingresos vigentes

al financiamiento de ella, regirán desde el día siguiente al de su publicación en el "Diario Oficial" y hasta el 31 de diciembre de 1972.

"Sin embargo, el plazo de vigencia indicado podrá prorrogarse hasta el 31 de diciembre de 1973 si durante él se recaudaren ingresos provenientes del financiamiento de esta ley inferiores a 4 mil millones de escudos."

A pesar de haber sido aprobado por unanimidad en las Comisiones, el Comité Demócrata Cristiano ha pedido votarlo, y el Comité Unión Socialista Popular solicitó que esa votación sea nominal.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En votación nominal el artículo.

—(*Durante la votación*).

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

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Puede fundar el voto Su Señoría.

El señor BALLESTEROS.—Voto favorablemente esta disposición que prorroga la vigencia de los impuestos hasta cierto límite con el objeto de que esos recursos adicionales o excedentes se destinen al financiamiento de las corporaciones que hemos creado.

Como oportunamente lo hicimos presente, para que esas entidades tengan verdadero sentido, deben contar con los recursos indispensables para solventar sus obligaciones y ejercer debidamente las atribuciones que se les otorgan. Consecuentes con este principio que hemos sostenido, prestamos nuestra aprobación a este artículo 36, porque constituye una de las palancas más eficaces del financiamiento de tales organismos.

También quiero dejar constancia de mi satisfacción por las palabras que hemos oído al señor Ministro de Hacienda en cuanto ha manifestado el interés y el compromiso del Gobierno en el sentido de aceptar este financiamiento. Ello nos asegura que, si el Parlamento aprueba esta dispo-

sición, nos encontraremos frente a corporaciones debidamente financiadas.

Voto que sí.

El señor GARCIA.—Señor Presidente, nosotros votamos favorablemente esta norma. Pero entiendo que en su parte técnica habrá sido estudiada por los funcionarios del Ministerio de Hacienda, pues ha de empezar a regir un impuesto a la compraventa desde determinado día del mes que no será el primero; es decir, tendrán que hacerse por partes las declaraciones respectivas: una, respecto de los impuestos antiguos, y otra, de los nuevos. Ello producirá una pequeña dificultad administrativa, que supongo se habrá previsto. En todo caso, si hubiera sobre el particular algún problema, se podrían consignar en el veto las normas que permitan aplicar correctamente el precepto, pues lo que pretende el Senado es que él empiece a regir cuanto antes.

El señor HAMILTON.—Estamos de acuerdo. Retiramos la solicitud de votación.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Ha sido formulada por escrito, señor Senador.

El señor SILVA ULLOA.—Yo pedí votación nominal al calor del debate de esta mañana, pero si en este momento hay unanimidad. . .

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Si le parece a la Sala, se aprobaría el artículo por unanimidad.

El señor PALMA.—No, señor Presidente. Quiero fundar mi voto.

El señor SILVA ULLOA.—Que continúe la votación, entonces.

El señor MONTES.—Señor Presidente, el artículo 36 tiene estrechísima relación con el artículo 35, que acabamos de aprobar. De manera que si no resolviéramos favorablemente esta nueva disposición, serían inútiles las normas del artículo 35.

En consecuencia, nos parece indispensable la prórroga, para que puedan ope-

rar los acuerdos a que hemos arribado y que se consignan en el artículo 35.

Voto que sí.

El señor OCHAGAVIA.—Señor Presidente, quiero destacar que el Ejecutivo contará con recursos que la Oposición le entrega para financiar el proyecto de reconstrucción. Espero que, como lo ha manifestado el señor Ministro de Hacienda, el Presidente de la República nos proponga en el veto disposiciones que alcancen a la provincia de Aisén.

Repito: con esos recursos y la prórroga de impuesto, queda garantizado todo el financiamiento de la ley en debate.

Voto que sí.

El señor PALMA.— Señor Presidente, el artículo que estamos contribuyendo a aprobar viene precisamente a resolver un problema que puede surgir si el monto de los daños ocasionados por la catástrofe resultan superiores al que se calculó inicialmente.

Por eso mismo tenemos amplitud de criterio para dar un mayor financiamiento que permita abordar los problemas derivados del reciente terremoto y de otras catástrofes sobre cuyas consecuencias legisla el Parlamento.

Pero he pedido la palabra principalmente para destacar dos hechos. Primero, el artículo que estamos despachando significa dar al Ejecutivo ingresos extraordinarios para esos fines, superiores a los ochocientos millones de escudos: el impuesto a la compra de dólares puede producir unos 300 millones; el que se establece sobre los artículos exentos de derechos de internación, unos 100 millones; la modificación del estatuto aduanero de Arica por el año 73, unos 40; el impuesto a la primera compraventa de automóviles, unos 260 millones; y los mayores ingresos aduaneros por la contratación de empréstitos externos, puede alcanzar a una cantidad anual estimada en unos 100 millones. Estas y otras cantidades dan una cifra que bordea los 800 millones, suma con-

siderable que implica un acto de confianza del Parlamento hacia el Ejecutivo.

En segundo término, con esta cifra y sobre la base del rendimiento del proyecto presentado por las Comisiones en su primer informe, después de restar las cantidades que se destinan a ENAMI y otros organismos, se dispondrá, para los fines de la reconstrucción, de una suma superior a los seis mil millones de escudos. De tal manera que el Ejecutivo podrá llevar adelante este programa de reconstrucción y desarrollo de las provincias afectadas por el sismo con una amplitud nunca antes vista en la historia de Chile.

Asume, por lo tanto, el Gobierno, la enorme responsabilidad de estimular el desarrollo de las provincias afectadas.

Voto favorablemente este precepto, por estar ligado a las disposiciones establecidas en el artículo 35, que interesan especialmente a las provincias de Valparaíso y Aconcagua y Atacama y Coquimbo.

El señor SILVA ULLOA.—Votaré afirmativamente.

Sin embargo, deseo señalar que esta disposición deberá ser corregida por la vía del veto, porque tiene dos factores limitantes. En primer lugar, la prórroga a que se refiere opera sólo en el caso de que los impuestos y préstamos, es decir, los recursos financieros que se otorgan, sean inferiores a 4.000 millones de escudos.

El señor FONCEA.—Los préstamos no.

El señor SILVA ULLOA.—Me refiero al total.

Lea el artículo, Honorable colega.

He sostenido —y creo, desgraciadamente, que los hechos lo van a confirmar— que los daños producidos por esta catástrofe son muy superiores a los 4.000 millones de escudos, que es la cifra límite para la ampliación de los impuestos.

Por otra parte, como también se persigue el objetivo de dar un capital semilla a los institutos de desarrollo que se crean,

será necesario, por la vía del veto, adecuar la redacción de la iniciativa.

Voto que sí.

El señor CARMONA.—Votaré en contra de esta disposición, primero, porque no me gustan los preceptos condicionados y, en seguida, porque considero que el Congreso puede revisar la política tributaria en caso de que no se produzcan los rendimientos adecuados. A mi juicio, la ocasión para verificar el rendimiento de los impuestos y el monto de los recursos que otorga este proyecto, es precisamente la fecha de vencimiento de aquéllos. Siempre lo ha considerado así el Parlamento. Esta es la primera vez que se concede una prórroga de los tributos sin prever de manera adecuada la situación que se producirá en el futuro.

Porque no me gustan estos preceptos que carecen de oportunidad y que implican renunciar anticipadamente a ciertas facultades del Congreso, como tampoco concuerdo con normas condicionadas, que darán origen a miles de interpretaciones sobre si se han recaudado los recursos suficientes, voto que no.

El señor FONCEA.—Estoy convencido de que lo mejor que un Senador puede hacer cuando llega a este recinto es no consultar a nadie acerca de las disposiciones que se discutirán en la sesión respectiva. Digo lo anterior, porque en los dos días que llevamos debatiendo el proyecto he escuchado a personas que pueden considerarse técnicas en materia de financiamiento y en asuntos económicos, afirmar que esta norma es una aberración jurídica sin precedentes en los anales del Parlamento y que significa, simplemente, renunciar por anticipado a las prerrogativas del Congreso. Pues bien, ahora he visto que, con excepción de la del Honorable señor Carmona, toda la votación ha sido favorable a este precepto.

Me interesa únicamente señalar que el límite de 4.000 millones de escudos que se establece como condición para prorrogar hasta el 31 de diciembre de 1973 los im-

puestos establecidos en este proyecto de ley, no se refieren, como indicaba el Honorable señor Silva Ulloa, ni a los préstamos en dólares ni a los créditos contratados en el exterior, pues el artículo 36 comienza diciendo: "Los nuevos impuestos y aumentos de tasas que se establecen en esta ley"... Y todas sus disposiciones aluden a los nuevos impuestos y tasas que se fijan.

A mi juicio, la disposición es muy clara. Yo la interpreto en el sentido de que no habrá que descontar los recursos provenientes del préstamo por 125 millones de dólares, en el caso de que se contrate, y de los demás créditos internos. No hay duda de que la norma habría sido mucho más sincera si hubiera establecido claramente que estos gravámenes se prorrogaban hasta el año 1973.

Me interesaba fundar el voto, porque he visto muchas contradicciones entre lo que se señala en las conversaciones que tenemos los Senadores, las consultas que se hacen y la forma como, en definitiva, se vota en la Sala. A pesar de llevar muchos años como parlamentario, he quedado abismado ante este hecho.

El señor MONTES.—Su Señoría no ha entendido bien.

El señor FONCEA.—He comprendido perfectamente. Por eso, voto en contra de este artículo.

El señor IBAÑEZ.—Comprendo que en un proyecto tan largo y complejo como el que estamos discutiendo se produzcan malos entendidos como el que acabamos de escuchar.

En mi opinión, el artículo en debate debemos juzgarlo a la luz de la disposición anterior, la N° 35, que dice: "Los recursos financieros, tributarios o de cualquiera índole que se obtengan en virtud de esta ley,"... Es decir, se refiere no sólo a los impuestos que el proyecto establece, sino también a los préstamos externos, a la emisión de bonos, etcétera. Por otra parte, la iniciativa en debate no otorga recursos que carezcan de destinación, ya

que el mismo artículo 35 dispone que, una vez cumplidas las finalidades de la reconstrucción, los excedentes que se produjeran pasarán al Fondo de Desarrollo Económico. En consecuencia, la totalidad de los recursos, cualquiera que sea la fuente de donde provengan y los excedentes, se destinarán a los Fondos de Desarrollo una vez cumplidas las finalidades de la reconstrucción.

Por las razones expuestas, considero que el artículo 36 es una disposición totalmente necesaria y lógica para cumplir las finalidades que se tuvieron en vista al aprobar el artículo 35.

Voto favorablemente.

—*Se aprueba el artículo (23 votos contra 2 y 3 pareos).*

—*Votaron por la afirmativa los señores Baltra, Ballesteros, Campusano, Ferrando, Fuentealba, García, Gumucio, Hamilton, Ibáñez, Lorca, Miranda, Montes, Musalem, Noemi, Ochagavía, Palma, Papic, Prado, Reyes, Rodríguez, Silva Ulloa, Valente y Valenzuela.*

—*Votaron por la negativa los señores Carmona y Foncea.*

—*No votaron, por estar pareados, los señores Acuña, Luengo y Olguín.*

El señor FIGUEROA (Secretario). — Los artículos 37 y 38, propuestos por las Comisiones, fueron aprobados por unanimidad.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Conforme al acuerdo general, quedan aprobados.

El señor FIGUEROA (Secretario). — El artículo 39 fue aprobado con la abstención del Honorable señor Montes en lo que atañe a aumentar en 28 millones de escudos el total de la cantidad asignada a la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios.

Por su parte, los Honorables Senadores señoras Carrera y Campusano y señores Silva Ulloa, Foncea, Rodríguez, Chadwick, Gumucio, Valente, Hamilton, Valenzuela, Olguín, Carmona, Reyes, Papic, Musalem, Ballesteros (para los efectos re-

glamentarios), Fuentealba, Palma y Pablo, han renovado indicación para cambiar, en el inciso octavo del ítem que se crea, la cantidad 373 millones 100 mil escudos, por 418 millones 100 mil escudos para la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios, y para aumentar, de 5 millones de escudos, a 50 millones de escudos la destinación para la maternidad del Hospital del Salvador en la provincia de Santiago, agregando que se trata de un reemplazo o construcción nueva.

El señor BALLESTEROS.—Está mal formulada la indicación.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En votación.

—*(Durante la votación).*

El señor SILVA ULLOA.—La indicación se formuló en relación con el primer informe de las Comisiones Unidas. A mi juicio, debe ser formulada a la letra a) del artículo 39 de este segundo informe y autorizar a la Mesa para dar al artículo la redacción que corresponda.

Tenemos un criterio dispar frente a estas destinaciones; pero estaríamos por aprobarlas con el propósito de despachar rápidamente el proyecto, manteniendo la votación que se produjo en las Comisiones Unidas. Más facilidad, ¿dónde?

El señor BALLESTEROS.— Reitero que está mal formulada la indicación, pues debe entenderse hecha a la letra a) del artículo 39. Si no se procede así, al aumentar el monto global de las asignaciones, se entendería que hay detrimento de las distribuciones ya hechas, lo que nos parece inaceptable.

En esas condiciones, no tendríamos inconveniente en darle nuestra aprobación.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Si le parece a la Sala, se aprobará la indicación, autorizando a la Mesa para redactar el artículo en la forma señalada.

Acordado.

El señor SILVA ULLOA.— También deben entenderse aprobadas todas las

otras enmiendas propuestas por las Comisiones Unidas a este artículo.

El señor FIGUEROA (Secretario). — Se daría por aprobado el resto del artículo, con la misma votación producida en las Comisiones.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Exacto.

Si le parece a la Sala, así se procederá. Acordado.

El señor FIGUEROA (Secretario). — En seguida, se consigna como letra b) del mismo artículo 39 la que se señala en el informe. El acuerdo se adoptó con los votos contrarios de los Senadores de la Unidad Popular y del Honorable señor Silva Ulloa en lo relativo a aumentar de 60 a 90 millones de escudos el total de la cantidad asignada.

El señor SILVA ULLOA.—Pero si se acordó aprobar todo el artículo, inclusive hasta la letra j).

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Efectivamente, ya está aprobado.

El señor FIGUEROA (Secretario). — El artículo 40, correspondiente al 25 transitorio del primer informe, fue aprobado por unanimidad en las Comisiones.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Queda aprobado.

El señor FIGUEROA (Secretario). — Los Honorables señores Ochagavía, Lorca, Pablo (para los efectos reglamentarios), García, Hamilton, Aguirre Doolan, Rodríguez, Noemi y Baltra (para los efectos reglamentarios), Ibáñez y Foncea, han renovado la indicación signada con el número 206, para agregar un artículo nuevo, que diría:

“Condónanse los intereses, multas y demás recargos en que hayan incurrido los arrendatarios y compradores de lotes fiscales de las provincias de Aisén y Magallanes.

“Esta condonación operará automáticamente respecto de los deudores que dentro del plazo de 90 días de publicada la presente ley cancelen el total de los cré-

ditos morosos o suscriban convenios de pago con la entidad acreedora.”

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En votación.

—(Durante la votación).

El señor OCHAGAVIA.—Varios Senadores presentamos esta indicación con el objeto de normalizar la situación en que actualmente se encuentran los arrendatarios y compradores de lotes fiscales, y, al mismo tiempo, la de los asignatarios de la CORA en las provincias de Aisén y Magallanes.

La verdad es que esta indicación es de toda justicia, ya que soluciona dos problemas: uno, el producido por los fenómenos climáticos que han afectado a la zona en forma grave, especialmente a Aisén, y el otro, la situación creada por la baja del precio de la lana en el mercado mundial. El artículo propuesto condona intereses y multas y, al mismo tiempo, establece un procedimiento para cancelar, dentro del plazo de 90 días desde la fecha de publicación de la ley en proyecto, el total de los créditos morosos o para que se suscriban convenios de pago con la entidad acreedora.

Reitero que el espíritu del artículo es beneficiar a los arrendatarios, a los compradores de lotes fiscales y a los asignatarios de la CORA en Aisén y Magallanes.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Si le parece a la Sala, se aprobaría la indicación renovada.

El señor MONTES.—Con nuestra abstención, señor Presidente.

—Se aprueba, con la abstención de los Senadores comunistas.

El señor FIGUEROA (Secretario). — Corresponde votar la indicación 207, renovada con las mismas firmas que la anterior, que dice:

“Condónanse los intereses, multas y demás recargos en que hayan incurrido los deudores de la Corporación de Fomento de la Producción por préstamos para in-

versiones en las provincias de Chiloé, Aisen y Magallanes.

“Esta condonación operará automáticamente respecto de los deudores que dentro del plazo de 90 días de publicada la presente ley cancelen el total de los créditos morosos o suscriban convenios de pago con la entidad acreedora.”

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En discusión.

—(*Durante la votación*).

El señor OCHAGAVIA.—Esta indicación es complementaria de la anterior. Se refiere, precisamente, a los asignatarios de la Corporación de la Reforma Agraria y a los arrendatarios o compradores de lotes fiscales en esas provincias que han contraído compromisos con la Corporación de Fomento —por préstamos para realizar inversiones en la zona—, y que en este momento se encuentran en situación de mora en sus pagos. Mediante la indicación renovada se les condonan los intereses y las multas, siempre y cuando en un plazo de 90 días desde la fecha de publicación de la ley en proyecto se pongan al día en la cancelación total de los créditos morosos o suscriban convenios de pago con la entidad acreedora.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Si le parece a la Sala, se aprobaría con las misma votación anterior.

El señor MIRANDA.—No, señor Presidente. Que se vote.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En votación.

—*Se aprueba (14 votos por la afirmativa y 8 por la negativa)*.

El señor FIGUEROA (Secretario).—Se ha renovado la indicación N° 128, para incluir un artículo nuevo, que dice:

“Las personas que hubieren sufrido perjuicios en sus establecimientos mineros, comerciales, industriales o agrícolas con motivo del terremoto y nevazones a que se refiere esta ley y que se les hubiera otorgado préstamos para la reconstrucción de ellos, en cumplimiento o autorización

de cualquier texto legal que autorice dichos préstamos, se someterán a las siguientes normas:

“a) Si se tratara de minas y ellas fueran expropiadas dentro de los próximos 20 años, los establecimientos reconstruidos se pagarán al contado, al precio de libros vigente al momento de la expropiación. Si hubiera saldo pendiente de las deudas, se descontarán del pago del precio, haciéndose cargo el expropiador de su solución, cualquiera que sean las condiciones del crédito.

“b) Si se tratara de establecimientos industriales o comerciales serán inexpropiables, salvo que la expropiación se funde en disposiciones referentes a salubridad o urbanización. En tal caso se aplicará la regla de la letra anterior.

“c) Si se tratara de predios agrícolas, de menos de 80 hectáreas básicas, la reconstrucción de sus instalaciones y establecimientos los hará inexpropiables. Si se tratara de predios de mayor extensión, la reconstrucción implicará para el Estado la obligación de otorgar reserva al propietario, la que se concederá precisamente en la parte del predio que comprende a galpones, casas o establecimientos reconstruidos.

“Las inversiones industriales o agrícolas que se efectúen con posterioridad al 30 de junio de 1971, serán tasadas, en caso de expropiación, para el cálculo de su indemnización, por su valor de inversión reajustado en el porcentaje de alza que experimente el índice de precios al consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas entre la fecha de inversión y la de expropiación.

“Si las inversiones industriales o agrícolas referidas en el inciso anterior se efectuaren mediante préstamos otorgados por instituciones de crédito, fomento o desarrollo, públicas o privadas, la Corporación de la Reforma Agraria o el Organismo expropiador subrogará al deudor, a contar desde la fecha de acuerdo de su

expropiación, por los saldos impagos a esa fecha, debiendo en todo caso indemnizar las cuotas de préstamos que se hubieren pagado con anterioridad de acuerdo al mismo inciso.”

Esta indicación ha sido renovada por los Honorables señores Pablo y Silva Ulloa (para los efectos reglamentarios); Lorca, García y Reyes (para los efectos reglamentarios); Foncea, Ibáñez, Ocha-gavía, Noemi, y Carmona, Palma y Balles-teros (para los efectos reglamentarios).

El señor FERRANDO (Vicepresiden-te).—En votación.

—(*Durante la votación*).

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

El señor IBÁÑEZ.—Pido la palabra pa-
ra fundar mi voto, señor Presidente.

El señor FERRANDO (Vicepresiden-te).—Tiene la palabra el Honorable señor Miranda.

El señor MIRANDA.—De la sola lectu-
ra de las firmas patrocinantes de la re-
novación del precepto, se deduce fácilmente
que éste será rechazado. De otra manera
no se entiende que la mayoría de los seño-
res Senadores firmantes la hayan suscri-
to sólo para los efectos reglamentarios.

Tengo entendido que éste fue una espe-
cie de compromiso tomado en la Comisión,
a fin de que el Honorable señor Ibáñez pu-
diera argumentar respecto de la indicación
renovada.

Pues bien, somos contrarios a ella por
diversas razones. Desde luego, porque al-
tera los términos que la actual Constitu-
ción Política prescribe para los casos de
expropiación de minas. En efecto, las mi-
nas o concesiones mineras son ahora dis-
tintas de la antigua propiedad minera.
Como lo indica la última reforma consti-
tucional, ya no hay propietarios mineros
—a nuestro juicio, nunca existieron—, y
se aclara perfectamente la duda que exis-
tió entre tratadistas o autores de distintos
textos de Derecho Minero, puesto que aho-
ra la mina tendrá exclusivamente el ca-
rácter de concesión minera. Lo mismo ocu-

rre respecto de las indemnizaciones que
aquí se consignan y de las modificaciones
introducidas respecto de la ley de Reforma
Agraria.

Después de introducirse disposiciones
positivas en nuestro derecho en lo refe-
rente a la reforma agraria, y de los esfuer-
zos realizados por el Parlamento durante
el Gobierno del señor Frei, a mi juicio muy
positivos, en orden a legislar respecto de
la tenencia de la tierra, nos parece del
todo inconveniente, inoportuno e impro-
pio de una legislación que tiene por objeto
muy preciso reconstruir y desarrollar las
zonas afectadas por los sismos, tratar de
retrotraer las cosas al estado anterior por
la vía de una indicación renovada.

En virtud de estas apreciaciones de ca-
rácter general, somos contrarios a la dis-
posición en referencia, la cual, al ser re-
novada, sólo tiene el propósito —como ex-
presé— de permitir al Honorable señor
Ibáñez hacer presentes las observaciones
que formuló en la Comisión a favor de la
iniciativa.

El señor IBÁÑEZ.—La indicación en
estudio tiene una finalidad muy diferente
de la que acaba de señalar el Honorable
señor Miranda. Lo expliqué claramente en
la Comisión y pedí a los Honorables cole-
gas que me permitieran repetirlo en la
Sala.

Deseo dejar de lado cualquier impropie-
dad de redacción de los* preceptos, para
poner de manifiesto la finalidad perfecta-
mente clara que fluye del texto renovado.

¿Cuál es esa finalidad? Evitar que se
frustren los intentos que con ella se hacen
para reconstruir las actividades producto-
ras afectadas por los sismos. Una perso-
na que ha perdido sus instalaciones indus-
triales, agrícolas o mineras no incurrirá
en el compromiso de un préstamo si no se
le da una garantía de que en caso de ex-
propiación, aquél será tomado a su cargo
por la entidad expropiadora.

El Honorable señor Miranda se ha re-
ferido a las minas, en circunstancias de
que la disposición dice expresamente: “Si

se tratara de minas y ellas fueran expropiadas dentro de los próximos 20 años.”. Obviamente, por las razones que Su Señoría dio, las minas no pueden ser expropiadas; pero en seguida la indicación señala que los establecimientos reconstruidos se pagarán al contado. De lo que se trata, precisamente, es de que las personas o empresas que han sufrido los daños del terremoto acepten correr el riesgo de contraer un compromiso, un préstamo para reconstruir sus actividades productoras. Y, evidentemente, no lo harán si no se les da la mínima garantía de que, en caso de expropiación, dichos préstamos serán pagados por la entidad expropiadora.

Por lo demás, ese principio lo aceptó el señor Ministro de Hacienda en el caso de las inversiones que se hagan para reconstruir los bienes destruidos por las nevazones. Es una cuestión de simple lógica. No se pretende rever el sistema, como acaba de sostener el Honorable señor Miranda, sino de dar una garantía para que la ley en proyecto resulte operante en lo esencial, vale decir, en la reconstrucción de los instrumentos de trabajo de las provincias afectadas por el sismo o por las nevazones.

No niego que puede haber errores de redacción que, equivocadamente, induzcan a argumentar como lo ha hecho el Honorable señor Miranda. Pero pienso también que si hay consenso respecto de la necesidad de dar esas garantías para realizar la reconstrucción, el Ejecutivo podría perfectamente, a mi juicio, mediante el veto, alterar y mejorar la redacción para que quede nítida la finalidad que inspira el precepto, y que no es sino la que acabo de señalar.

Algunos señores Senadores estimaban atendible en la Comisión el propósito de este artículo, pero advirtieron que, dadas las otras implicaciones que ellos creían ver en su texto, era preferible estudiarlo como ley especial.

Estimo conveniente que el artículo mencionado figure en esta iniciativa, a fin de que se lleve a cabo la reconstrucción de las

empresas productoras. De lo contrario, produciremos una ilusión legislativa al crear recursos para reconstruir esas actividades económicas, en circunstancias de que sus propietarios no se atreverán a contraer tal compromiso.

Termino diciendo que soy de opinión de aprobar el artículo, y solicito a los Honorables colegas que lo acojan en el entendido de que el Ejecutivo, mediante el veto, limitará sus disposiciones exclusivamente a garantizar los préstamos que se otorguen para los efectos que he señalado.

El señor REYES.—Me cuento entre los Senadores que firmaron la indicación para los efectos reglamentarios, por estimar que el tema debía ser analizado por la Sala, y especialmente, porque, a mi juicio, los préstamos que puedan solicitar las empresas privadas para reconstruir sus instalaciones destruidas constituyen un factor esencial para el mantenimiento de la producción, de las fuentes de trabajo y de la plena actividad que, más que nunca, necesita el país. Sin embargo, sus disposiciones no nos parecen compatibles con nuestro criterio, por cuanto vulneran estatutos vigentes y van más allá del alcance que con ellas se pretende. A nuestro juicio, se trata de una materia que el Ejecutivo debe considerar.

Solicité la palabra para exponer mi pensamiento, pero anuncio que no votaremos a favor de la indicación.

El señor SILVA ULLOA.—Figuro entre los Senadores que firmaron la indicación para los efectos reglamentarios, con el objeto de que se discutiera el problema en la Sala, porque ése fue el compromiso que adquirimos en las Comisiones Unidas cuando, con la excepción de los votos del Partido Nacional, la mayoría rechazó la indicación.

Después de los argumentos proporcionados por el Honorable señor Miranda, debo recalcar que la indicación prácticamente trastorna todo el actual procedimiento legal sobre la materia. Basta que en algunos establecimientos afectados por el sis-

mo se realicen labores de reconstrucción para que sean inexpropiables durante veinte años.

Como el Honorable señor Miranda se refirió ya al problema de los yacimientos mineros, yo abordaré la materia desde el punto de vista de la agricultura. No sé si la Cámara de Diputados está tratando un proyecto tendiente a rebajar de 80 a 40 hectáreas de riego básicas la extensión de los predios inexpropiables. En todo caso, se ha anunciado el envío de una iniciativa en tal sentido. Me parece que la Democracia Cristiana concuerda en tal predicamento, según he leído en algunas informaciones de prensa.

El señor CARMONA.—Se está estudiando esa materia.

El señor SILVA ULLOA.—El Honorable señor Carmona me indica que su colectividad está abocada al estudio del problema y que todavía no ha adoptado acuerdo definitivo.

La indicación dispone que tales predios no podrán ser expropiados durante 20 años y que, en caso de efectuarse la expropiación al término del plazo señalado, las inversiones realizadas con posterioridad al 30 de junio del año en curso deberán cancelarse en su totalidad, más el reajuste del índice de precios al consumidor determinado por el Instituto Nacional de Estadística.

A mi juicio, dicha proposición es aberrante, porque cualquiera inversión realizada en las industrias o en el comercio se deprecia después de veinte años. Sin embargo, la indicación establece un pago conforme al valor de la inversión inicial con todos los reajustes, como si no hubiera sufrido deterioro alguno en todo el período de vigencia de la inexpropiabilidad.

Sabemos qué propósitos se persiguen con la indicación. El Honorable señor Ibáñez fue claro al exponerlos en las Comisiones Unidas, cuando expresó que a él le interesaba que el Gobierno fijara lo más rápidamente posible las tres áreas de la economía que figuran en el programa de

la Unidad Popular. Por lo menos, así lo entendí de las explicaciones proporcionadas por el señor Senador.

Antes de tratar la indicación, durante el estudio del primer informe, el Ministro de Economía, señor Pedro Vuskovic, anunció que el Gobierno enviaría a la brevedad un proyecto que defina esta materia que tanto interesa al Honorable señor Ibáñez e igualmente a nosotros.

Por tales razones, estamos seguros de que ella, del mismo modo como sucedió en las Comisiones, donde fue rechazada por 8 votos contra 2 —contó sólo con los votos favorables del Partido Nacional—, será desechada por abrumadora mayoría en la Sala.

El señor OCHAGAVIA.—Cualesquiera que sean las objeciones que puedan hacerse a la redacción literal del precepto y a algunas de sus disposiciones, el alcance, el significado y la importancia que tiene no pueden dejarse de lado. Deseo destacar este aspecto precisamente cuando tratamos una iniciativa que abordará la reconstrucción de una vasta zona del país, que ha sufrido los efectos del sismo y de los temporales de nieve últimos, y en la cual el Senado, por unanimidad, acordó la creación de organismos de desarrollo regional, con carácter autónomo y descentralizado, para impulsar las actividades del sector privado.

Por eso, considero fundamental la afirmación del Honorable señor Silva Ulloa en cuanto a fijar el área en que el sector privado podrá seguir desempeñando su acción.

¿Cuáles son las ideas contenidas en la indicación del Honorable señor Ibáñez? Se establece un principio tan lógico, que debe ser comprendido por todos los sectores: si una persona ha sufrido los efectos de los sismos, del temporal o de la nieve, debe enfrentarse a la posibilidad de reconstruir sus instalaciones. ¿Cómo abordará este proceso? Si una persona recurre a los medios que le pueden otorgar los organismos de fomento y de crédito del Go-

bierno con el objeto de que su industria o actividad normalice la entrega de bienes o servicios a la comunidad, se desea garantizar a ese ciudadano que los lugares donde realizará obras de reconstrucción serán inexpropiables. A mi juicio, esta medida no atropella las disposiciones legales vigentes sobre el particular.

Se planteó denantes el problema de la reforma agraria. ¿Qué establece sobre la materia el artículo pertinente? Que si se trata de predios agrícolas menores de 80 hectáreas de riego básicas, ellos son inexpropiables, salvo que estén abandonados o manifiestamente mal explotados. En este caso, si el propietario realiza una inversión importante para reconstruir las instalaciones, no puede incurrir en esta causal. En consecuencia, se consigna que tales predios pasarán a ser inexpropiables por el hecho de incorporarse al proceso de la reconstrucción, que no sólo interesa al afectado, sino a todo el país, que ha contraído compromisos de 300 a 400 millones de dólares para el próximo año y que no está en condiciones de solventar.

¿Qué se establece respecto de los predios que son expropiables de acuerdo con la actual legislación y que tienen derecho a una reserva de 80 hectáreas de riego básicas? Simplemente, que tendrán derecho a reserva, el cual estará circunscrito a la zona donde se realice la reconstrucción. Es decir, se limita a fijar prioridad de la reserva en el sector donde se reconstruye, en la parte que ha sido afectada y donde el propietario ha hecho inversiones con ayuda, seguramente, de organismos de crédito o de fomento estatales o semiestatales.

En seguida, deseo dejar claramente establecido que no hay disposición alguna que pueda crear situaciones difíciles en la aplicación de la reforma agraria.

En cuanto a las inversiones, que es el aspecto señalado por el Honorable señor Silva Ulloa —reconozco que, de acuerdo con la reforma agraria, deben ser pagadas al contado—, según la fecha que aquí

se señala, serán reajustadas de acuerdo con la variación que experimente el índice de precios al consumidor. La verdad es que el Ejecutivo podría vetar, modificar o sustituir este precepto. Pero deseo recalcar que el sector privado no participará en las labores de reconstrucción si el Ejecutivo no garantiza a los propietarios la inexpropiabilidad de su industria o empresa agrícola o la reserva en la parte que reconstruya.

Se trata de un problema demasiado claro como para que algunos señores Senadores pretendan darle otro alcance.

El señor GARCIA.—Solicito al Senado remitirse a los hechos y no a las ideologías. A los “porfiados hechos”, como decía Lenin.

¿Qué dicen los afectados que viven en una zona destruida como Rancagua, donde más de 70 establecimientos se han derrumbado? Que les garanticen la inexpropiabilidad si reconstruyen. Esto es de toda lógica, porque en caso contrario a nadie se le pasará por la mente afrontar esa tarea. De esta situación es testigo el propio señor Ministro de Hacienda, a quien un empresario avícola dijo lo siguiente: “Yo reconstruyo todo esto. Nos apretamos el cinturón y no retiramos utilidades. Trabajamos durante dos años para volver a obtenerlas al cabo de tres, pero estoy amenazado de expropiación. Si yo hago este esfuerzo, solicito que tal medida no se me aplique.”

No se trata más que de eso. No están en juego sistemas ideológicos, sino medidas prácticas para lograr que quienes han visto caer sus establecimientos los levanten y se pongan a trabajar. Muchos de ellos han dicho: “Por fin salí de esto, porque si me expropian, está todo en el suelo, de modo que es mucho mejor que lo hagan.”

¿Qué pretendemos hacer para afrontar este problema? Crear un incentivo para que se aboquen a las labores de reconstrucción. La palanca de la reconstrucción

no está en los préstamos, ni en los bonos ni en las emisiones, sino en que 20 mil a 30 mil mineros, agricultores e industriales digan: "¡Ahora sí que vamos a trabajar." Esta es realmente la gran oportunidad de lograr el desarrollo. Si se desea que haya trabajo, que se absorba la cesantía y se levanten los establecimientos, debe entregarles recursos la Corporación de Fomento. Naturalmente que para ello fijará algunas condiciones. No podrán ser burladas esas disposiciones, porque el Estado proporcionará créditos y, al hacerlo, establecerá determinados requisitos. De esta manera, los afectados tendrán algunos alicientes para construir. Aunque se sea absolutamente comunista o socialista se tiene que concordar en ello. Hablando con franqueza, ¿no se dice que el camino al socialismo dura 50, 60 u 80 años? En este caso, estamos pidiendo solamente 20 para terminar con la cesantía y para que la gente reconstruya. Después pueden expropiarlos. Pero primero deben estar funcionando los establecimientos; estar la gente trabajando y tener qué comer, disponiendo de aves, de chanchos y de todos los elementos necesarios para esa finalidad, como galpones y silos, que deben reconstruirse. Eso será posible cuando a esas personas les digan: "Tenga usted la seguridad de que lo que está reparando será suyo y podrá obtener utilidades en los próximos cuatro, cinco o seis años." Es simplemente un asunto de lógica y de orden práctico.

Un avicultor le mandó decir al señor Ministro de Hacienda que él reconstruía siempre que le aseguraran la inexpropiabilidad. El señor Zorrilla le contestó que le daría una garantía: que en caso de que lo afectara alguna expropiación, no le cobrarían los préstamos que adeudaba. Y esa persona replicó: "Sí, señor Ministro; pero, ¿dónde quedan mi esfuerzo, mi falta de utilidades, mi trabajo durante dos o tres años, mi "apretada de cinturón"? Y la parte importante de capital que estoy

poniendo para reconstruir ¿quién me la devolverá?"

Hasta el día de hoy, todos esos galpones continúan en el suelo y nada se ha hecho; se han muerto los pollos; Santiago no tiene qué comer, en circunstancias de que el problema ya podía estar resolviéndose.

A nuestro juicio, esto sí que es palanca maestra y configura una primera área: la del desarrollo y la confianza para reconstruir. Esta es el área primordial que debe establecer este Gobierno que se llama socialista y que quiere impulsar el desarrollo.

Por eso, pido, Honorable Senado, que, dejando a un lado todos los demás antecedentes, se diga: "Queremos desarrollo, trabajo y alimentación para Chile, y estamos dando los alicientes necesarios para ello."

El Honorable señor Silva Ulloa tiene toda la razón, porque en el texto a que se refirió faltaba la frase "menos las amortizaciones legales"; pero apoyarse en que falta una frase de esa naturaleza en un contexto que abarca todas las actividades —y que puede agregarse mediante observaciones del Ejecutivo—, es apoyarse en un argumento muy pequeño frente a todo lo importante que estoy planteando esta tarde en el Senado.

El señor PALMA.—Ya se discutió esta indicación en las Comisiones Unidas. La verdad es que el objetivo central que persigue es razonable: garantizar las inversiones destinadas a paliar los daños del terremoto contra disposiciones que pueden aplicarse con criterio discriminatorio. Esto es, evidentemente, una necesidad.

Creo que el Ejecutivo deberá ver la forma de elaborar una norma que permita dar seguridad a quienes invertirán, porque, de otra manera, no harán inversiones. Desgraciadamente, este precepto que votamos abarca tantas actividades e incide en tantas leyes —incluso en reformas

constitucionales—, que es imposible abordarlas en una sola indicación.

Por eso, aun cuando coincido en el objetivo central —garantizar las inversiones que se realicen—, es necesaria una mejor forma de lograrlo.

En consecuencia, me abstengo.

El señor BALTRA.— Como aquí se ha dicho, esta indicación se debatió y examinó en el seno de las Comisiones Unidas. En esa oportunidad, el Senador que habla estimó que el desarrollo económico del país exigía, tal como lo establece el programa de la Unidad Popular, el crecimiento o la actividad coherente, armónica, articulada, de las tres grandes áreas de la economía: la de la propiedad social, a la que atribuímos mucha importancia; la mixta, que creemos que debe jugar importante papel en la construcción de la sociedad socialista, y la privada. Manifestamos también en aquella ocasión, como lo hemos hecho muchas veces, que si es necesaria la existencia de una área de propiedad privada en la economía, tal como lo establece el programa de la Unidad Popular, también lo es fijar normas que permitan a esa área de la economía proyectar con certidumbre y confianza sus planes de inversión y sus proyectos de trabajo productivos. Pero, indudablemente, una materia como ésta, respecto de la cual sostenemos que debe haber una delimitación precisa, reconociendo, sin embargo, que ello no es fácil, no puede ser objeto de una indicación, sino que deberá serlo de un proyecto de ley.

El señor OCHAGAVIA.— ¿Cuándo se hará eso, Honorable colega?

El señor BALTRA.— No lo sé, señor Senador.

Yo no lo molesté cuando intervino, y le pido que me permita terminar esta breve fundamentación de mi voto.

La indicación, tal como está concebida, tiende a asegurar la inexpropiabilidad de todos los establecimientos industriales y comerciales, en circunstancias de que, según el programa de la Unidad Popular, hay ciertas actividades industriales que

deben formar parte del área de la propiedad social.

Recapitulando: insisto en que, aun cuando reconocemos la necesidad de delimitar esas áreas, ello no puede hacerse mediante una indicación, sino que será objeto de un proyecto de ley que el Gobierno ha anunciado que enviará al Congreso. Yo no sé cuándo lo hará; el Ejecutivo ha dicho que a la brevedad posible. Cuando eso ocurra, habrá llegado el momento de precisar las normas para determinar estas áreas, lo que constituye, sin duda, una materia delicada, aunque de una importancia que nadie puede desconocer.

Voto en contra de la indicación.

El señor VALENZUELA.— Recuerdo que en una oportunidad, después de la nevazón en las comunas del norte de O'Higgins, concurrimos al despacho del señor Ministro de Hacienda para solicitarle la ayuda que merecían las personas afectadas por ese fenómeno. Entonces algunas personas plantearon el problema de la inexpropiabilidad. Y quienes éramos militantes de la Democracia Cristiana dijimos que no estábamos de acuerdo con ello; pero que sí considerábamos justo que a las inversiones efectuadas en virtud de recursos provenientes de préstamos de este carácter, y si se producía la expropiación por causas generales o por leyes dictadas sobre la materia, se les diera cierta seguridad de que estos créditos no afectarían a la persona, sino que quedarán inherentes al predio mismo.

Lo que estoy relatando en este momento es lo que, a mi juicio, ocurrió exactamente. El señor Ministro concordó en ella y dijo que en esa forma se otorgarían los préstamos.

Esta indicación, además, distorsionará, todo el sistema jurídico implantado en las reformas constitucionales relativas a las minas y al proceso agrario. Basta leer algunos párrafos para comprobarlo. Por ejemplo, el hecho de reconstruir obliga a otorgar reserva a predios de extensión superior a 80 hectáreas básicas. O sea, un he-

cho fortuito como un sismo, una situación de catástrofe, servirá de fundamento para una legislación que distinga entre predios con derecho a reserva y predios sin derecho a ella, lo que indudablemente es excesivo, para calificarlo con palabras prudentes.

El Honorable señor Hamilton me decía, conversando sobre este problema, que bastaba que una persona hiciera una inversión mínima equis para que de inmediato quedara inexpropiable el predio, la mina o el establecimiento, lo que, sin duda, es inadmisibile.

Por eso, voto en contra de esta indicación.

El señor CARMONA.— Tal como lo manifestó al fundar su voto el Honorable señor Reyes, es de indudable importancia considerar esta materia con ocasión de este proyecto de ley.

Me alegro de que esté presente el señor Ministro de Hacienda, porque diversos sectores, a propósito de la renovación de esta indicación, han destacado la necesidad de que el Gobierno tome en cuenta las observaciones formuladas en cuanto a producir interés por reparar las instalaciones o las industrias o los rubros que en la agricultura pueden haber sufrido daños y a que, de alguna manera, se garantice que los préstamos otorgados sirvan para que los propietarios o las empresas correspondientes puedan continuar operando. De este modo, se contribuirá no sólo a la reconstrucción de sus instalaciones, sino también al desarrollo de la zona afectada por el terremoto.

Sin embargo, pienso que los términos en que está redactada la indicación producirá efectos contrarios a los esperados, porque, en la práctica, al establecer garantías de inexpropiabilidad en algunos casos o garantías especiales de pago para los establecimientos reconstruidos —deberán pagarse al contado y al precio de libros vigentes al momento de la expropiación—, de inmediato sucederá una cosa que me atrevo a hacer notar al Senado: no se van

a otorgar préstamos para tal objeto, porque si se otorgaran, también se concederían las garantías correspondientes establecidas en esta disposición. De esta manera, a mi juicio, se produciría una grave perturbación en el sistema de los préstamos.

Sin embargo, hay algunas materias que constituyen el objetivo de la indicación, que el Ejecutivo debe considerar. Me he atrevido a decir estas palabras, por estimar que el Presidente de la República puede recoger estas ideas en un veto.

Voto que no.

El señor PAPIC.— Por las razones expresadas por el Honorable señor Carmona, rectifico mi voto. Voto que no.

—*Se rechaza la indicación (18 votos contra 5, 2 abstenciones y 1 pareo).*

El señor FIGUEROA (Secretario). — Indicación número 129, renovada por los Honorables señores García, Ibáñez, Ochaavía, Olguín, Ballesteros y Noemi, y por los Honorables señores Pablo, Carmona, Musalem, Palma, Foncea, Prado, Reyes y Silva Ulloa para los efectos reglamentarios, para agregar el siguiente artículo:

“La totalidad de las colocaciones bancarias que permitan los depósitos de los Bancos del Estado y Comerciales de las provincias de Valparaíso y Aconcagua, deberán destinarse a préstamos, a personas o entidades con domicilio en estas dos provincias y, en todo caso, para la realización y fomento de la industria, construcción, comercio o necesidades de particulares de la zona.

“Para los efectos de calcular el margen de colocaciones se considerarán también los depósitos del Estado, Instituciones fiscales, semifiscales, autónomas, empresas mixtas o aquellas en que el Estado tenga participación en cualquiera forma.

“La infracción a esta norma hará incurrir al funcionario o funcionarios responsables de delito que se sancionará con las penas establecidas en el artículo 236 del Código Penal.

“Este delito será de acción pública.”

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En votación.

Si le parece a la Sala, con la misma votación anterior se dará por aprobado el precepto.

El señor IBÁÑEZ.—No, señor Presidente.

Pido la palabra para fundar mi voto.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En votación.

—(*Durante la votación*).

El señor IBÁÑEZ.—Señor Presidente, esta indicación trata de corregir una situación extraordinariamente anómala y que perjudica desde hace muchos años de manera grave a la provincia de Valparaíso.

En las Comisiones Unidas tuvimos oportunidad de analizar el monto de las colocaciones bancarias que se efectuaban por provincias, y allí se pudo establecer que en el caso de Valparaíso todo el sistema bancario, y de manera muy destacada el Banco del Estado, recoge depósitos de una cuantía considerable, que no guardan relación con las modestas colocaciones que hace. El resto de los ahorros de esa provincia es transferido a Santiago, donde el Gobierno, a través del Banco del Estado, los distribuye para fines de desarrollo fundamentalmente distintos de los de Valparaíso.

Con este sistema se ha producido en el transcurso de los años una progresiva anemia económica en la provincia mencionada, y mediante esta indicación se pretende impedir que tal proceso continúe.

Además, quiero referirme, por su analogía, a una disposición que aprobó el Senado.

Aquí se aprobó un artículo que dispone que los recursos que se destinen para las finalidades de esta ley en proyecto no pueden ser sustitutivos de aquellos programas que el Gobierno deba desarrollar en todas las provincias de Chile, sean éstos de obras públicas, de viviendas o de otro orden.

Pues bien, si no se aprueba esta disposición para impedir la exacción de los fon-

dos de Valparaíso, no vamos a ganar gran cosa con las disposiciones de este proyecto, porque cualquiera que sea el monto de los dineros destinados a paliar los efectos del sismo, quedará anulado si continúan extrayéndose, para transferirlos a Santiago, los recursos con que cuenta esa provincia.

Por tanto, así como se cerró mediante una disposición del proyecto la posibilidad de que el Ejecutivo pudiera considerarse desligado de toda obligación de hacer inversiones en obras públicas, viviendas o en otros fines por el hecho de existir una ley especial que consigna fondos para la reconstrucción, me parece que con igual criterio debería aprobarse esta indicación, a fin de evitar que se siga despojando a Valparaíso de los recursos financieros que se generan en la propia provincia. Es una norma de elemental justicia.

Insisto: de no aprobarse esta disposición, que tiene por objeto ayudar a las provincias que han sufrido los efectos del sismo, los demás artículos del proyecto sólo tendrán carácter nominal y crearán una gran ilusión entre los habitantes de la región, que se verá afectada por este sistema que pocas personas perciben. Pero quienes tenemos el mandato popular, como es el caso del Senador que habla, tenemos la obligación de poner en evidencia y advertir a la ciudadanía de esa zona, que con una mano se les da y con otra se les quita mediante este método de entregar a Santiago los recursos generados en la provincia de Valparaíso.

Por eso, pido a los Honorables colegas dar al precepto la trascendencia que realmente tiene y reconsiderar esta disposición, porque es de toda justicia reparar el daño causado a esa provincia en la forma más arbitraria e injusta que es dable imaginar.

Me permito solicitar de la Mesa que proceda a tomar votación nominal.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—Desgraciadamente no se puede acceder a su petición, pues ya se está votando

el precepto. Esa solicitud debió hacerse previamente.

El señor IBÁÑEZ.—La tomaré por mi cuenta, entonces.

El señor BALLESTEROS.—Esta indicación fue formulada en las Comisiones Unidas por el Honorable señor Ibáñez y por el Senador que habla. Lamentablemente, no obtuvo la mayoría necesaria para ser aprobada, razón por la cual la renovamos ahora.

Cuando se debatió este precepto en las Comisiones, no hubo una discusión de fondo respecto de si era o no era conveniente. Por el contrario, pareciera ser que todos sus miembros compartieron el concepto de fondo de la iniciativa.

Para ser exacto en el recuerdo que estoy haciendo, debo decir que sí se discutieron las disposiciones de los incisos tercero y cuarto, que fijan determinadas responsabilidades, inclusive de orden penal, para los funcionarios que incurriesen en la trasgresión de estas normas. A nuestro juicio, esta disposición es absolutamente justa. No se trata de recursos que provengan de regiones distintas, sino de los depósitos hechos en las provincias de Valparaíso y Aconcagua.

Estimo que estas disposiciones deben ser examinadas al tenor de la anormalidad que significa el daño ocasionado por el sismo que afectó a esa zona. Incluso prescindiendo de ello, el precepto parecería justo; pero resulta mucho más conveniente y adecuado si se considera la situación de absoluta anormalidad que acabo de señalar y la necesidad de consignar los instrumentos y las palancas especiales para que en circunstancias como ésta ayuden eficientemente a la reconstrucción de la zona devastada. De ahí surge nuestra iniciativa de promover esta indicación. El propio Ejecutivo, mediante su facultad de vetar, puede perfeccionarla, porque estamos convencidos de que el precepto no es la última palabra. Pero sí nos interesa que se mantenga el concepto implícito en la norma. Cuando el Ejecutivo la considere, posible-

mente hará algunas sugerencias, las cuales estaremos llanos a aceptar.

Desde ya, anuncio que votaré favorablemente.

Además, debo hacer presente que en la Sala me permití reconsiderar mi punto de vista acerca de la indicación siguiente, signada con el número 130, que en las Comisiones se aprobó y que contó con mi anuencia. Después de un mejor estudio, varié mi criterio por estimarla incompleta e inclusive con fallas de redacción bastante graves, por lo cual cambié mi voto.

Reitero: en esta oportunidad, en el fondo, interesa la creación de palancas indispensables y eficaces que promuevan en forma adecuada el desarrollo de las provincias de Valparaíso y Aconcagua.

Voto que sí.

El señor PABLO.—La indicación que se vota sin duda es de gran interés no sólo para la zona de Aconcagua y Valparaíso, sino que para las distintas regiones del país. Por ejemplo, la provincia de Concepción recibe menos crédito que lo que le corresponde por el monto de sus depósitos. Este hecho lo he podido comprobar por las estadísticas del Banco del Estado. Otras provincias, como la de Arauco, obtienen ventajas un poco superiores; pero hay otras, como la de Ñuble, que reciben mínimos beneficios.

Este es un problema de carácter general que deberá abordarse en una reestructuración total de la banca, a fin de que ésta contribuya al desarrollo de las provincias, procurando que en aquellas zonas que se estiman como depresivas pueda estimularse el crédito otorgando mayores colocaciones, a través de una planificación del mismo.

En la actualidad, aproximadamente el 60% de los depósitos se hacen en Santiago, y el 80% de las colocaciones se hacen en la capital. De tal manera que el sistema vigente, en vez de estimular la descentralización, contribuye a la concentración industrial en Santiago, contra lo cual permanente y teóricamente hablamos; pe-

ro, en la práctica, no se toman las medidas adecuadas.

En esta oportunidad no puedo votar por estar pareado con el Honorable señor Aguirre; pero creo que esta indicación, que tiende a favorecer a Valparaíso y Aconcagua, de paso debe servir para un estudio a fondo del problema, porque, en realidad, en materia de crédito no hay una distribución de acuerdo con las necesidades de las regiones, sino, fundamentalmente, según un criterio centralista.

Se dice que el crédito otorgado en Santiago es para empresas que trabajan en distintas regiones; pero no es menos cierto que las ventas de aquellas se concentran en Santiago y que los depósitos hechos en la capital no son el producto de trabajos efectuados aquí, sino del trabajo hecho en provincias.

A mi juicio, la idea es interesante y puede servir como base para un estudio más amplio, a fin contribuir realmente al desarrollo económico de las distintas regiones de Chile.

El señor ZORRILLA (Ministro de Hacienda).—Señor Presidente, esta disposición tiene bastante trascendencia.

El Gobierno está consciente de que en realidad existe una concentración del crédito; pero no sólo desde el punto de vista regional en la capital. También la concentración se produce en otro sentido: en muy pocas manos, en muy pocas empresas. No en vano se ha afirmado que en Chile el crédito bancario es poco democrático y que necesita una reforma profunda.

Desde todo punto de vista coincido con las observaciones formuladas. Sin embargo, tengo dudas en cuanto a que el camino para solucionar la situación sea realmente el propuesto por la indicación que se vota, porque crea una rigidez que impedirá un manejo planificado y dinámico para efectuar una distribución que no sólo considere equivalencias en depósitos y colocaciones de crédito, sino que también este último se otorgue en función del des-

arrollo de cada provincia y de las circunstancias que exijan atención preferente.

El Honorable señor Pablo dio un argumento, a mi juicio, perfectamente válido. Estoy totalmente de acuerdo en que aquí hay una distorsión del crédito; pero ella no sólo tiene que ver con el problema del crédito mismo, sino con la relación finanza-producción, que viene desde hace mucho tiempo.

Tomemos, por ejemplo, el caso de la Compañía de Acero del Pacífico. Esta empresa no tiene créditos en Concepción, y estimo que sería bueno que los tuviera allí, pues promueve trabajo y riqueza, y contribuye al desarrollo de la provincia de Concepción; pero obtiene sus créditos en Santiago.

El señor PABLO.—Los depósitos los hace en la capital.

El señor ZORRILLA (Ministro de Hacienda).—No todos, señor Senador.

El señor PABLO.—Por lo menos, en un porcentaje muy alto.

El señor ZORRILLA (Ministro de Hacienda).—Puedo citar otros casos. La ECA, empresa comercial del Estado que trabaja a nivel nacional en la comercialización de una serie de productos, con cuya actividad no sólo se benefician los habitantes de la provincia de Santiago, sino de todo el país. Sin embargo, los créditos que le permiten a este organismo abrir poder comprador para los productos de las diversas zonas los obtiene en la capital. Podríamos dar muchos ejemplos similares.

No estoy defendiendo el sistema actual. No me parece justo. Pienso que debe corregirse, racionalizarse, planificarse, democratizarse y, sobre todo, descentralizarse. Pero no creo que el medio para resolver estos problemas lo proporcione la indicación que se discute.

El señor BALTRA.—Indudablemente, en el fondo de esta indicación hay un contenido de justicia. Es evidente que las colocaciones bancarias se centran en la capital, destinándose a ella depósitos hechos

en provincias. Pero también es indudable que la disposición, por otra parte, es demasiado rígida. Se refiere sólo a la totalidad de las colocaciones bancarias de las provincias de Valparaíso y Aconcagua. De manera que se va creando una especie de feudalidad, en que cada provincia o zona administra sus recursos. Creo que esto es incompatible con la concepción de república unitaria y de un sistema planificado de la economía, en el cual el crédito es uno solo, y el Estado, para realizar su política económica y financiera, necesita disponer de tal herramienta.

Además, llamo la atención sobre el hecho de que en este mismo proyecto se acaba de aprobar la disposición de la letra c) del artículo 42, que modifica la ley N° 17.382, que favorece en forma considerable a la provincia de Valparaíso. En efecto, de acuerdo a la mencionada letra c), las instituciones bancarias de la provincia estarán afectas en sus depósitos exclusivamente a las tasas básicas de encaje, lo cual significa que, en vez de regir el encaje bancario normal, de 59%, allí regirá un encaje de sólo 20%. En otras palabras, las instituciones bancarias porteñas dispondrán del 80% restante para otorgar créditos. Me parece que esta norma es de gran importancia, de vasto alcance, y viene a satisfacer, en cierta medida considerable, la aspiración que trata de recoger el Honorable señor Ibáñez con su indicación renovada, contra la cual voto, por las razones que mencioné al comienzo de mi intervención.

El señor OCHAGAVIA.—Me alegro de que esta tarde, con motivo del debate de la indicación del Honorable señor Ibáñez, se haya tocado un tema de tanta importancia como el de poner atajo a los problemas que implica el centralismo.

Aquí no se trata de favorecer a determinada región del país, si bien la indicación se circunscribe sólo a dos provincias, Valparaíso y Aconcagua, que centran nuestra atención por haber sido las más afectadas por el terremoto. Aquí, lo fun-

damental, como han señalado otros señores Senadores, es el problema que se presenta a muchas zonas del país. Por eso, también me alegra haber escuchado al señor Ministro de Hacienda manifestar la necesidad de descentralizar las colocaciones del crédito. Lo digo yo, que represento a las provincias del extremo austral. Allí también hemos podido constatar un problema similar; allí el monto total de los préstamos es inferior al de los depósitos bancarios de la zona. Hemos llevado a la práctica algunas medidas legislativas a este respecto, con el objeto de armonizar la situación.

No se trata, como dijo el Honorable señor Baltra, de que cada provincia administre sus recursos financieros. El problema es que Santiago se lo traga todo. En la capital, las colocaciones de créditos superan al monto total de los depósitos. No resulta fácil realizar un estudio para determinar cuántas empresas tienen sus sedes en Santiago y qué actividades se desarrollan en provincias, de modo que no podemos hacer afirmaciones ligeras. Para ello se requieren antecedentes más exhaustivos sobre la materia.

Si determinada región del país —en este caso, las provincias de Valparaíso y Aconcagua— plantea que sus depósitos bancarios, que son el producto del esfuerzo de los hijos de la zona, queden allí para favorecer la economía regional, no está pidiendo ninguna granjería. Sólo está solicitando que Santiago no absorba una parte del producto del esfuerzo de la economía de esas provincias. Imaginen los señores Senadores, si esto sucede en Valparaíso, que es una provincia importante, en qué forma afectará el problema a otras regiones del país, de desarrollo económico menor.

Por estas razones, me parece que la disposición es positiva. Debería considerársela en una reforma bancaria con espíritu de descentralización. Lamento que una disposición de esta naturaleza respecto de la cual el señor Ministro planteó buena

disposición de ánimo, por cuestiones de inflexibilidad no logre prosperar.

Voto favorablemente, solicitando al Ejecutivo que, en una reforma bancaria, realice un estudio más a fondo del problema del centralismo, a fin de que en lo futuro las regiones con mayores recursos contribuyan a un desarrollo más armónico de todo el país, lo que ahora no es posible a raíz de la distorsión que señalo.

El señor CHADWICK.—Me llama la atención que en el precepto propuesto se abandone el camino que ha seguido nuestra legislación penal, que establece sólo sanciones pecuniarias para este tipo de infracciones. No parece conveniente innovar a este respecto.

El artículo 236 del Código Penal expresa:

“El empleado público que arbitrariamente diere a los caudales o efectos que administre una aplicación pública diferente de aquella a que estuvieren destinados, será castigado con la pena de suspensión del empleo en su grado medio, si de ello resultare daño o entorpecimiento para el servicio u objeto en que debían emplearse, y con la misma en su grado mínimo, si no resultare daño o entorpecimiento.”

Esta infracción es la que, en técnica penal, se llama malversación impropia, y se comete por el funcionario que da un destino público diferente al establecido, a los caudales públicos que administra.

Ahora, la pena de suspensión en el cargo corresponde aplicarse, técnicamente, sólo al funcionario público. Si se trata de un empleado de banco, sería un poco anárquico hablar de “pena de suspensión del cargo de la función privada”. Esta sanción no estaría en la escala de las penas que establece el Código Penal.

No se puede improvisar en ninguna de estas materias, ni en el derecho penal ni en el manejo de los recursos financieros de un Estado.

El Gobierno de la Unidad Popular ha

concebido una gran política para dirigir los bancos, la que se concreta en la nacionalización de los mismos, con el objeto, precisamente, de que los recursos financieros generados por los depósitos no se manejen con un criterio de simple empresario privado, lo que ha sido la causa de la distorsión que se trata de corregir.

Me parece que la indicación debe rechazarse, porque es el producto de la improvisación. Incluso, arremete contra la sintaxis. En efecto, en el inciso primero, el sujeto está en singular: “La totalidad de las colocaciones”... Sin embargo, se observa que ni siquiera ha habido cuidado en redactar el precepto en forma coherente, pues el verbo que debería concordar con ese sujeto aparece en plural: “deberán”. Esto es impropio, porque el sujeto lo constituyen “la totalidad de las colocaciones”.

Tenemos, entonces, que hay improvisación en materia penal, descuido en la sintaxis e improvisación en lo que podría ser una política financiera.

Como Senador por las provincias de Coquimbo y Atacama, también tengo derecho a preguntarme qué ocurrirá con los depósitos bancarios de esa zona, en los bancos que estarán sujetos a esta disposición. Generarán recursos de crédito que no se reservarán para las provincias donde fueron hechos los depósitos. A través de este mecanismo, indudablemente que buena parte de los depósitos del resto del país, de las distintas provincias excepto la de Santiago, irán a mejorar las condiciones económicas de Valparaíso y Aconcagua.

A raíz de la improvisación, se incurre en muchos errores. Entre otros, precisamente en éste, de no prever las consecuencias que para los demás tienen estas medidas precipitadas, que de ninguna manera demuestran un estudio acabado de la situación que se trata de abordar.

Los Senadores de estas bancas votaremos en contra de la indicación.

El señor FERRANDO (Vicepresiden-

te).—Ha terminado el tiempo de Su Señoría.

El señor SILVA ULLOA.—A este respecto, en las Comisiones Unidas el representante del Banco Central expresó los mismos conceptos que hemos escuchado al señor Ministro de Hacienda: el Gobierno tiene interés en resolver estos problemas dando carácter de bancos regionales a algunas de las instituciones que están operando en esta área. En consecuencia, este asunto será materia de una legislación posterior, que nos permitirá estudiar en profundidad la situación.

Se ha dicho en la Sala que Santiago es prácticamente el tipo ideal para el desarrollo de las actividades comerciales. Creo que no es tan cierto, porque aquí hay comunas extremadamente pobres, como la de Barrancas, donde no hay industrias de ninguna naturaleza. Incluso, en esta iniciativa se trata de hacer algo por promover su desarrollo económico.

Por las razones señaladas, voto en contra de la indicación.

El señor REYES.—Ayer ya me correspondió hacer una breve referencia sobre esta especie —no deseo emplear términos lesivos para nadie— de regionalismo excesivo en que a veces se incurre, que hace aparecer en forma exagerada las características del centralismo. Esto sucede porque suele mirarse las cosas sin visualizar muchos factores. Ocurre, por ejemplo, que muchas provincias centrales, incluso la capital, adolecen de deficiencias muy graves que no se abordan debidamente.

Creo que si una disposición de esta naturaleza se aplicara en el plano nacional, sería tremendamente desfavorable para diversas zonas del país. Sólo algunas provincias resultarían favorecidas con una política de esta especie, en que la totalidad de los depósitos de la región se destinan a financiar los créditos de la misma. Tal vez, únicamente se favorecería a las provincias de Antofagasta, Atacama y Concepción, y paremos de contar; el resto no

tendría cómo subsistir con las líneas bancarias habituales.

Por eso, me parece del todo negativo legislar con ese criterio.

Sería el primero en promover —creo que igual actitud asumirían mis colegas de representación— un análisis a fondo sobre lo que representa el centralismo. A este respecto, tenemos una visión nacional; por sobre todo, nos interesa estimular racionalmente las actividades de cada zona, con la colaboración y la solidaridad del resto del país. Esa es nuestra manera de ver una nación. Estimamos que visualizarla en forma de compartimientos es del todo negativo. No porque determinada región haya sufrido una desgracia deben explotarse todas las vetas de las que eventualmente se pueden sacar ventajas, aun cuando a corto plazo ellas se agoten.

Rechazo la indicación.

El señor PRADO.—Señor Presidente, al igual que el Honorable señor Ibáñez, autor de la indicación, represento a las provincias de Valparaíso y Aconcagua. Sin embargo, tal como lo hice en las Comisiones Unidas, votaré negativamente.

Lo anterior no significa que no desee defender a esas regiones. Desde luego, durante la tramitación del proyecto hemos obtenido cosas muy positivas en conjunto, en armonía, sin criterio de parcela política, sin intereses de militancia política partidista.

Por ejemplo, se aprobó la letra c) del artículo 42 permanente —el Honorable señor Baltra se refirió a ella—, que exceptúa a Valparaíso de la regla aplicable a todo el país respecto del encaje bancario: regirá para esa provincia el encaje mínimo general y no el encaje especial de 59%. Aprobamos muchas otras disposiciones de orden tributario que, en definitiva, contribuirán al desarrollo de la zona.

El Honorable señor Ibáñez, tal vez por inadvertencia, expresó que daría cuenta en la región de cómo actuamos en el Senado sus representantes.

Deseo que Su Señoría y el resto de los señores Senadores sepan exactamente por qué voto en forma negativa.

Estimo que las disposiciones de esta índole envuelven un criterio eminentemente discutible y arbitrario. Si se pretende establecer que todas las colocaciones provenientes de los depósitos de una zona se radiquen en ella, ¿por qué no aplicar ese criterio al resto de las actividades económicas? O sea, que en la región que produce cobre, por ejemplo, se invierta el total de los recursos obtenidos por ese concepto, y que en la que nada tiene, nada se invierta ni coloque. ¡Es inadmisibles sostener un criterio semejante!

Es preciso reconocer que constituye una aspiración —en esto concuerdo con el Honorable señor Ibáñez— que los organismos centrales den respuesta al esfuerzo básico que realizan las regiones para desarrollarse. Sin embargo, como dijo el Honorable señor Reyes, esto debe abordarse en forma armónica, unitaria, con criterio de solidaridad nacional, y no en los términos en que se está haciendo.

En consecuencia, no creo ser acreedor a que se me acuse en la zona que represento como retrógrado, como persona que vuelve las espaldas a los intereses regionales, porque me he preocupado directamente de defenderlos, pero en términos compatibles con el resguardo del interés nacional.

Voto que no.

—*Se rechaza la indicación (16 votos contra 5 y 1 pareo).*

El señor FIGUEROA (Secretario). — También se renovó la indicación 131, mediante la cual se consigna un artículo nuevo.

El señor IBÁÑEZ.—Pido la palabra, a fin de simplificar el debate sobre ese precepto.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En votación.

Puede fundar su voto el Honorable señor Ibáñez.

—(*Durante la votación.*)

El señor IBÁÑEZ.—Señor Presidente, después de lo dicho respecto de las dos indicaciones anteriores, carece de objeto promover un debate sobre el precepto que nos ocupa.

La indicación renovada tiene por objeto establecer líneas de créditos para levantar las industrias y las actividades económicas de las zonas afectadas por el sismo del 8 de julio. Pero si no se dan garantías a quienes van a solicitar los créditos ni se asegura que los recursos crediticios no se trasladarán a Santiago, no tiene sentido discutir la disposición.

Quiero aprovechar esta oportunidad para hacer presente que en Valparaíso se presenta un caso único en Chile: en la actualidad, esa provincia tiene mucho menos empresas económicas que las que poseía hace 20, 30, ó 40 años.

La señora CAMPUSANO.— En Coquimbo sucede lo mismo.

El señor IBÁÑEZ.— No estoy al corriente de lo que acontece en Coquimbo, señora Senadora. Pero sí sé que en Valparaíso sucede lo que señalé.

He celebrado mucho las expresiones de adhesión a la idea de que es indispensable rectificar las injusticias existentes. Pero lamento que esos buenos propósitos no se hayan concretado en una norma legal, lo que significa dejar abierta la puerta para que los recursos de Valparaíso se trasladen a Santiago.

En cuanto a las palabras que pronunció el Honorable señor Prado, debo aclarar que no se pretende que Valparaíso se encierre con sus recursos, que otras provincias hagan lo propio y que las regiones que nada tienen queden sin nada. Los centros financieros —esto ha sucedido en todas las épocas y en todas partes del mundo— colocan fuera de su radio geográfico mucho más de lo que reciben dentro de sus propios territorios. Esto fue válido para Londres, gran centro financiero; fue válido para Nueva York, y tam-

bién tiene que serlo para Santiago, que debe colocar en las provincias parte importante de los depósitos que recibe en su territorio. Esa es la única forma en que pueden subsistir las otras regiones del país.

Valparaíso tuvo esa situación en otra época. A fines del siglo pasado era el centro económico del país. Entonces era natural que desde allí se financiara a las provincias restantes. Pero, por desgracia, debido a diversas circunstancias, Valparaíso perdió esa condición hace mucho tiempo. La subsistencia de las fallas de tipo financiero que hemos tratado de corregir mediante la indicación que se votó hizo que Valparaíso perdiera progresivamente sus actividades económicas y que hoy día tenga, repito, mucho menos empresas que las que poseía hace 20, 30 ó 40 años.

Por lo tanto, mantengo mis puntos de vista y seguiré luchando por ellos. Los explicaré debidamente a la ciudadanía porteña, para que tome conciencia de las verdaderas razones que han producido el desangramiento económico, la anemia en que vive la provincia de Valparaíso desde hace largo tiempo.

Respecto de la indicación que nos ocupa, podría rechazarse con la misma votación anterior, porque carece de sentido disponer por ley líneas de crédito para levantar la economía de una provincia y no otorgar al mismo tiempo las garantías mínimas con el objeto de que ellas puedan utilizarse.

—*Con la misma votación anterior, se rechaza la indicación renovada.*

El señor FIGUEROA (Secretario). — Finalmente, corresponde tratar la indicación N° 235, que se renovó en términos distintos de los consignados en el primer informe. Todos los Comités aceptaron el nuevo texto de la indicación, que dice:

“Artículo...—El Presidente de la República deberá, dentro del plazo de 90 días, previo informe de la Caja Central de Ahorros y Préstamos y de las Municipalidades

respectivas, determinar las áreas urbanas de las ciudades ubicadas en las provincias de Valparaíso, Aconcagua y Coquimbo, afectadas por los sismos del 8 de julio de 1971, en las cuales las Asociaciones de Ahorro y Préstamo podrán financiar la construcción de edificios de viviendas y oficinas o efectuar préstamos para adquisición de oficinas en éstos, no obstante lo dispuesto en la ley N° 16.807, cuyo texto fue fijado por decreto N° 231, de 20 de julio de 1968, aplicando a las oficinas los mismos términos que ésta contempla para los préstamos de vivienda o los que determine el Presidente de la República.

“La superficie que podrá ser destinada a la construcción de oficinas en los referidos edificios no podrá exceder del 25% del total y ésta será considerada como destinada también a viviendas para el efecto de acoger estos edificios a las disposiciones de la ley N° 9.135 o al D.F.L. N° 2, de 1959. Sin embargo, una vez otorgado el certificado de recepción definitiva del edificio por la Municipalidad respectiva, las superficies destinadas a oficinas en dichos edificios dejarán de estar afectas a la ley N° 9.135 o al D.F.L. N° 2, de 1959, sin perjuicio de que conserven tal carácter las superficies destinadas a vivienda del mismo edificio.

“El Banco del Estado de Chile podrá otorgar préstamos para la construcción o adquisición de oficinas a que se refiere este artículo aplicando las mismas líneas de crédito disponibles para la construcción o adquisición de viviendas.”

El señor PRADO.—Creo que la indicación merece una explicación particular, y trataré de darla en la forma más clara posible.

Profesionales de la zona damnificada—de los Colegios de Abogados, Médico, de Odontólogos, etcétera—hicieron presente al Honorable señor Ballesteros y al Senador que habla que el terremoto no sólo afectó a las viviendas, sino también a las oficinas. Nos plantearon de qué manera podría introducirse en la legislación en

proyecto, para resolver un problema que por supuesto no es de la envergadura del que afecta a las habitaciones —para solucionar este último se establece un estatuto especial—, una norma racional y aceptable.

En las Comisiones Unidas, durante la discusión general, presentamos con el Honorable señor Ballesteros la indicación N° 235. No se trata de establecer un precepto destinado a otorgar franquicias especiales. Desde luego, margina a las oficinas de todas las franquicias que concede el D.F.L. N° 2. Está destinado a posibilitar algo que hoy día no se puede: construir edificios en la zona afectada por una catástrofe destinando cierta superficie a oficinas, tal como ocurre con los locales comerciales. La indicación abre esa posibilidad mediante un sistema distinto del que rige para las viviendas, pero compatible con él. O sea, si se construye un edificio con fines habitacionales, se podrá destinar cierta superficie a oficinas que podrán adquirir los profesionales, en el entendido de que, entregado el edificio, las oficinas no gozarán de franquicia alguna y quedarán sujetas, para los efectos de su adquisición, a las normas aplicadas por los respectivos organismos de la vivienda.

Sin embargo, existe un problema reglamentario que la Sala deberá resolver.

La indicación, cuyo nuevo texto aprobaron los Comités, fue declarada improcedente por el señor Presidente del Senado, por una razón muy precisa: porque no se refería únicamente a la zona afectada por el sismo. Al discutirse la indicación, corrió la misma suerte de todas aquellas que se declararon improcedentes y, debido a la premura con que debimos proceder, no la renovamos en el segundo informe de las Comisiones Unidas.

Pues bien, después de consultar expresamente al señor Ministro —presente en la Sala— sobre el texto actual de la indicación, relativo sólo a las provincias afectadas por la catástrofe, y de explicar la situación a los diversos Comités, la he re-

novado, con la firma de todos ellos, una vez resuelto el problema que tuvo en vista el señor Presidente del Senado para declararla inadmisibile. Como por desgracia este último, por un hecho físico, no se encuentra en estos momentos en Santiago —traté de ubicarlo hasta las últimas horas de hoy para informarlo del criterio prevaleciente acerca de la indicación—, no puede decir a los señores Senadores que ella es ahora mucho más procedente que otras que hemos aprobado sin debate, ya que se superó el motivo que tuvo para declarar su inadmisibilidad.

He obtenido el acuerdo de los Comités presentes, que quieren abrir una válvula cuyas condiciones fijará el Ejecutivo, porque tampoco se les da el carácter de obligatorias. Además, el señor Ministro de Hacienda ha dado su visto bueno.

En consecuencia, ruego a los señores Senadores prestarle su aprobación por unanimidad. De otro modo, nos obligarán a buscar en otra disposición posterior el camino para resolver la situación que han hecho valer los profesionales en sus consideraciones, que realmente juzgo atendibles.

—Por unanimidad, se aprueba la indicación renovada, y queda terminada la discusión del proyecto en este trámite.

V. TIEMPO DE VOTACIONES.

REPRESENTANTE DEL SENADO ANTE COMISION ORGANIZADORA DE LA CONFERENCIA DE LA UNCTAD.

El señor FIGUEROA (Secretario). — En el Tiempo de Votaciones, corresponde elegir el representante del Senado ante la Comisión Chilena para la Conferencia Mundial de Comercio y Desarrollo (UNCTAD III).

La votación debe ser secreta.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En votación.

El señor FIGUEROA (Secretario). — Se han recogido 26 cédulas, igual al nú-

mero de señores Senadores presentes en la Sala.

Por el señor Manuel Sanhueza Cruz, 23 votos; por el señor Ernesto Pinto Lagarrigue, 3 votos.

El señor FERRANDO (Vicepresidente).—En consecuencia, queda elegido el señor Manuel Sanhueza Cruz.

Se suspende la sesión por veinte minutos.

—*Se suspendió a las 18.7.*

El señor REYES (Presidente accidental).—En conformidad al artículo 49 del Reglamento, se levanta la sesión.

—*Se levantó a las 18.31.*

*Dr. Raúl Valenzuela García,
Jefe de la Redacción.*

ANEXOS.

DOCUMENTOS:

1

INFORME DE LA COMISION DE CONSTITUCION, LEGISLACION, JUSTICIA Y REGLAMENTO, RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS QUE REGULA EL EJERCICIO DEL DERECHO A VOTO DE LOS ANALFABETOS.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la H. Cámara de Diputados que regula el ejercicio del derecho a voto de los analfabetos.

A las sesiones en que vuestra Comisión consideró la materia en informe concurren, además de sus miembros, el señor Subsecretario de Justicia, don José Antonio Viera Gallo y el señor Subdirector del Registro Electoral, don Juan Ignacio García.

De acuerdo con la Reforma Constitucional contenida en la ley N° 17.284, de 23 de enero de 1971, quedó eliminada la exigencia de la Carta anterior de saber leer y escribir para poder incorporarse al cuerpo electoral. En tal virtud, suprimido dicho requisito de ciudadanía, los analfabetos mayores de dieciocho años de edad han obtenido derecho a sufragio.

De acuerdo con antecedentes que conoció vuestra Comisión al debatir en general el proyecto que os informamos, alrededor del 14% de la población del país mayor de quince años es analfabeta, porcentaje que puede estimarse en un 12% si el estudio queda referido a los mayores de dieciocho años. Así, según las proyecciones que se han efectuado por la Dirección del Registro Electoral, el incremento eventual de electores podría llegar a los 800.000; sin embargo, es un hecho público y notorio que, en la actualidad, una masa importante de analfabetos ya se encuentra inscrita en los Registros Electorales, especialmente en zonas rurales, donde las Juntas Inscriptoras han tenido un criterio muy amplio para autorizar la inscripción de personas que, con mucha frecuencia, sólo dibujan —en forma más o menos mecánica— las letras que componen su nombre y apellidos. Por ello, la Dirección del Registro Electoral estima que el incremento real del cuerpo electoral de la República no pasará de los cuatrocientos mil nuevos electores, lo que representa alrededor de un 50% de la población analfabeta mayor de 18 años de edad.

El proyecto de ley en informe, iniciado en Mensaje de S. E. el Presidente de la República, introduce las modificaciones necesarias para regular el ejercicio del derecho a sufragio de los analfabetos, adaptando nuestra legislación electoral, contenida en las leyes N°s. 14.852, General

de Elecciones, y 14.853, General sobre Inscripciones Electorales, al texto actual de la Carta Fundamental. Por otra parte, a través de la ley en proyecto, se está dando cumplimiento a lo que dispone el artículo 2º transitorio de la ley Nº 17.284, de 23 de enero de 1970, que estableció que “dentro del plazo de 180 días contado desde la publicación de esta reforma constitucional, una ley especial reglamentará la inscripción de los analfabetos en los registros electorales y la forma en que emitirán su sufragio.”.

En general, las modificaciones que el proyecto introduce a la legislación electoral vigente inciden en las siguientes materias: a) inscripción electoral de los analfabetos; b) participación del elector analfabeto en actos o expresiones de voluntad cívica distintos de la emisión del sufragio; c) nuevas normas sobre confección de cédulas electorales; d) emisión del voto por el ciudadano analfabeto, y e) normas sobre penalidad.

Es necesario destacar, antes de iniciar la explicación de cada uno de estos grupos de modificaciones, que la iniciativa toda descansa en el propósito de evitar, hasta donde sea posible, cualquier discriminación respecto de este grupo de ciudadanos en lo relativo al ejercicio del derecho a sufragio que les ha otorgado la Constitución. El propio Mensaje del Ejecutivo, refiriéndose a este punto, señala que “En efecto, la creación de Registros y Mesas separadas para analfabetos constituye una forma de segregación de estos ciudadanos al señalarse públicamente su inferioridad cultural, lo que significaría un obstáculo de carácter psicológico que podría desalentar su inscripción en los Registros, y la posterior emisión de sus sufragios.”.

Por otra parte, según hace presente el Ejecutivo, la creación de Registros y Mesas especiales para electores analfabetos significaría establecer “un mecanismo electoral nuevo y diferente que afectaría el normal funcionamiento de los organismos electorales por el recargo que constituye el aumento exagerado de registros, mesas receptoras de sufragios, locales de votación, etc.”. En atención a estas consideraciones, la iniciativa ha debido circunscribirse a la modificación de algunas disposiciones de las leyes Nº 14.852 y 14.853 “a fin de hacer aplicable a los ciudadanos analfabetos el sistema electoral vigente, que garantiza un sufragio personal, libre y secreto.”.

A.—*Inscripción Electoral de los Analfabetos*: Para este efecto, el proyecto de ley en informe introduce modificaciones a los artículos 15, 22, 23, 27, 36 y 37 de la Ley General sobre Inscripciones Electorales.

De acuerdo con estas modificaciones, la inscripción electoral de los analfabetos se efectuará en condiciones del todo similares a la de las personas que saben leer y escribir. Sin embargo, en el casillero del Registro donde la persona que se inscribe debe estampar su firma, la Junta Inscriptora dejará constancia de la calidad de analfabeto del nuevo ciudadano, quedando, por este hecho, perfeccionada la inscripción respectiva.

En lo que se refiere a la solicitud de cancelación de una inscripción electoral por haber cambiado de domicilio el ciudadano, que requiere de la firma de éste, se modifica el artículo 36 de la ley Nº 14.853, agregán-

dose la expresión "salvo que no sepa hacerlo", para el caso de que el solicitante fuere analfabeto.

B.—*Participación del elector analfabeto en actos o expresiones de voluntad cívica distintos de la emisión del sufragio*: Los artículos 18 y 20 de la Ley General de Elecciones regulan, respectivamente, la presentación independiente de candidatura a Diputado, Senador o Presidente de la República y la solicitud de inscripción de Partidos Políticos en el Protocolo que llevará el Director del Registro Electoral.

Todos estos actos, por disposición de la ley, exigen el patrocinio o la adhesión, en su caso, de un número determinado de ciudadanos que deben firmar la documentación que corresponde. El proyecto, modifica respecto de los electores analfabetos la exigencia de estampar su firma en las declaraciones o nóminas de adherentes, reemplazándolo por la de estampar su huella dactiloscópica en el respectivo documento. Al mismo tiempo, la iniciativa introduce las modificaciones necesarias para adecuar las normas sobre patrocinio de candidaturas independientes contenidas en los incisos cuarto y quinto del artículo 18 de la Ley General de Elecciones a las que ya se describieron.

La iniciativa agrega un inciso final al artículo 36 de la ley N° 14.852 que establece que los analfabetos no podrán ser designados vocales de Mesas receptoras de sufragios.

C.—*Nuevas normas sobre confección de cédulas electorales*: El proyecto mantiene el sistema actual de cédula pero, para facilitar el ejercicio del derecho a voto de los analfabetos, establece que sobre el nombre de cada Partido o grupo independiente dentro de la cédula electoral se imprimirá el símbolo o emblema del respectivo Partido o grupo.

Tratándose de elección de Presidente de la República, la declaración de candidatura deberá ser acompañada de una fotografía del rostro del candidato, en blanco y negro y de tamaño 10 centímetros por 7 centímetros, la que no podrá tener más de treinta días de antigüedad, hecho que deberá certificar un Notario Público.

El Mensaje del Ejecutivo, sobre este particular, expresa que "se ha desechado en el proyecto la posibilidad de confeccionar la cédula en colores distintos para cada lista, dado el elevado costo que significa y a que no proporciona mayor facilidad en su empleo. Asimismo, no se estima conveniente el uso de emblemas o fotografías individuales, en las cédulas que se utilizarán en las elecciones de parlamentarios, por cuanto además de su alto costo pueden inducir a confusión a cualquier elector."

Sobre este particular, cabe hacer presente que, conforme el espíritu general del proyecto, no se desea hacer ninguna discriminación respecto de los electores analfabetos, de modo que —de plano— se ha desechado la posibilidad de confeccionar cédulas separadas para dicho grupo de ciudadanos. Además, aparte el alto costo que significaría imprimir a colores las cédulas electorales, se tuvo presente la existencia de un porcentaje, cercano al 5%, de ciudadanos que sufren de daltonismo.

Los Partidos Políticos con inscripción vigente en la Dirección del Registro Electoral, conforme lo dispone el artículo 2º transitorio del proyecto, dentro de los treinta días de publicada la ley en proyecto, de-

berán presentar a dicha oficina un facsímil del símbolo o emblema que distinguirá a la respectiva colectividad

El proyecto modifica, también, el artículo 20 de la ley N° 14.852, en el sentido de establecer entre las exigencias que deben cumplir los nuevos Partidos Políticos que pretendan inscripción, la de acompañar a la presentación respectiva un facsímil del símbolo o emblema que lo distinguirá.

Se consultan las normas para evitar que el símbolo o emblema que adopte un Partido induzca o pueda inducir a confusión con el de alguno de los Partidos existentes. El proyecto estatuye, además, que no podrán emplearse como símbolo el escudo o bandera patria, ni los demás que señala.

d) *Emisión del voto por el ciudadano analfabeto*: En este aspecto, se introducen a la ley las modificaciones necesarias para permitir que el ciudadano analfabeto pueda ser identificado con seguridad y pueda dejar constancia de su participación en el acto electoral. Para este último efecto, se le obliga a estampar su impresión dígito-pulgar en el cuaderno de firmas. Además, deberá exhibir su cédula de identidad, obligadamente, debiendo procederse a la prueba dactiloscópica si dicha cédula faltare o sus menciones no concordaren con las especificaciones anotadas en el Registro, como también cuando la fotografía fuere defectuosa.

e) *Normas sobre penalidad*: El proyecto despachado por la H. Cámara modificaba la Ley General de Inscripciones Electorales y la Ley General de Elecciones, aumentando fuertemente la penalidad en los casos de suplantación de persona en el acto de la inscripción o en el acto de la votación. En efecto, se eleva la actual pena de un año de reclusión a presidio menor en su grado máximo, (tres años y un día a cinco años).

La unanimidad de vuestra Comisión prestó su aprobación en general al proyecto, por la necesidad de legislar sobre la materia, cumpliendo el mandato constitucional, y por compartir la generalidad de los criterios que sirvieron de base para la elaboración del mismo.

En la discusión particular de la iniciativa introdujo a ésta varias modificaciones, la mayoría de ellas destinadas a dar mayor claridad, a mejorar la redacción o a precisar con mayor grado técnico las disposiciones del proyecto.

Cabe destacar que el proyecto, en la forma en que lo aprobó vuestra Comisión, asigna mayores responsabilidades al Director del Registro Electoral, al confiarle, por ejemplo, la determinación de la figura geométrica que servirá de distintivo a los grupos independientes que presenten candidatos y al facultarlo implícitamente para rechazar una fotografía de un candidato a Presidente de la República que, manifiestamente, tenga mayor antigüedad que la que la ley admite.

Parte principal de las modificaciones aprobadas por vuestra Comisión fueron consecuencia de su decisión de dar nuevamente cabida en nuestro sistema electoral al llamado "voto de lista". Esta decisión fue

adoptada con los votos favorables de los señores Fuentealba, Gumucio y Hamilton y la abstención del señor Juliet.

Al proceder en esa forma, vuestra Comisión consideró que la reimplantación del voto de lista no presenta ahora los inconvenientes a que pudo dar lugar mientras rigió el sistema modificado en 1958, que, dada la existencia de normas que permitían elegir a candidatos distintos de los que dentro de una misma lista tenían mayor número de preferencias, otorgaba una clara ventaja, sobre la base de otorgarle los votos de la lista, a quienes ocupaban los primeros lugares. Al restablecerse el voto de lista, éste sólo surtirá efectos para determinar el número de candidatos que elige cada lista; pero en modo alguno influirá en la determinación de cuáles de ellos serán los elegidos.

En estas circunstancias, el voto de lista presenta la clara ventaja de permitir al elector manifestar su preferencia no por personas determinadas sino por un Partido o corriente de opinión, lo que naturalmente favorecerá a los grupos políticos organizados e ideológicamente vertebrados.

Como consecuencia de la incorporación de esta idea, se introdujeron al proyecto todas las modificaciones necesarias para adaptar tanto la cédula única como los escrutinios a la existencia del voto de lista. En este sentido, por ejemplo, se prescribe que la raya horizontal sobre la cual debe completar la cruz el elector para marcar su preferencia, existirá tanto frente al número del candidato, cuanto frente al símbolo o emblema del partido o grupo. Es obvio que el elector deberá optar, al votar, entre marcar su preferencia a la lista o hacerlo en favor de uno de los candidatos de la lista. Si marca dos preferencias, o más, el voto se considerará nulo de acuerdo con las normas vigentes. A fin de prevenir confusiones y de evitar el control del voto en el caso de elecciones unipersonales, que no sean la de Presidente de la República, o de listas integradas por un solo candidato, se dispone que la raya horizontal antecederá al símbolo o emblema y al número que precede al nombre del candidato, caso en el cual, como se ve, el símbolo o emblema irá colocado no encabezando la lista respectiva sino al lado izquierdo y en línea con el nombre de aquél.

Vuestra Comisión acordó dejar constancia de que en los empates a que pueda haber lugar entre los candidatos de una misma lista a consecuencia de haberse marcado preferencia sólo a la lista o a un número inferior de candidatos al que deba ser elegido, figurando los restantes en empate a cero votos, debe también aplicarse la regla 4ª del artículo 117 de la ley N° 14.852, conforme a la cual el empate se resuelve por sorteo.

La Comisión rechazó, por unanimidad, el aumento de pena propuesto por la Cámara respecto de los delitos de suplantación de persona en el acto de la inscripción y en el de votación, por estimar excesivo dicho aumento y por parecer adecuada la sanción vigente.

Finalmente, vuestra Comisión rechazó, luego de un doble empate a

dos votos, una indicación del Honorable Senador señor Gumucio para agregar al proyecto un artículo nuevo conforme al cual se da nueva vigencia a los llamados pactos electorales, pero sólo a nivel nacional.

Votaron en contra de la indicación, los Honorables Senadores señores Fuentealba y Hamilton y a favor los Honorables Senadores señores Gumucio y Juliet.

Para los efectos a que haya lugar, dejamos constancia de que todas las modificaciones de que os damos cuenta en seguida, fueron aprobadas por unanimidad.

En mérito de las consideraciones expuestas, vuestra Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley en informe, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1º

Nº 3º

Ha sustituido la coma (,) que sigue a la expresión “y sepan leer y escribir” por un punto (.), y ha suprimido la expresión “agregándose un signo (.), después de la palabra “edad”.”.

(Enmienda de forma).

Nº 5º

Ha sido sustituido por el siguiente:

“5º.—Intercálase en el inciso primero del artículo 36, antes de las palabras “La cancelación podrá...”, la siguiente frase: “En caso que el ciudadano sea analfabeto, estampará su impresión digital en el lugar destinado a la firma.”.”.

Nº 7º

Ha sido rechazado.

Artículo 2º

Nº 1º

Ha sustituido la frase que este número intercala en el inciso tercero del artículo 18, por la siguiente: “o su impresión dactiloscópica si no supiere firmar”.

Nº 2º

Ha sido sustituido por el siguiente:

“2º.—Agrégase en los incisos cuarto y quinto del artículo 18, a continuación de la palabra “firma”, la frase: “o impresión dactiloscópica.””

Nº 3º

Ha reemplazado las palabras “treinta días” por “seis meses”, ha sustituido por un punto (.) la coma (,) que sigue a la palabra “antigüedad” y ha suprimido la frase final que figura a continuación de ella.

Nº 4º

Ha sido sustituido por el siguiente:

“4º.—Agrégase el siguiente inciso final al artículo 19:

“En el caso de candidaturas independientes a Diputados o Senadores, el Director del Registro Electoral asignará a cada una de ellas, para distinguir las, la figura geométrica que él determine.””.

El segundo de los incisos contenidos en este número ha sido consultado en el Nº 6º, en los términos que luego se especifica.

Nº 6º

Ha reemplazado por un punto (.) la coma (,) que sigue a la palabra “existentes” y ha suprimido la frase y oración final que la siguen.

En seguida, como ya os lo hicimos presente, ha agregado como oración final del inciso nuevo que por este número se intercala en el artículo 20 después del actual cuarto, el segundo de los incisos que el Nº 4º agregaba al artículo 19, sin otra modificación.

Nº 7º

Ha sustituido la referencia al inciso “décimo quinto” por otra al “décimo sexto” y ha agregado, antes del punto final, lo siguiente: “precedida de una coma (,)”.

Nº 9º

Ha sido sustituido por el siguiente:

“9º.—Intercálase en el inciso cuarto del artículo 21, después de las palabras “según proceda” la frase: “Sobre el nombre de la lista se colocará el símbolo o emblema del Partido o grupo independiente, impreso en tinta negra y en el tamaño que determine la Dirección del Registro Electoral. En caso de elecciones unipersonales o si la lista tiene un solo candidato, el símbolo o emblema irá colocado entre la raya a que se refiere el inciso sexto y el número que corresponda al candidato respectivo.””.

A continuación, ha agregado el siguiente N° 10º, nuevo:

“10º.—Sustitúyese el inciso sexto del artículo 21, por el siguiente:

“Al lado izquierdo del símbolo o emblema del Partido, salvo que se trate de una elección unipersonal o que la lista tenga un solo candidato, y al lado izquierdo del número de cada candidato, habrá una raya horizontal a fin de que el elector pueda marcar, con una cruz, su preferencia al candidato de su elección o a una lista determinada.”.

N°s. 10º, 11º, 12º y 13º

Han pasado a ser N°s. 11º, 12º, 13º y 14º, sin otras modificaciones.

A continuación, ha agregado los siguientes números, nuevos:

“15.—Reemplázase en el inciso primero del artículo 78 la frase final “la horizontal que debe existir al lado izquierdo del número del candidato que prefiera” por “una de las horizontales que deben existir al lado izquierdo del símbolo o emblema y del número del candidato que prefiera”.

16º.—Remplázase en el inciso segundo del artículo 85 la oración que se inicia con las palabras: “Para hacer el escrutinio, ...”, por la siguiente: “Para hacer el escrutinio, se sumarán las preferencias señaladas en favor de la lista y de cada candidato de la misma.”.

17º.—Reemplázase en el inciso primero del artículo 87 la frase “aparezcan preferencias marcadas a dos o más candidatos” por “aparezca marcada más de una preferencia”.

18º.—Reemplázase en el inciso segundo del artículo 92 la frase “por los candidatos de cada lista” por la siguiente: “por cada lista y sus candidatos”.

N° 14º

Ha sido rechazado.

A continuación, ha intercalado el siguiente N° 19, nuevo:

“19º.—Intercálase en el artículo 115, a continuación de las palabras “misma lista”, la frase “y las preferencias marcadas en favor de ella.”.

N° 15º

Ha pasado a ser N° 20, sin otra modificación.

A continuación, ha agregado el siguiente N° 21, nuevo:

“21º.—Sustitúyese en el artículo 172 la palabra “firmadas” por “patrocinadas”.”.

Artículos transitorios.

Artículo 1º

Ha sido rechazado.

Artículos 2º y 3º

Han pasado a ser artículos 1º y 2º, sin otra modificación.

En mérito de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley aprobado por vuestra Comisión queda redactado como sigue:

Proyecto de ley:

“*Artículo 1º*—Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley General sobre Inscripciones Electorales, cuyo texto definitivo fijado por la ley N° 14.853, fue publicado en el Diario Oficial de 14 de mayo de 1962:

1º—Intercálase en el inciso primero del artículo 15, después del “número de orden”, reemplazando el signo (;) por una coma (,) la frase “o constancia de la calidad de analfabeto efectuada por la Junta Inscriptora”, frase que llevará a su término el signo (;).

2º—Agrégase en el artículo 22, el siguiente inciso segundo:

“Sin embargo, las inscripciones de los ciudadanos analfabetos se perfeccionan por la sola constancia de tal hecho que deje la Junta Inscriptora en la columna destinada a la firma del ciudadano. La Dirección del Registro Electoral determinará la forma de dicha constancia.”.

3º—Sustitúyese en el inciso primero del artículo 23 el guarismo “21” por “18”, y elimínase la frase “y sepan leer y escribir”.

4º—Intercálase en el inciso primero del artículo 27, después de la frase “mano izquierda.” la frase: “Si fueren analfabetos, la Junta Inscriptora dejará constancia de este hecho en el espacio destinado para la firma.”.

5º—Intercálase en el inciso primero del artículo 36, antes de las palabras “La cancelación podrá...”, la siguiente frase: “En caso que el ciudadano sea analfabeto, estampará su impresión digital en el lugar destinado a la firma.”.

6º—Reemplázase en el inciso primero del artículo 37 la palabra “veintiún” por “dieciocho”.

Artículo 2º—Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley General de Elecciones, cuyo texto definitivo fijado por la ley N° 14.852, fue publicado en el Diario Oficial de 16 de mayo de 1962:

1º—Intercálase en el inciso tercero del artículo 18, después de la frase “firma del elector” y eliminándose el signo (,) la frase “o su impresión dactiloscópica si no supiere firmar”.

2º—Agrégase en los incisos cuarto y quinto del artículo 18, a continuación de la palabra “firma”, la frase: “o impresión dactiloscópica”.

3º—Agrégase en el artículo 19 el siguiente inciso nuevo después del inciso primero:

“Tratándose de una declaración de candidatura a Presidente de la República se acompañará una fotografía del rostro del candidato, en blanco y negro y tamaño 10 centímetros por 7 centímetros, la que no podrá tener más de seis meses de antigüedad.”.

4º—Agrégase el siguiente inciso final al artículo 19:

“En el caso de candidaturas independientes a Diputados o Senadores, el Director del Registro Electoral asignará a cada una de ellas, para distinguirlas, la figura geométrica que él determine.”.

5º—Intercálase en el inciso cuarto del artículo 20, después de la palabra “firmas”, la frase “o huellas dactiloscópicas”.

6º—Intercálase en el artículo 20 el siguiente inciso nuevo después del actual inciso cuarto:

“Asimismo, se deberá acompañar un facsímil del símbolo o emblema que distinguirá al partido en la cédula electoral, para los efectos de lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 21. Ningún partido podrá adoptar un símbolo o emblema que induzca o pueda inducir a confusión con el de alguno de los partidos ya existentes. No serán aceptados como símbolos o emblemas, y serán rechazados de plano por el Director del Registro Electoral, los que contengan palabras, frases o locuciones, y además los siguientes:

- a) El escudo, la bandera o el emblema de la Nación;
- b) Fotografías o reproducciones de la figura humana, y
- c) Imágenes obscenas o contrarias a la moral, a las buenas costumbres o al orden público.”.

7º—Agrégase en el inciso decimosexto del artículo 20, a continuación de la palabra “colectividad” la frase “símbolo o emblema” precedida de una coma (,).

8º—Reemplázanse en el inciso decimoseptimo del artículo 20, las palabras “novenos”, “decimoterceros” y “octavos” por “décimos”, “decimocuartos” y “novenos”, respectivamente.

9º—Intercálase en el inciso cuarto del artículo 21, después de las palabras “según proceda” la frase: “Sobre el nombre de la lista se colocará el símbolo o emblema del Partido o grupo independiente, impreso en tinta negra y en el tamaño que determine la Dirección del Registro Electoral. En caso de elecciones unipersonales o si la lista tiene un solo candidato, el símbolo o emblema irá colocado entre la raya a que se refiere el inciso sexto y el número que corresponda al candidato respectivo.”.

10.—Sustitúyese el inciso sexto del artículo 21 por el siguiente:

“Al lado izquierdo del símbolo o emblema del Partido, salvo que se trate de una elección unipersonal o que la lista tenga un solo candidato, y al lado izquierdo del número de cada candidato, habrá una raya

horizontal a fin de que el elector pueda marcar, con una cruz, su preferencia al candidato de su elección o a una lista determinada.”.

11.—Agréganse en el inciso séptimo del artículo 21 después de la palabra “objeto.”, las palabras “Al lado izquierdo del número correspondiente a cada candidato, se colocará la fotografía en blanco y negro del mismo, impresa en el tamaño que determine la Dirección del Registro Electoral.”.

12.—Agrégase como inciso final del artículo 36 el siguiente inciso:

“No podrán ser designados vocales de Mesa los analfabetos. Si por esta circunstancia no se pudiere escoger a los miembros de la Mesa, deberá elegirse de entre los inscritos en Registros contiguos de la misma circunscripción.”.

13.—Agrégase como inciso final del artículo 71 el siguiente:

“Si el elector fuere analfabeto, además de estampar su impresión dígito pulgar en el cuaderno respectivo, deberá exhibir su cédula de identidad. Si no la tuviere o ésta no concordare con las especificaciones de ella anotadas en el Registro o si la fotografía de dicha cédula fuere defectuosa, se procederá a la prueba dactiloscópica.”.

14.—Intercálase en el artículo 76, a continuación de la palabra “todos”, la frase “o estampar la impresión a que se refiere el artículo 73”.

15.—Reemplázase en el inciso primero del artículo 78 la frase final “la horizontal que debe existir al lado izquierdo del número del candidato que prefiera” por “una de las horizontales que deben existir al lado izquierdo del símbolo o emblema y del número del candidato que prefiera”.

16.—Reemplázase en el inciso segundo del artículo 85 la oración que se inicia con las palabras: “Para hacer el escrutinio, ...”, por la siguiente: “Para hacer el escrutinio, se sumarán las preferencias señaladas en favor de la lista y de cada candidato de la misma.”.

17.—Reemplázase en el inciso primero del artículo 87 la frase “aparezcan preferencias marcadas a dos o más candidatos” por “aparezca marcada más de una preferencia”.

18.—Reemplázase en el inciso segundo del artículo 92 la frase “por los candidatos de cada lista” por la siguiente: “por cada lista y sus candidatos”.

19.—Intercálase en el artículo 115, a continuación de las palabras “misma lista”, la frase “y las preferencias marcadas en favor de ella.”.

20.—Reemplázase en el artículo 154, la palabra “firmare” por “patrocinare”.

21.—Sustitúyese en el artículo 172 la palabra “firmadas” por “patrocinadas”.

Artículos transitorios.

Artículo 1º—Dentro de los treinta días posteriores a la publicación de la presente ley, los partidos políticos con inscripción vigente ante la Dirección del Registro Electoral, deberán presentar ante dicha Oficina, un facsímil del símbolo o emblema que distinguirá al partido en la cé-

dula electoral, aplicándose para estos efectos la disposición del inciso quinto del artículo 20 de la Ley General de Elecciones.

El Director del Registro Electoral procederá a asignar una figura geométrica, a su elección, a aquellos partidos que no hubieren hecho la presentación a que se refiere el inciso anterior dentro del plazo señalado.

En la tramitación de estas solicitudes se aplicará el procedimiento previsto en los incisos décimo a decimocuarto, inclusive, del artículo 20 de la Ley General de Elecciones.

Artículo 2º—Facúltase al Presidente de la República para que en el plazo de 90 días fije los textos definitivos y refundidos de las leyes N° 14.852, General de Elecciones y N° 14.853, sobre Inscripciones Electorales, sistematizando y coordinando sus disposiciones con el texto de esta reforma, con las anteriores que se les hayan introducido, y con el texto de la ley N° 17.202 sobre voto de los no videntes.

Al fijar dichos textos, el Presidente de la República deberá mantener los mismos números de las leyes N°s. 14.852 y 14.853.”

Sala de la Comisión, a 16 de agosto de 1971.

Acordado en sesiones de fechas 3 y 12 del presente con asistencia de los Honorables Senadores señores Fuentealba (Presidente), Aylwin (Hamilton), Bulnes, Gumucio y Juliet.

(Fdo.): *Jorge Tapia Valdés*, Secretario.

2

INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA, RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS QUE OTORGA RECURSOS PARA LA REALIZACION DE DIVERSAS OBRAS PUBLICAS EN LAS PROVINCIAS DE VALDIVIA Y LLANQUIHUE.

Honorable Senado:

Desde el terremoto y maremoto que afectó a las provincias del sur en el año 1960, éstas se mantienen en una crítica situación de desarrollo que afecta tanto a las actividades agrícolas e industriales como a las comerciales.

La ausencia de estímulos de inversión así como de recursos que se orienten a la recuperación de sus centros productores se ha traducido en múltiples problemas de índole social, entre los que destaca la cesantía.

Esta situación, a la vez, ha producido un serio impacto en las Municipalidades de las provincias de Valdivia, Llanquihue y Cautín que han visto seriamente disminuidos sus ingresos, situación ésta que se ha agravado últimamente con el proceso de reforma agraria y el otorgamiento de importantes exenciones del impuesto territorial.

El proyecto de la Honorable Cámara de Diputados en informe tiene

precisamente por finalidad otorgar ayuda financiera permanente a estas corporaciones edilicias, para lo cual dispone, en su artículo 1º, que el 5% de los impuestos que se recauden en sus respectivos territorios jurisdiccionales será retenido por el Tesorero Comunal correspondiente para ponerlo a disposición de ellas, con el objeto de que lo inviertan en nuevas obras de adelanto comunal y en aportes a las respectivas Compañías del Cuerpo de Bomberos.

El Honorable Senador señor Papic, quien solicitó la aprobación de esta iniciativa de ley, hizo una reseña de la difícil situación que afrontan las Municipalidades de la zona que representa, las que, últimamente, no han podido, incluso, pagar los sueldos de su personal.

El señor Gilberto Urrutia, Jefe del Departamento de Planificación del Servicio de Impuestos Internos, hizo presente que, como reiteradamente lo ha hecho presente el Gobierno, éste es contrario al fraccionamiento de los ingresos tributarios.

A petición de la Comisión informó que las cantidades que se recaudaron en el año 1970 por concepto de impuestos en las provincias mencionadas fueron las siguientes:

Llanquihue	Eº	84.007.100
Valdivia		130.564.100
Cautín		144.581.100

De las sumas precedentemente mencionadas deben deducirse los tributos contenidos en la ley Nº 12.120, que se excluyen de las normas de la presente ley y cuyos rendimientos a continuación se indican:

Llanquihue	Eº	32.181.200
Valdivia		53.770.000
Cautín		63.780.700

En consecuencia, la retención del 5% a beneficio comunal que se dispone en el artículo 1º afectará a las siguientes cantidades:

Llanquihue	Eº	51.825.900
Valdivia		76.794.100
Cautín		80.800.400

En resumen, las Municipalidades de las provincias de Llanquihue, Valdivia y Cautín, percibirán ingresos que, considerando las recaudaciones obtenidas en el año 1970, ascenderán a Eº 2.591.295, Eº 3.839.705 y Eº 4.040.020, respectivamente.

La Comisión de Hacienda aprobó, por unanimidad, esta iniciativa de ley y, asimismo, lo hizo en particular introduciéndole numerosas modificaciones a su articulado, en los términos que indicamos más adelante, pero sin cambiar substancialmente el fondo del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados.

A indicación del Honorable Senador señor Papic se agrega como artículo final del proyecto uno que tiene por objeto destinar el 20% de los

fondos referidos en el artículo 43 de la ley N° 17.382 a las Municipalidades de las provincias de Llanquihue, Valdivia y Osorno.

El Título III de la ley N° 17.382 crea el Comité Programador de Inversiones para las provincias de Valdivia y Osorno y otro para la de Llanquihue y en el artículo 43 dispone la creación de un ítem en el Presupuesto de la Nación para el año 1971 de E° 193.000.000, como aporte a estos Comités. Esta suma deberá reajustarse anualmente en el porcentaje de aumento del índice de precios al consumidor en el año precedente y se incrementará hasta igualar el 20% de los ingresos aduaneros que se perciban en las referidas provincias. También incrementarán este Fondo el producto de los impuestos a las compraventas y a los servicios por las transacciones que se efectúen en los establecimientos de turismo de estas provincias como asimismo en los de esparcimiento y recreación, así como las recuperaciones de los préstamos que se otorguen por los diversos servicios u organismos del Estado.

El Honorable Senador señor Papic expresó que recientemente se efectuó en Puerto Montt un Congreso Interprovincial de Obreros Municipales de las provincias mencionadas, en el que la unanimidad de ellos así como los Alcaldes y Regidores, coincidieron en impulsar una acción tendiente a modificar la ley de fomento de las provincias de Valdivia, Osorno y Llanquihue, canalizando sus recursos a la labor municipal.

Hay descontento en las provincias mencionadas, agregó el señor Senador, porque los Comités Programadores emplean los recursos de que disponen para fines específicos de acuerdo a la ley citada en la ejecución de obras públicas, pese a que el artículo 47 de la referida ley es terminante en expresar que los fondos de los Comités no son sustitutos de los que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes deba destinar cada año en el presupuesto de la Nación a las mencionadas provincias. Por esto se justifica destinar el 20% de la cifra consignada en el ítem citado a las Municipalidades como una manera de lograr en beneficio de las provincias una administración directa de los referidos fondos.

La indicación original del señor Papic fue modificada por el Honorable Senador señor Silva en orden a buscar un sistema más expedito para distribuir los fondos a que se refiere este artículo entre las Municipalidades beneficiadas, el cual se desprende del artículo que os proponemos más adelante.

En conformidad a lo expuesto os proponemos aprobar el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1°

Sustituir su inciso primero por el siguiente:

“Artículo 1°—Los Tesoreros Comunales de las provincias de Cautín, Valdivia y Llanquihue, retendrán el 5% de los impuestos que se recauden en la zona de su jurisdicción, excluidos los provenientes de la aplicación de la ley N° 12.120, y lo pondrán a disposición de la respectiva Municipalidad.”.

Reemplazar su inciso tercero por el que a continuación se transcribe:

“Las sumas que se obtengan durante el período señalado se contabilizarán en cuentas especiales en las diferentes tesorerías comunales de las provincias de Cautín, Valdivia y Llanquihue, y serán depositadas en cuentas especiales que a nombre de la respectiva Municipalidad abrirán en la oficina local del Banco del Estado de Chile y sobre las cuales podrá girar la Municipalidad correspondiente para los fines de esta ley. Los excedentes que se produzcan en dichas cuentas al término del ejercicio presupuestario no pasarán a rentas generales de la Nación.”.

Artículo 2º

Suprimirlo.

Artículo 3º

Pasa a ser artículo 2º, con las solas modificaciones de sustituir el guarismo “2/3” por la expresión “dos tercios” y de suprimir la coma (,) que sigue a la palabra “año”.

Artículo 4º

Pasa a ser artículo 3º, sin modificaciones.

Artículo 5º

Pasa a ser artículo 4º, redactado en la forma que a continuación se transcribe:

“*Artículo 4º*—Las diferentes Municipalidades de las provincias de Cautín, Valdivia y Llanquihue deberán distribuir, anualmente, el diez por ciento de las entradas que produzca el artículo 1º entre todas las Compañías de Bomberos existentes en cada comuna.”.

Artículo 6º

Pasa a ser artículo 5º, sustituido por el siguiente:

“*Artículo 5º*—Un diez por ciento de las entradas que produzca el artículo 1º en la provincia de Valdivia se aportarán al Instituto Nacional de Capacitación Profesional (INACAP), el que destinará estos fondos a realizar cursos de especialización de mano de obra en esta provincia.”.

Artículos 7º y 8º

Suprimirlos.

Artículo 9º

Pasa a ser artículo 6º, sin modificaciones.

A continuación, agregar como artículo 7º el siguiente, nuevo:

“*Artículo 7º*—El 20% de los fondos referidos en el artículo 43 de la ley Nº 17.382 serán puestos a disposición de las Municipalidades de las provincias de Valdivia, Osorno y Llanquihue.

El Tesorero General de la República, dentro de los primeros 90 días de cada año, girará a nombre de las respectivas Municipalidades los fondos que les correspondan en conformidad al inciso anterior, distribuyéndolos a razón de cinco doceavos entre las Municipalidades de la provincia de Valdivia, tres doceavos entre las de Osorno y cuatro doceavos entre las de Llanquihue. A su vez la suma a distribuir entre las distintas Municipalidades de una misma provincia se determinará en proporción al monto de sus respectivos presupuestos ordinarios.

Las Municipalidades incorporarán los fondos que obtengan en virtud de lo dispuesto en este artículo al incremento o formación de presupuestos extraordinarios de capital, los que destinarán preferentemente a obras de desarrollo comunitario, a adquisición de maquinarias y equipos, a la creación de centros industriales y a otros gastos que se acuerden por la mayoría de los dos tercios de los regidores en ejercicio de la respectiva Municipalidad.”.

En mérito de las modificaciones precedentes el proyecto de ley aprobado por vuestra Comisión de Hacienda queda como sigue:

Proyecto de ley:

“*Artículo 1º*—Los Tesoreros Comunales de las provincias de Cautín, Valdivia y Llanquihue, retendrán el 5% de los impuestos que se recauden en la zona de su jurisdicción, excluidos los provenientes de la aplicación de la ley Nº 12.120, y lo pondrán a disposición de la respectiva Municipalidad.

Estas disposiciones se aplicarán por el plazo de diez años, contado desde la fecha de la promulgación de la presente ley.

Las sumas que se obtengan durante el período señalado se contabilizarán en cuentas especiales en las diferentes tesorerías comunales de las provincias de Cautín, Valdivia y Llanquihue, y serán depositadas en cuentas especiales que a nombre de la respectiva Municipalidad abrirán en la oficina local del Banco del Estado de Chile y sobre las cuales podrá girar la Municipalidad correspondiente para los fines de esta ley. Los excedentes que se produzcan en dichas cuentas al término del ejercicio presupuestario no pasarán a rentas generales de la Nación.

Artículo 2º—Las Municipalidades de las diferentes comunas de cada provincia, con el voto conforme de los dos tercios de los Regidores en ejercicio, fijarán cada año la inversión de los fondos que entregue la aplicación del impuesto, solamente en nuevas obras públicas de adelanto comunal.

Artículo 3º—Con este mismo quórum, los Municipios quedarán facultados para:

- a) Fijar el orden en que se realizarán las obras programadas;
- b) Celebrar toda clase de contratos y convenios con reparticiones públicas y entregar erogaciones en favor de obras vitales para el adelanto comunal.

Artículo 4º— Las diferentes Municipalidades de las provincias de Cautín, Valdivia y Llanquihue deberán distribuir, anualmente, el diez por ciento de las entradas que produzca el artículo 1º entre todas las Compañías de Bomberos existentes en cada comuna.

Artículo 5º—Un diez por ciento de las entradas que produzca el artículo 1º en la provincia de Valdivia se aportarán al Instituto Nacional de Capacitación Profesional (INACAP), el que destinará estos fondos a realizar cursos de especialización de mano de obra en esta provincia.

Artículo 6º—Las Municipalidades deberán publicar en la primera quincena del mes de enero de cada año, en un diario o periódico de la localidad o de la cabecera de la provincia, si allí no lo hubiera, un estado de las inversiones efectuadas en conformidad a la presente ley.

Artículo 7º—El 20% de los fondos referidos en el artículo 43 de la ley Nº 17.382 serán puestos a disposición de las Municipalidades de las provincias de Valdivia, Osorno y Llanquihue.

El Tesorero General de la República, dentro de los primeros 90 días de cada año, girará a nombre de las respectivas Municipalidades los fondos que les correspondan en conformidad al inciso anterior, distribuyéndolos a razón de cinco doceavos entre las Municipalidades de la provincia de Valdivia, tres doceavos entre las de Osorno y cuatro doceavos entre las de Llanquihue. A su vez la suma a distribuir entre las distintas Municipalidades de una misma provincia se determinará en proporción al monto de sus respectivos presupuestos ordinarios.

Las Municipalidades incorporarán los fondos que obtengan en virtud de lo dispuesto en este artículo al incremento o formación de presupuestos extraordinarios de capital, los que destinarán preferentemente a obras de desarrollo comunitario, a adquisición de maquinarias y equipos, a la creación de centros industriales y a otros gastos que se acuerden por la mayoría de los dos tercios de los regidores en ejercicio de la respectiva Municipalidad.”

Sala de la Comisión, a 17 de agosto de 1971.

Acordado en sesión celebrada el día 11 del presente, con asistencia de los Honorables Senadores señores Palma (Presidente), Ibáñez, Musalem y Silva.

(Fdo): *Pedro Correa Opaso*, Secretario.

INFORME DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY INICIADO EN MOCION DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR HAMILTON, QUE ESTABLECE QUE LA JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL ÓTORGARA PERMISO DE TRAFICO AEREO REGULAR A LAS LINEAS AEREAS COMERCIALES QUE INDICA PARA OPERAR LA RUTA ENTRE SANTIAGO Y LAS PROVINCIAS DE AISEN Y MAGALLANES.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Obras Públicas tiene el honor de informaros el proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Hamilton, en virtud del cual se dispone que la Junta de Aeronáutica Civil deberá otorgar permiso de tráfico aéreo regular para operar la ruta entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes a las líneas aéreas comerciales que lo soliciten y cumplan las exigencias técnicas y los requisitos exigidos por la ley.

En la primera sesión en que se trató esta materia (28 de julio pasado), y en la cual estuvieron presentes el autor de la moción y los señores Papic y Valente, el Honorable Senador señor Hamilton dijo que de esta iniciativa es también autor el Diputado señor Tolentino Pérez y que ella tiene el propósito de buscar la fórmula más conveniente para resolver el dramático problema de la falta de transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia, que cada vez se ha ido agudizando más, entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes, toda vez que este medio es de vital importancia para esa zona, pues constituye su vía normal de comunicación.

Manifestó que como Línea Aérea Nacional, la única que hasta ahora ha sido autorizada para operar el tráfico aéreo regular entre esa región y el resto del país, ha demostrado no estar en condiciones de atender debidamente esta tarea, se hace imprescindible abordar de inmediato la solución de este grave inconveniente, que resulta ser de verdadera trascendencia para el propio desarrollo de la zona austral y la vida misma de su población.

Señaló que la idea contenida en el proyecto de ley propuesto, esto es, la de propiciar una política de "cielos abiertos" para el extremo sur del país, corresponde al reiterado clamor de sus autoridades y habitantes y que es, por supuesto, sólo una de las numerosas formas que seguramente deben existir para normalizar e intensificar el servicio de transporte aéreo a esa y desde esa lejana región de nuestro suelo, modalidades que declaró estar dispuesto a considerar con el mayor interés, durante el estudio de su iniciativa, ya que la única razón que la inspira es la de encontrar, con el valioso aporte de todos los sectores, la manera más adecuada para solucionar, de una vez y para siempre, el actual déficit de medios de transporte, acrecentado notablemente durante los últimos años, entre Santiago y aquellas provincias.

Recalcó que tanto el hecho de creer que el interés de ninguna em-

presa puede limitar el derecho de los habitantes de Aisén y Magallanes a disponer de una comunicación expedita y estable con el resto del territorio nacional, como el de propugnar que se autorice a otras líneas aéreas comerciales —incluso extranjeras— para efectuar el servicio regular de transporte público de pasajeros y de carga entre Santiago y las provincias nombradas, no implican deteriorar el bien ganado prestigio de la Línea Aérea Nacional, institución por la que siente un gran respeto.

Expuestas así las ideas fundamentales del proyecto de ley, el propio señor Hamilton solicitó que la Comisión, antes de pronunciarse a su respecto, escuchara detenidamente la opinión que su iniciativa merecía a diversas personas entendidas o vinculadas con los tópicos sobre que versa.

Por eso, sucesivamente fueron invitados y oídos:

a) El 2 de agosto en curso, en reunión de Comité celebrada con la asistencia de los Honorables Senadores señores Hamilton y Papic, los señores Hernán Morales, Subsecretario de Transportes y Presidente de la Junta de Aeronáutica Civil; Osvaldo Croquevielle, Director de Aeronáutica; Ignacio Aliaga, Presidente de la Línea Aérea Nacional; Vicente Gumucio, abogado de la Junta de Aeronáutica Civil; Jacinto Pino, profesor de Derecho Aéreo de la Universidad de Chile; Fernando Carrasco, Presidente del Sindicato de Empleados y Obreros de la Línea Aérea Nacional; Carlos Ugalde, Presidente del Sindicato de Profesionales Universitarios de esa empresa; Carlos Guerra, Presidente del Sindicato de Técnicos, Inspectores y Supervisores de Mantenimiento de la misma compañía, y Joaquín Fernández, Presidente del Sindicato de Auxiliares y Sobrecargos de LAN;

b) El 11 de agosto, en sesión de Comisión, los señores Vicente Gumucio, en representación de la Junta de Aeronáutica Civil, y el señor Juan Carlos Sariago, en representación de la compañía aérea "SOLAS-TRAL", y

c) El 13 de agosto, en reunión del Comité celebrada con la asistencia de los Honorables Senadores señores Hamilton y Acuña; los señores Eduardo Paredes, Director General de Obras Públicas; Eduardo Hamilton, profesor de Derecho Aéreo de la Universidad Católica, y Roberto Hirigoyen, Gerente de Tráfico y Ventas de la Línea Aérea del Cobre.

A las reuniones mencionadas en las letras a) y b) concurrió, asimismo, el Honorable Senador señor Lorca, quien, al opinar sobre el proyecto propuesto en la moción, expresó, en primer término, que no estaba de acuerdo con la idea de autorizar también a las líneas aéreas extranjeras para efectuar el tráfico de cabotaje, ya que ello importaría que Chile rompiera una norma de general aplicación en el mundo; y, en segundo lugar, que discrepaba de la forma en que se pretende resolver el problema de la falta de transporte aéreo a Aisén y Magallanes, pues, en su concepto, en vez de obligar a la Junta de Aeronáutica Civil a otorgar los permisos de tráfico aéreo, debería modificarse su estructura para conseguir que efectivamente sea este organismo el que, de acuerdo con sus actuales atribuciones, proponga la adopción de las normas relacionadas con el transporte aéreo.

De la intervención del Honorable Senador señor Lorca, así como de las habidas en estas tres reuniones se acompaña, por acuerdo de la Co-

misión adoptado en la última sesión, celebrada el 16 del presente mes, como anexo de este informe, una versión extractada, cuya sola lectura permitirá conocer en detalle las distintas opiniones que mereció el análisis de la idea matriz del proyecto de ley en estudio.

Por igual motivo, se agregan algunos documentos proporcionados a vuestra Comisión o tomados en cuenta durante sus debates.

Del primitivo artículo único de que constaba el proyecto de ley propuesto en la moción, el propio señor Hamilton estuvo de acuerdo en eliminar el inciso que también imponía a la Junta de Aeronáutica Civil la obligación de otorgar permiso de tráfico aéreo regular para operar la ruta entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes a las líneas aéreas extranjeras autorizadas para efectuar tráfico aéreo al territorio nacional, en razón de que consideró atendibles los argumentos dados para ello y porque dicha norma habría sido contraria a la legislación vigente, que reserva a las aeronaves nacionales que pertenezcan a personas naturales o jurídicas chilenas al transporte aéreo de pasajeros, carga y correspondencia entre diversos puntos situados dentro del territorio nacional (artículo 9º del D.F.L. Nº 241, de 6 de abril de 1960).

El texto del proyecto de ley que, en definitiva, aprobó vuestra Comisión consta de tres artículos, incorporados a indicación del Honorable Senador señor Hamilton como resultado del análisis de la idea que sirvió de base a su iniciativa. Ellos contaron con el asentimiento de los miembros presentes en la sesión celebrada el día de ayer, señores Hamilton, Acuña, Ochagavía y Papic, sesión que fue citada, precisamente, con el objeto de votar este asunto.

El artículo 1º impone a la Junta de Aeronáutica Civil la obligación de otorgar permiso de tráfico aéreo regular para operar la ruta entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes a las líneas aéreas comerciales que lo soliciten, siempre que cumplan las exigencias técnicas y los demás requisitos exigidos por la ley.

Aquel organismo, que tiene a su cargo la dirección superior de la aviación civil en el país, se rige por las disposiciones del D.F.L. Nº 241, de 6 de abril de 1960 y, entre sus atribuciones, figura la de autorizar el establecimiento en el territorio nacional de servicios de transporte aéreo, tanto de cabotaje como internacionales, y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial, así como suspenderlos y declarar su caducidad o terminación. Igualmente, le corresponde aprobar o proponer la adopción de normas, reglas y procedimientos relacionados con el transporte aéreo y otros servicios de aeronavegación comercial.

Pues bien, como esta atribución es meramente facultativa, la disposición comentada la transforma en obligatoria respecto del otorgamiento de los permisos de tráfico aéreo regular entre Santiago y las provincias referidas, y en relación con las líneas aéreas comerciales que **requieran**

de dicho permiso, pero la autorización para efectuar ese tráfico aéreo queda sujeta a la condición de que las líneas aéreas respectivas cumplan las exigencias técnicas y los demás requisitos exigidos por la ley.

En seguida, dado que en la actualidad los acuerdos de la Junta de Aeronáutica Civil que autorizan el establecimiento de servicios aéreos de transporte público de pasajeros o carga de carácter regular o a itinerario fijo deben ser sometidos a la aprobación del Presidente de la República, exigencia que muchas veces posterga indefinidamente la dictación del correspondiente decreto, y por tanto el establecimiento efectivo del servicio de transporte aéreo, el artículo 1º contiene una norma en virtud de la cual se establece que, en los casos de autorización otorgada para operar la ruta entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes, los acuerdos de la Junta de Aeronáutica Civil no serán sometidos a la aprobación del Presidente de la República y, por consiguiente, para el otorgamiento del permiso bastará la resolución de esa Junta.

El inciso tercero del artículo 1º faculta expresamente a este último organismo para que pueda autorizar a las líneas aéreas comerciales chilenas para arrender aeronaves extranjeras a fin de atender sus servicios de cabotaje, en los casos de emergencia que calificará la propia Junta y por períodos no superiores a seis meses.

Con esta disposición se persigue facilitar el transporte aéreo de cabotaje en las épocas de gran demanda de servicios.

El artículo 2º está encaminado a obviar los trámites que se exigen para la importación de aviones, repuestos y equipos indispensables para su mantención.

Según antecedentes proporcionados a vuestra Comisión, uno de los mayores inconvenientes que origina la importación de estos elementos es la exigencia de un elevado depósito previo en el Banco Central de Chile, que a la fecha ascendería al 10.000%, lo que, obviamente, dificulta de manera sensible la incorporación de nuevos elementos para el transporte aéreo.

Sobre este particular, la Comisión solicitó, por oficio, las informaciones respectivas al Banco Central de Chile y requirió, asimismo, a la Dirección General de Impuestos Internos los antecedentes relativos a la tributación a que está afecta la importación de estos equipos, los que hasta la fecha de este informe todavía no han sido proporcionados.

El artículo 3º dispone que la Dirección General de Obras Públicas y la Dirección de Aeronáutica, según corresponda, darán preferencia a la ejecución, en los aeropuertos de Puerto Montt, Aisén y Punta Arenas, de las obras de infraestructura que, a juicio del Presidente de la Línea Aérea Nacional, son indispensables para la realización de vuelos nocturnos y posibilitan el aterrizaje de cierto tipo de aviones con pasaje y carga completos, lo que redundará en un mejor aprovechamiento del material de vuelo actualmente disponible.

Como lo expusimos oportunamente, el proyecto de ley en informe fue aprobado en la sesión celebrada por la Comisión en el día de ayer,

en general y en particular, por la unanimidad de los Senadores presentes. A dicha sesión fueron especialmente invitados los Diputados señores Tolentino Pérez, Baldemar Carrasco, Carlos González y Leopoldo Urrutia, representantes de la zona austral, quienes no pudieron asistir. No obstante, el señor Carrasco dirigió la nota que se acompaña en los anexos de este informe, en la que da a conocer su opinión favorable a esta iniciativa.

En méritos de las consideraciones anteriores, la unanimidad de vuestra Comisión os recomienda aprobar el siguiente

Proyecto de ley:

Artículo 1º—La Junta de Aeronáutica Civil otorgará permiso de tráfico aéreo regular para operar la ruta entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes a las líneas aéreas comerciales que lo soliciten, siempre que cumplan las exigencias técnicas y los requisitos exigidos por la ley.

Para el permiso a que se refiere el inciso anterior bastará la sola resolución de la Junta de Aeronáutica Civil.

La Junta de Aeronáutica Civil podrá autorizar a líneas aéreas comerciales chilenas para tomar en arrendamiento aeronaves extranjeras a fin de atender sus servicios de cabotaje, por períodos no superiores a seis meses y en los casos de emergencia que calificará la propia Junta.

Artículo 2º—La importación de aviones, repuestos para aviones y equipos para la mantención de los mismos que haga la Línea Aérea Nacional o cualquiera otra línea aérea comercial chilena que tenga autorización para operar en forma regular rutas dentro del país, no estará sujeta a depósito previo en el Banco Central de Chile.

Artículo 3º—La Dirección General de Obras Públicas y la Dirección de Aeronáutica, según corresponda, darán preferencia a la ejecución de las siguientes obras en la infraestructura aérea de la ruta entre Santiago, Aisén y Magallanes.

a) Instalación de sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) y de iluminación de aproximación en la pista 36, e instalación de indicador de visual de planeo (VASI) en la pista 18, en el aeropuerto de El Tepual, de Puerto Montt;

b) Instalación de indicador de visual de planeo (VASI) y dotación de equipos barrenieva, en el aeropuerto de Balmaceda, de Aysén, y

c) Prolongación a 3.600 metros de la pista principal y a 2.900 metros de las pistas auxiliares del aeropuerto Presidente Ibáñez, de Punta Arenas, e instalación de sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) y de indicador de visual de planeo (VASI), y terminación de la iluminación de las pistas del mismo aeropuerto.

Estas obras se harán con cargo a los presupuestos de los respectivos servicios.”

Sala de la Comisión, a 17 de agosto de 1971.

Acordado en sesiones de 28 de julio de 1971, con asistencia de los

Honorables Senadores señores Hamilton (Presidente), Papic y Valente; 11 de agosto del año en curso, con asistencia de los Honorables Senadores señores Hamilton (Presidente), Acuña, García y Papic, y 16 de agosto del presente año, con asistencia de los Honorables Senadores señores Hamilton (Presidente), Acuña, Ochagavía y Papic.

(Fdo.): *Rodemil Torres Vásquez*, Secretario.

A N E X O D E D O C U M E N T O S .

Acta de la reunión de Comité celebrada por la Comisión de Obras Públicas el día 2 de agosto de 1971, con el objeto de escuchar las opiniones de las personas invitadas por la Comisión, en relación con la moción del Honorable Senador señor Hamilton que establece que la Junta de Aeronáutica Civil otorgará permisos de tráfico regular para operar entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes a las líneas aéreas aéreas comerciales que señala.

Asistieron el Honorable Senador señor Hamilton (Presidente) y el Honorable Senador señor Papic.

Concurrieron, además, el Honorable Senador señor Lorca; el Subsecretario de Transportes, señor Hernán Morales; el Director de Aeronáutica, señor Osvaldo Croquevielle; el Presidente de la Línea Aérea Nacional, señor Ignacio Aliaga; el funcionario de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Vicente Gumucio; el profesor de Derecho Aéreo de la Universidad de Chile, señor Jacinto Pino; el Presidente del Sindicato de Empleados y Obreros de LAN, señor Fernando Carrasco; el Presidente del Sindicato de Profesionales Universitarios de LAN, señor Carlos Ugalde; el Presidente del Sindicato de Técnicos, Inspectores y Supervisores de Mantenimiento de LAN, señor Carlos Guerra, y el Presidente del Sindicato de Auxiliares y Sobrecargos de LAN, señor Joaquín Fernández.

Actuó de Secretario, el titular de la Comisión, don Rodemil Torres Vásquez.

El Honorable señor Hamilton expresa que esta reunión tiene por objeto conocer la opinión de las distintas personas que han sido invitadas por la Comisión, con respecto al problema que, en materia de transporte, está viviendo el extremo austral del país.

Ofrece la palabra, en primer lugar, al Director de Aeronáutica, General (R) don Osvaldo Croquevielle.

El señor Croquevielle explica que las funciones inherentes a su cargo de Director de Aeronáutica son eminentemente técnicas y no comprenden, por tanto, materias relacionadas con la política aeronáutica, como es, a su juicio, aquélla que toca el proyecto de ley en estudio. Sin embargo, estaría en condiciones de responder preguntas específicas que se refieran a aspectos técnicos que puedan incidir en la materia objeto de la reunión.

El Honorable Senador señor Hamilton manifiesta que ha invitado al señor Director por su reconocida capacidad y experiencia en materias aeronáuticas. En ese entendido, consulta al señor Croquevielle si, desde el punto de vista técnico, hay algún problema para abrir los cielos aus-

trales a la posibilidad de que otras líneas aéreas, aparte de LAN, puedan hacer el transporte de carga y pasajeros a las provincias del extremo sur.

El señor Croquevielle expresa que, desde el punto de vista técnico, no hay diferencia si la infraestructura la emplean aviones chilenos o extranjeros, ya que estando todas las líneas aéreas sujetas a las mismas normas y exigencias de seguridad aérea, las técnicas de operación son idénticas.

El Honorable Senador señor Hamilton pregunta, a continuación, si el aeropuerto Presidente Ibáñez, de Punta Arenas, presenta dificultades para el aterrizaje y operación de los aviones Boeing 707 y 727 que posee actualmente la Línea Aérea Nacional.

El señor Croquevielle contesta que este tipo de aviones no tendría dificultades de operación en ese aeropuerto, pero ello debe entenderse con algunas limitaciones. Todo aeropuerto —agrega— tiene limitaciones para la operación. Estas limitaciones dependen de una serie de factores, algunos de ellos imponderables, como por ejemplo las condiciones meteorológicas, y otros de tipo técnico, como son los sistemas de ayuda a la navegación, comunicaciones, etc. El aeropuerto Presidente Ibáñez, de Punta Arenas, concluye el señor Director de Aeronáutica, tiene las condiciones que permiten la operación de los aviones Boeing 707 y 727, pero con limitaciones.

Además, agrega, el avión 707 tendría algunas limitaciones derivadas de su peso en relación con la pista de aterrizaje, no así el 727.

Respecto a la pista del aeropuerto de Balmaceda, añade el señor Croquevielle en respuesta a otra consulta del Honorable Senador señor Hamilton, tiene más limitaciones que la del aeropuerto Presidente Ibáñez, ya que, si bien se encuentra terminada la pista, le faltan todavía una serie de elementos electrónicos para completarla, lo que restringe mucho la operación.

El Honorable Senador señor Hamilton le consulta si es posible actualmente hacer vuelos nocturnos a Punta Arenas o si para ello sería necesario introducir mejoras en el aeropuerto.

El señor Croquevielle expresa que actualmente es posible realizar vuelos nocturnos, pero con restricciones, dada la carencia de elementos técnicos adecuados, como sería por ejemplo el llamado ILS, que es un sistema de aproximación por instrumentos, el que reduciría bastante las actuales limitaciones.

El costo de un sistema ILS es de US\$ 500.000 instalado. La Dirección de Aeronáutica a su cargo, agrega, tiene un programa de equipamiento, para el cual tiene ya la aprobación del Gobierno, y que consulta inversiones no sólo en Punta Arenas, sino también en Balmaceda, Puerto Montt y otros aeropuertos.

Además, para mejorar las condiciones de operación del Boeing 707 en Punta Arenas, habría que alargar en 500 metros la pista principal, y terminar la pista más corta, que se usa cuando las condiciones del tiempo son adversas. Ello reduciría las limitaciones derivadas del peso del avión. Junto a esto habría que acelerar los trabajos de Balmaceda para que pueda servir como aeropuerto de alternativa de Punta Arenas.

Contestando a otras preguntas, formuladas por el Honorable Senador señor Lorca, el señor Croquevielle explica que las limitaciones que derivan del peso del avión Boeing 707, se traducen en que actualmente debe restringir su capacidad de carga y de pasajeros. Una vez realizados los trabajos que son necesarios en el aeropuerto, dicho avión podría aterrizar con carga y pasaje completos.

Respecto a las diferencias que hay entre ambos tipos de avión, agrega que el Boeing 727 tiene aproximadamente la mitad de autonomía de vuelo que el 707 y que su capacidad es de 140 pasajeros, contra 180 del 707.

A continuación, el señor Hamilton ofrece la palabra el señor Hernán Morales, quien asiste en su doble calidad de Subsecretario de Transportes y Presidente de la Junta de Aeronáutica Civil.

El señor Hernán Morales manifiesta que una de las preocupaciones fundamentales de la Junta de Aeronáutica Civil, que preside, ha sido la de asegurar servicio eficiente al territorio nacional y muy especialmente al extremo sur del país.

Al respecto, han sostenido prolongados debates en que se ha formulado una franca autocrítica respecto a la forma en que ha estado desarrollando esta tarea la Línea Aérea Nacional. Pero junto con hacer esta autocrítica, han debido reconocer que los problemas que afronta LAN-Chile, son de carácter transitorio. Ellos derivan principalmente de las bajas tarifas que, por razones de política económica, ha mantenido el Gobierno tanto para ésta como para otras empresas de transporte estatal. En efecto, desde hace largo tiempo no ha habido revisión de las tarifas nacionales; las internacionales han debido ser alzadas porque son reguladas por un organismo internacional.

El problema se ha agudizado en el último tiempo porque ha aumentado considerablemente la demanda de pasajes. Además, en esa zona, los habitantes gozan de tarifas preferenciales, a las que constantemente están tratando de acogerse nuevos grupos de ciudadanos.

Reconoce que, pese a la utilización plena del material existente, en algunas etapas ha habido desconexión de servicios. Es así como en una oportunidad la Junta debió tomar el acuerdo de que LAN cediera sus excedentes de pasaje a Ladeco, en atención a que la primera tenía saturada su capacidad de transportes, especialmente a Aisén. Esto demuestra que la Junta ha estado consciente de su obligación de atender a la demanda de pasajes a la zona austral, ya que los habitantes de la región no tienen otro medio de movilización hacia el norte y centro del país.

A todo lo anterior, se agrega el hecho de que no ha sido posible todavía obtener los medios de transporte que hacen falta y que se pensaba que serían adquiridos con mayor prontitud. En efecto, LAN necesita adquirir equipos y aumentar su flota, pero los créditos necesarios para ello aún se encuentran pendientes de la consideración de algunos organismos de crédito internacional.

Por las razones que ha expuesto, que demuestran, a su juicio, la transitoriedad del problema y, además, por razones de estrategia nacional, estima que no sería conveniente abrir los cielos de la ruta austral a otras empresas que no sean la Línea Aérea Nacional.

El Honorable Senador señor Hamilton expresa que, a su juicio, en relación con el transporte aéreo a la zona austral hay dos problemas. Uno de ellos es transitorio y no tiene mucha importancia en sí, sino en cuanto demuestra la precariedad de las comunicaciones de la zona austral con el resto del país. La contaminación del combustible, el desperfecto de un avión o cualquier otro accidente de este tipo, crea graves contratiempos a los habitantes de esa zona, cuya única posibilidad de conexión con el resto del país es actualmente la Línea Aérea Nacional.

En algunas épocas, añade el señor Senador, la LAN ha hecho esfuerzos considerables, como también los ha hecho el país, en materia de construcción de aeropuertos. Sin embargo, pareciera que estos esfuerzos son insuficientes frente al incremento de la demanda de pasajes. Más aún, ha observado que la demanda sigue creciendo en la misma proyección en que lo viene haciendo desde hace varios años, y la atención de LAN, dejando a un lado los problemas transitorios, es ahora más deficiente, ya que hay menos aviones y menor frecuencia de horarios en los vuelos al extremo sur.

Agrega que la política de Gobierno que se ha anunciado en orden a completar el equipamiento de LAN y la infraestructura necesaria para la navegación aérea, ha contado en el pasado y contará en el futuro con todo su apoyo, pero cree que esta anunciada política no es suficiente satisfacción para las personas que viven a diario el problema.

Consulta, a continuación, al señor Subsecretario qué razones habría para limitar exclusivamente a LAN la posibilidad de efectuar transporte aéreo a la zona austral. Le parece que cualquiera otra línea aérea que pueda, en forma eficiente, absorber el déficit de la Línea Aérea Nacional en el transporte a esa zona, debe considerarse como una solución positiva, ya que al usuario de tal servicio no le interesa la nacionalidad ni el dominio del avión en que viaje, sino la posibilidad real de poder conectarse con el resto del país. Espera que el Gobierno, en relación con esta iniciativa que ha presentado a la consideración del Congreso, haga presente sus puntos de vista y colabore en el sentido de encontrar una solución al problema, pero que ella no signifique solamente esperar que sus problemas se lleven a la práctica, ya que ello puede demorar todavía algún tiempo.

El Honorable Senador señor Papic expresa que conoce de cerca el problema de las personas que deben viajar desde Aisén, y que no se trata sólo de las dificultades que encuentran para trasladarse al resto del país, sino que constituye también un problema económico, ya que la generalidad de dichas personas viajan con una cantidad de dinero que se ajusta estrechamente a sus necesidades, y cuando no encuentran vuelo de regreso se ven en la imposibilidad de costear gastos de alojamiento y alimentación.

El Honorable Senador señor Hamilton agrega que el día sábado tomó un avión desde Puerto Montt a Punta Arenas, que llevaba más de cien rezagados. Esta situación podría explicarse, añade, por la contaminación del combustible, u otro problema de abastecimiento, pero recuerda que hace tres meses había 300 magallánicos que tenían pasajes de vuelta de Puerto Montt a Punta Arenas, sin que LAN tuviese posibilidad alguna de transportarlos, y sin que tuvieran los medios económicos como para

costear gastos de alimentación y alojamiento. Agrega que hace algunos días conversó con el Rector de la Universidad Técnica del Estado, quien le comunicó que no había podido ir a Castro, ciudad en que se le esperaba para estudiar la posibilidad de que la Universidad creara allí un Instituto Tecnológico que la región necesita, porque no le había sido posible conseguir pasaje, a pesar de que lo estaba solicitando desde hacía quince días.

El señor Hernán Morales expresa que al asumir el cargo de Secretario de Transportes, se encontró con algunos hechos consumados que significaban graves desaciertos de la administración anterior de LAN. Por ejemplo, dice el señor Morales, había una importante dotación de material DC-6, de excelente calidad, que fue, sin embargo, dejado de lado en las postrimerías de la administración anterior. Se vendieron los implementos y herramientas más fundamentales para tener en funcionamiento ese equipo, con lo cual desde ese tiempo a esta parte, se han mantenido inactivos no menos de once aviones DC-6, que eran realmente valiosos para el transporte de pasajeros en las rutas nacionales.

Agrega que una vez que se cuente con el nuevo material Boeing que se está adquiriendo para LAN y para lo cual se cuenta con la aprobación del Gobierno, se hará una reordenación del funcionamiento de los equipos aéreos en el país, de manera de cubrir preferentemente la zona austral.

Otra preocupación que ha tenido, ha sido la de poder adquirir barcos de segunda mano, para cubrir el cabotaje, principalmente en la zona comprendida entre Puerto Montt y Punta Arenas. Lamentablemente no podrían ser barcos nuevos, ya que su entrega demoraría entre tres y cuatro años, dada la plena ocupación de los astilleros de todo el mundo. Estima que ésta sería también una manera adecuada de solucionar problemas de la población y también los que afectan a la producción de la referida zona.

Reitera su petición en orden a que la solución que llegue la Comisión, sea la que mejor responda al interés nacional y que no se dañe el prestigio de la Línea Aérea Nacional.

El Honorable Senador señor Hamilton explica que no es ni ha sido la intención de la Comisión, ni tampoco del autor de la iniciativa, deteriorar el prestigio de la LAN, institución por la que siente un gran respeto, ya que es patrimonio del país y no de ningún gobierno. Pero, agrega, es la mantención de la situación actual la que está conspirando contra el prestigio de LAN y, más que eso, contra el prestigio de las autoridades que tienen a su cargo la responsabilidad del manejo de esa línea aérea.

El Honorable Senador señor Lorca manifiesta que discrepa de la solución que propone el Honorable Senador señor Hamilton y que, especialmente, no está de acuerdo con el inciso segundo del artículo único. Cree que ningún país del mundo permite el tráfico aéreo interno por parte de líneas aéreas extranjeras, y Chile no debe romper esta norma.

Respecto de la llamada política de "cielos abiertos", expresa que es algo que se ha venido planteando desde hace unos cuatro años, debido a que LAN no ha podido satisfacer la demanda creciente de pasajes.

Estima el señor Senador, que el problema está centrado en la Junta

de Aeronáutica Civil, y si es necesario legislar para solucionarlo, debiera estudiarse una iniciativa que tuviese por objeto modificar dicho organismo. A su juicio, la Línea Aérea Nacional ha tenido una participación preponderante en las decisiones de la Junta, lo que ha impedido todo progreso en materia de aeronavegación a la zona austral, no permitiendo que líneas aéreas comerciales nacionales mantengan vuelos hacia esos lugares. Además, el deseo de LAN de no permitir la competencia, quedó demostrado durante la pasada administración —no le consta si la situación se mantiene— con respecto a sus vuelos a Aisén. En efecto, estando autorizada LADECO para realizar estos vuelos, LAN los programaba en los mismos días, con lo que se conseguía que cada línea operara con la mitad del pasaje. Y en otra oportunidad, en que un particular solicitó autorización para realizar esos vuelos, la LAN hizo valer su influencia en la Junta para que dicha autorización fuese denegada.

Cree que la solución estaría en que la Junta de Aeronáutica, actuando con una nueva política, autorizara, cuando ello fuere conveniente, a aerolíneas nacionales para operar en la zona austral.

En síntesis, expresa que no es partidario del inciso segundo del proyecto, ya que no considera conveniente para el país que líneas aéreas extranjeras realicen tráfico aéreo dentro del territorio nacional, y estima, además, que el problema de fondo no se resuelve con el proyecto en debate, sino con un cambio de la concepción que la Junta de Aeronáutica Civil tiene del problema, que signifique velar realmente por la mantención de un servicio regular y eficiente a la zona austral.

El señor Hernán Morales manifiesta que dentro de la Junta de Aeronáutica Civil se han debatido estos problemas con la más absoluta libertad de expresión por parte de todos sus miembros; se ha escuchado la opinión de sus funcionarios, que son técnicos en esta materia y no ha habido presión de ninguna especie respecto de sus resoluciones. Prueba de ello es que, ante una emergencia, la Junta autorizó a LADECO para que operara durante quince días en la ruta a Punta Arenas.

El señor Hamilton ofrece, luego, la palabra al señor Vicente Gumucio, abogado de la Junta de Aeronáutica Civil.

El señor Vicente Gumucio señala que, a su juicio, el problema que se ha ido suscitando respecto de los vuelos a la zona austral, deriva de la protección que se ha querido brindar a los habitantes de esa región. En efecto, agrega, la tarifa entre Santiago y Punta Arenas es la más baja del mundo; en consecuencia, no hay ninguna línea aérea que desee establecer un servicio regular entre ambos puntos del país. Recuerda que hace unos tres años atrás, LADECO manifestó interés en establecer un servicio regular a Punta Arenas, pero condicionado a una previa revisión de la tarifa, ya que con la entonces vigente no le era comercialmente posible operar. Como no se le pudo ofrecer una garantía en cuanto a la revisión de la tarifa, LADECO desistió de su intención.

Estima el señor Gumucio que la protección a los habitantes de la región a través de una baja tarifa, está conspirando contra el buen servicio aéreo.

Cree que el mecanismo a través del cual podría lograrse la solución que los señores Senadores desean para el problema, se encuentra en la

propia ley orgánica de LAN, que dispone que el Presidente de la República puede ordenar a esa empresa el establecimiento de servicios en determinadas rutas. Hecho este requerimiento por parte del Ejecutivo, LAN debe señalar en su presupuesto cuál es el déficit que le dejaría la nueva ruta que se le ordena operar. Es decir, la ley orgánica de LAN contempla dos tipos de servicios: el que voluntariamente quiera hacer la empresa porque es rentable, y el servicio que no puede financiar y para el cual solicita una subvención. Cree que en esta forma podría obtenerse un mejoramiento del servicio de parte de LAN, a solicitud del Presidente de la República. Una vez que LAN determinara cuál sería la subvención que necesitaría, el Gobierno podría decidir si esa es la mejor solución o si es preferible autorizar a otra línea aérea para que preste el servicio con una subvención menor, o sin subvención.

Ante una pregunta del Honorable Senador señor Hamilton, el señor Gumucio responde que una línea aérea comercial —LADECO o cualquiera otra— para establecer un servicio regular a Punta Arenas, exigiría dos condiciones: una tarifa que le permitiese operar comercialmente, o una subvención del Estado, y una regulación de la competencia que le garantizase que dicha competencia no le resultará ruinoso. Esta segunda condición es una materia de competencia de la Junta de Aeronáutica Civil, que ha ejercido sus atribuciones al respecto en rutas que actualmente operan LAN y LADECO, regulando la competencia de tal manera que ambas líneas operen en forma satisfactoria. Ello ocurre en las rutas Santiago-Antofagasta y Santiago-Calama, y también hay competencia regulada en la ruta Santiago-Aisén. Señala que la Junta de Aeronáutica en ningún caso autorizaría peticiones de alguna de las dos empresas que pretendiera establecer un servicio que significara competencia ruinoso a la otra.

El Honorable Senador señor Lorca manifiesta que sería conveniente conocer cifras acerca de las pérdidas que tiene LAN en sus operaciones al extremo sur, para saber en definitiva a cuánto ascenderían las subvenciones que debería otorgar el Estado a la empresa. Igualmente, le interesaría conocer si se ha creado o no la subsidiaria de LAN para operar en la zona de Chiloé continental, cuya constitución fue anunciada hace unos tres meses.

El Honorable Senador señor Hamilton ofrece la palabra, a continuación, al señor Ignacio Aliaga, Presidente de la Línea Aérea Nacional.

El señor Ignacio Aliaga expresa que, a su juicio, el propósito del proyecto en debate no es otro que el de despertar la inquietud por resolver el problema del transporte aéreo a la zona austral, ya que no puede pensar que el deseo sea retrotraernos al colonialismo aéreo, cual sería el caso si compañías aéreas extranjeras volaran en rutas nacionales. Estima, además, que ninguna compañía aérea extranjera tendría interés en establecer vuelos a la región aludida, ya que no es rentable. En efecto, el vuelo de ida y vuelta Santiago-Puerto Montt, les significaría US\$ 16,42; el viaje Santiago-Punta Arenas, también ida y vuelta, US\$ 29,02; Santiago-Balmaceda, US\$ 23,80; el tramo Puerto Montt-Castro, US\$ 0,79.

Agrega que LAN ha dado servicios como jamás lo había hecho, y con el mismo material de vuelo y equipo de tripulantes. Es así como, en-

tre enero y mayo de 1970, período que ostentaba el record en esta materia, y enero-mayo de 1971, han volado en LAN dentro de Chile, 32.743 pasajeros más, principalmente a los extremos del país.

Ocurrió el problema del combustible, por causas absolutamente ajenas a la empresa y, a pesar de ello, puede demostrar que en junio de 1971 volaron a Punta Arenas más pasajeros que en junio de 1970, no obstante el problema que señala y las adversas condiciones meteorológicas, mucho más rigurosas que las de junio del año recién pasado.

Señala que si alguna empresa extranjera quisiera, a pesar de las tarifas, operar en la zona, tendría bastantes limitaciones para el aterrizaje. Desde luego, no podrían aterrizar en zonas como Futaleufú o Palena. En pistas como la de Balmaceda, no podrían entrar los Boeing 707 ni 727, ni los Caravelle, y el Avro sólo podría hacerlo en operaciones diurnas, ya que la pista no tiene iluminación.

Respondiendo algunas preguntas de los Honorables Senadores señores Hamilton y Lorca, el señor Aliaga expresa que dicho tipo de aviones podría eventualmente aterrizar en la pista de Balmaceda, pero en operaciones distanciadas, es decir, no se podría mantener operaciones regulares con la necesidad de tráfico requerida, ya que eso significaría dañar la pista. Es, fundamentalmente, un problema de insuficiencia de infraestructura, que no está sólo referido a las pistas de aterrizaje, sino también a los sistemas de radio-ayuda, ILS, etc., sin los cuales aumenta mucho el riesgo de las operaciones.

Respecto a la inquietud que planteaba el Honorable Senador señor Lorca respecto de la filial de LAN, expresa que lo que se pretende es formar una sociedad entre LAN y CORFO, en la que la primera aportaría la estructura administrativa y técnica, así como el material aéreo, accesorios y repuestos. Para concretar esta aspiración, manifiesta el señor Aliaga que ha viajado a Balmaceda, Aisén y Coihaique, donde se ha entrevistado con las autoridades locales y también con ejecutivos de CORFO, pero esta última entidad aún no ha resuelto su incorporación a esta sociedad. Sin embargo, LAN ha acondicionado ocho aviones DC-3, tres de ellos equipados con instrumentos que les permiten despegar en pista corta, y están volando en la zona cuando es posible hacerlo y en las pistas que están habilitadas, con pilotos regionales contratados en los últimos cuatro meses. Esta filial estará totalmente estructurada cuando se concrete la sociedad con CORFO y cuando se cuente con el material de vuelo adecuado. Para este efecto se elegirá el avión que mejor se preste a las condiciones de la zona y se han solicitado ya cotizaciones a fábricas inglesas, alemanas y soviéticas.

Frente al problema que se ha agudizado en el último tiempo, expresa que es ineludible que con las actuales tarifas aumente la demanda de pasajes y fletes, y es obvio que LAN, con el mismo material de vuelo, infraestructura y número de tripulantes, no pueda absorber toda la demanda. Se trata, entonces, fundamentalmente, de un problema de tarifas. Tradicionalmente, las tarifas se alzaban entre noviembre y diciembre de cada año; sin embargo, el año recién pasado se solicitó el alza de tarifas en el mes de julio y fue rechazada.

En relación con algunas observaciones del Honorable Senador señor

Lorca, expresa que el alza de tarifas debe acordarse tomando en consideración no sólo el costo de operación, sino también la mayor o menor facilidad de acceso al resto del país que tenga la zona respectiva. Diferente es la condición de Concepción, por ejemplo, que tiene buenos servicios de transporte terrestre y de ferrocarril y que también tiene servicio aéreo, con el caso de Aisén, y estas diferencias deben reflejarse en las tarifas que se fijen. Por ello, LAN ha estado estudiando un proyecto de reajuste de tarifas diferencia, que se ajuste a este criterio, el que ya ha sido presentado a la Junta de Aeronáutica. Según dicha petición, se solicita un reajuste de tarifas de 25% para los puntos extremos —Arica, Punta Arenas, Antofagasta e Iquique—; de 28% para Puerto Montt; también de 28% para los puntos intermedios de la zona norte —Valle-nar, Taltal, Chañaral, Copiapó, Calama, Tocopilla—; de 40% para los puntos ubicados entre La Serena y Concepción, que cuentan con gran frecuencia alternativa de transportes; de 30% para Valdivia y Osorno; regional Puerto Montt, 15%, y regional Punta Arenas, 20%.

El Honorable Senador señor Hamilton consulta al señor Presidente de LAN sobre la utilización que se está dando al material de vuelo actualmente existente y la forma en que se está planificando y se planificará en el futuro esa utilización, ya que, si bien está de acuerdo en el principio de la tarifa diferencia, advierte que ello tiene como contrapartida el posible interés que podría tener LAN de atender preferentemente a la zona que va a tener 40% de reajuste, en desmedro de la región que más necesita servicio aéreo, que es la que tendría un reajuste menor de tarifas. Desde otro punto de vista, le preocupa el crecimiento de LAN en sus rutas internacionales, ya que, no obstante de ser ello una iniciativa loable, no es menos cierto que la principal obligación de LAN es atender el servicio dentro del país y, principalmente, a las zonas que no tienen otro medio de conexión con el resto del territorio.

El señor Aliaga señala que coincide plenamente con el señor Senador en cuanto a que lo fundamental es atender las necesidades del país; y a eso se debe que sólo se hayan incrementado los servicios nacionales, manteniéndose los internacionales en las mismas condiciones en que se recibieron de la administración anterior.

Si el servicio internacional, sin embargo, es necesario, ya que la mayor parte de los gastos operacionales de cualquier compañía aérea, son en moneda dura, de manera que para seguir manteniendo un buen servicio en el país, es conveniente continuar operando las rutas internacionales para traer esas divisas.

Dentro del país, la programación de los itinerarios se está haciendo principalmente hacia los extremos, y tanto es así, que se ha estudiado una ruta por el círculo polar antártico, lo que le daría a Punta Arenas la categoría de aeropuerto internacional. También se trataría de que Arica tuviera categoría internacional, de manera de desplazar la operación aérea chilena hacia los extremos en lugar de concentrarla en Santiago. Con estos dos aeropuertos en buenas condiciones, más el de Balmaceda terminado, y una vez que llegue al país el material de vuelo Boeing 707 y 727 que se está adquiriendo, podría operarse una red troncal rápida y expedita, con la ventaja adicional de que el Boeing 727 es el avión que

deja menor pérdida en rutas de largo recorrido, ascendente sólo a 25%. Las pérdidas que quedan en otros tramos de las rutas nacionales son cuantiosas.

Respondiendo a otra pregunta del Honorable Senador señor Hamilton, el señor Aliaga expresa que los vuelos a La Habana no constituyen una nueva ruta, sino una desviación de la existente. Se trata en realidad de la ruta Santiago-Europa vía Atlántico medio, es decir, Santiago-Panamá-La Habana-Madrid. Este cambio de ruta tiene una finalidad de orden comercial, ya que existen buenas posibilidades de mercado en la vía Atlántico medio.

Respecto a las pérdidas de LAN a que antes aludía y frente a una pregunta concreta del señor Hamilton, expresa que la ruta Santiago-Punta Arenas, en Avro, para llegar al punto de no perder, necesitaría un reajuste de 32%; en Caravelle, de 28%, y en Boeing 727, de 100%, esto es considerando un 70% de utilización del avión.

El Honorable Senador señor Hamilton consulta al señor Aliaga qué razones ha tenido la LAN para oponerse en forma permanente a que otra aerolínea nacional, con un servicio regular y en condiciones de competencia regulada, pudiese colaborar con ella en disminuir el déficit de servicio actualmente existente hacia la zona austral.

El señor Aliaga manifiesta que LAN se ha opuesto muchas veces a operaciones de otras compañías, porque ellas siempre han buscado los puntos con mayores posibilidades comerciales y no así aquéllos que no les producirían rentabilidad. Además, expresa que la oposición de LAN no ha sido reiterada y tajante, ya que si así hubiera sido no estaría actualmente operando LADECO en las rutas Santiago-Calama, Santiago-Antofagasta y Santiago-Aisén.

Cuando la compañía Sol Austral, añade, solicitó autorización para transportar pasajeros entre Santiago y Punta Arenas, LAN no se opuso a ello y sólo fue partidaria de que la Junta de Aeronáutica la autorizara para que ocupara la mitad de su capacidad con pasajeros y la otra mitad con carga, ya que, siendo esa compañía una empresa de carga, si se dedicaba sólo al transporte de pasajeros iba a provocar un déficit en el servicio de transporte de carga.

El Honorable Senador señor Hamilton le pregunta, en seguida, si LAN se pondría en el caso que en este momento LADECO quisiera extender su ruta hasta Punta Arenas, con la tarifa actualmente vigente o con la nueva que está solicitando LAN en caso de ser ella aprobada.

El señor Aliaga contesta que LAN no se opondría a que LADECO volara a Magallanes, pero sólo hasta que LAN haya completado el material y equipo necesario para abastecer el servicio a la zona. Es decir, si LADECO diera una frecuencia de servicio que signifique a la semana el transporte de 300 pasajeros más, sería para LAN un alivio esporádico. Pero no estaría de acuerdo en que LADECO siguiera operando la ruta en forma indefinida, ya que, al respecto, LAN ha tenido tristes experiencias históricas de compañías que han intentado desplazarla, como Panagra en una época, Cinta-Ala en otra, y Aeronorte.

El Honorable Senador señor Lorca ratifica su opinión con respecto al proyecto de ley y, agrega que el problema de falta de servicio aéreo a la

zona austral no podrá solucionarse por la vía de aumentar las tarifas, ya que de implantarse una que fuera equivalente al costo real del pasaje, sería muy poca la gente que podría viajar y no podrían hacerlo, desde luego, los trabajadores más modestos. De tal manera que LAN siempre va a tener que recibir subvención del Estado a fin de poder prestar el servicio de transporte que no puede financiar.

No coincide el señor Senador con el Presidente de LAN en la necesidad de que dicha línea aérea deba mantener un servicio internacional a fin de aportar divisas a su presupuesto, ya que esas divisas ingresan de todas maneras al país por concepto de exportaciones. En cambio, cree que en lugar de invertir recursos en la adquisición de más aviones para viajes al extranjero, debiera destinarse una parte de ellos al mejoramiento de aeropuertos que permitiese la operación satisfactoria de aviones Boeing en el extremo austral y en general en el país. Además, agrega, nunca se dan cifras que demuestren a cuánto ascienden las utilidades que dejan los vuelos internacionales, para conocer si se justifica el sacrificio que deben hacer los habitantes del país que deben movilizarse dentro del territorio, a fin de obtener estas hipotéticas utilidades.

Cree que la condición que el señor Aliaga impone para que LADECO opere a Magallanes representa una forma indirecta de oponerse a dicha operación, ya que esta empresa no podría aceptar realizar esos vuelos sujeta a la condición de que se le caducara la autorización en cualquier momento.

Estima que la solución es que la Junta de Aeronáutica estudie una política aérea que consulte la posibilidad de que otras líneas nacionales de aeronavegación realicen tráficos aéreo a la zona, pero no condicionado a la conveniencia de LAN, sino a la del país.

El señor Aliaga señala que él ha dado su opinión como Presidente de LAN, pero la Junta es soberana y puede acoger o no esta opinión, y tiene facultades suficientes para autorizar a otras líneas aéreas a que operen la ruta.

Agrega, en respuesta a las observaciones del Honorable Senador señor Lorca, que es necesario que LAN salga al exterior en busca de moneda dura, porque se pretende que algún día LAN no sea una carga para el Estado y llegue a autofinanciarse mediante un buen servicio internacional. De este modo, no tendrían que soportar la pérdida todos los contribuyentes, como sucede en la actualidad.

Para las rutas nacionales, es indudable, agrega, que las tarifas no son la solución adecuada. Si LAN, como ya lo señaló anteriormente, está solicitando un aumento de 15% en la tarifa para una ruta que le deja 320% de pérdida, obviamente no está buscando un beneficio económico, sino una pequeña contracción en la demanda artificial, ya que actualmente el pasajero, teniendo otros medios de transporte, prefiere viajar en avión porque es más barato. Es así como, por ejemplo, el viaje de Puerto Montt a Punta Arenas es más barato en avión que en barco. Hay también bastante demanda artificial en la zona central del país, como Santiago-Concepción, debido al bajo costo de los pasajes.

El Honorable Senador señor Hamilton consulta al señor Aliaga acerca de una oferta concreta que hicieran la Corporación de Magallanes y

la Junta de Adelanto de Arica, tendiente a participar ambas entidades en la adquisición de un avión Boeing para la LAN, que se destinaría exclusivamente a atender a los dos extremos del país. Le interesa al señor Senador saber por qué no se ha concretado dicha negociación, en circunstancias que la Corporación de Magallanes mantiene su oferta y cuenta con los recursos.

El señor Aliaga explica que ésta fue una idea de la Cámara de Comercio de Arica, la que dieron a conocer a la Junta de Adelanto de esa ciudad y a LAN. Viajó personalmente a Arica a iniciar las conversaciones pertinentes. Se le dijo que estaban interesados en adquirir un avión para atender exclusivamente a Arica, lo que objetó por resultar una operación descoordinada con respecto al plan operativo de LAN. Sugirieron entonces la posibilidad de asociarse con la Corporación de Magallanes, a fin de atender a los dos extremos del país, solución que a LAN le pareció satisfactoria y aprobó, entendiendo que se trataría de un servicio adicional al que realiza LAN normalmente. Luego tuvo conversaciones en Santiago con representantes de ambas entidades, las que no lograron llegar a un acuerdo sobre la adquisición. Sin embargo, se propusieron continuar las conversaciones y avisar a LAN lo que resolvieran, lo que aún no han hecho.

Ante una observación del Honorable Senador señor Hamilton, en el sentido de que habría habido cierto desinterés de parte de LAN por concretar esta negociación, el señor Aliaga responde que ello no es efectivo, ya que LAN hizo lo que estaba a su alcance por cerrar la operación, lo que no ha sido posible por la falta de acuerdo entre los organismos aludidos. Reitera que tan pronto como recibió la comunicación de la Cámara de Comercio de Arica, viajó a esa ciudad, luego a Punta Arenas y después promovió reuniones en Santiago con participación de las entidades interesadas. Más aún, LAN realizó un completo estudio acerca de cuál sería el avión que convendría adquirir, las condiciones, forma de pago, precio y plazo de entrega.

El señor Hernán Morales, por su parte, expresa que, por razones inherentes a su cargo, ha debido viajar a ambos extremos del país, y ha podido constatar que lo que en un principio fue un interés real de ambos organismos, ahora está siendo reconsiderado. Así por ejemplo, se le ha informado recientemente que la Corporación de Magallanes tendría en la actualidad mayor interés en adquirir un barco para el transporte de carga entre Puerto Montt y Punta Arenas, y habría abandonado la idea primitiva de adquirir un avión. También ha tenido noticia de que la Junta de Adelanto de Arica habría cambiado de parecer al respecto.

Sin embargo, considera que es conveniente, tanto para LAN como para el país, reactualizar esas conversaciones a fin de buscar la realización de lo que pudo haber sido una buena oferta para LAN. Con tal propósito, anuncia que procederá a citar en el curso de las próximas semanas a representantes de ambos organismos.

El Honorable Senador señor Hamilton ofrece, en seguida, la palabra a los dirigentes gremiales de la Línea Aérea Nacional.

El señor Fernando Carrasco, Presidente del Sindicato de Empleados y Obreros de LAN, expresa que desea dejar constancia, en primer lugar,

de las razones que, a su juicio, explican que LAN obtenga utilidades en sus vuelos internacionales. Ello se debe, fundamentalmente, a que los trabajadores de LAN-Chile tienen remuneraciones que son 10 a 15 veces inferiores a las que obtienen los trabajadores de líneas aéreas extranjeras. Así por ejemplo, un ingeniero de vuelo de LAN, como es el caso suyo, gana el equivalente de US\$ 120 (calculando a E° 28 por dólar), en circunstancias que un profesional de igual jerarquía de una línea aérea extranjera gana entre US\$ 1.800 y US\$ 2.200, operando en la misma ruta. Como LAN cobra por los pasajes la misma tarifa de otras compañías, y las remuneraciones de los tripulantes constituyen una parte importante de los gastos de operación, el menor costo de LAN por este concepto le significa obtener utilidades.

A pesar de esta situación, agrega, los trabajadores de LAN están conscientes de la necesidad de que la empresa mantenga estas rutas internacionales, que constituyen la única fuente de utilidades, las que son necesarias para paliar el déficit que le significa la atención del servicio aéreo dentro del territorio nacional.

A una pregunta del Honorable Senador señor Hamilton, en el sentido de si los tripulantes de LAN aspiran a nivelar sus rentas con las de tripulantes de líneas extranjeras, en la proporción que sea de justicia, el señor Carrasco manifiesta que, obviamente, la aspiración del gremio es mejorar sus actuales remuneraciones, pero están conscientes de las limitaciones de LAN para satisfacer este anhelo. Además, expresa, los trabajadores de la empresa están de acuerdo en que es necesario laborar un proyecto de mejoramiento de rentas que vaya primero en auxilio de los más necesitados. Estableciendo un mejoramiento por etapas, se podría dar preferencia en los primeros años a los trabajadores de más bajas rentas. Pero el esfuerzo que LAN haga en el sentido de aumentar las remuneraciones de sus trabajadores, debe ir aparejado con el esfuerzo que hagan los propios trabajadores por disminuir los gastos de operación, tanto directos como indirectos, de la empresa. Es por eso, precisamente, que el deseo actual de los trabajadores que representa es incorporarse pronto a los comités de trabajo y participar en la administración de la empresa, tarea para la cual se están preparando a través de la especialización del personal.

A otra pregunta del Honorable Senador señor Hamilton, respecto a contrataciones de personal, el señor Carrasco responde que últimamente no ha habido contratación de personal en forma significativa, pero sí la hubo durante la pasada administración, llegándose a excesos que no se justificaban. A pesar de existir este exceso de personal contratado en la administración anterior, es ineludible seguir contratando a personal especializado. La posición del Sindicato que preside es que sólo se contrate personal en las áreas en que sean imprescindibles, fundamentalmente, mecánicos de aviación, despachadores de aeronaves y tripulantes, pero no se contrate más personal administrativo. Incluso, es deseo del Sindicato preparar como pilotos, expertos en comunicaciones o navegantes a estos trabajadores no especializados, de tal manera que se incorporen a

una tarea productiva y dejen de ser una carga para la empresa, lo que naturalmente redundará en provecho de las utilidades de LAN.

El señor Carlos Ugalde, Presidente del Sindicato de Profesionales de LAN, agrega que han estudiado el problema que afecta al transporte aéreo hacia la zona austral y han concluido que la desatención que se observa en ese servicio se debe, fundamentalmente, a que LAN no cuenta con el material de vuelo necesario. Por ello, estima que es conveniente acelerar la adquisición de los tres aviones Boeing que está en tramitación.

También estima imprescindible acelerar la formación de la filial LAN-CORFO para atender satisfactoriamente el servicio en la zona.

En tercer lugar, es conveniente mejorar las infraestructuras en toda la zona, tanto en materia de radio-ayuda, como de terminación de pistas y atención de pasajeros en los aeropuertos.

Respecto al proyecto de la Junta de Adelanto de Arica y la Corporación de Magallanes de adquirir un avión Boeing, estima que, en todo caso, esa adquisición debe llevarse a cabo después de haberse finiquitado la compra de los tres aviones que está haciendo LAN, con el objeto de standarizar el equipo y adecuar a aquél a las características de éstos, ya que proceder en sentido inverso, significaría un aumento considerable en los gastos de operación de la empresa.

Desea, finalmente, agregar que el deseo de los profesionales que representa, es buscar la aceleración de las medidas que ha señalado, principalmente las que se refieren a la adquisición del nuevo material aéreo y al mejoramiento de las infraestructuras, como medio de brindar una mejor atención al servicio aéreo a la zona sur del país.

El señor Carlos Guerra, Presidente del Sindicato de Técnicos, Inspectores y Supervisores de Mantenimiento de LAN, expresa que coincide en las apreciaciones que han formulado los señores Carrasco y Ugalde. Sin embargo, desea agregar que, en opinión de los trabajadores que representa, la fórmula que propone el proyecto de ley, consistente en autorizar a otras líneas aéreas, nacionales o extranjeras, a operar en la ruta austral, podría significar un perjuicio para los trabajadores de LAN. En efecto, señala el señor Guerra, el hecho de que otras líneas atiendan ese servicio y considerando que la ruta no es comercial rentable, podría conducir a que LAN se desentendiera en cierto modo de la prestación de ese servicio, disminuyendo su frecuencia de vuelos al extremo sur, lo que podría provocar una disminución de personal o, por lo menos, su traslado a otros puntos del país.

Estima que el problema de la falta de atención suficiente a esa zona por parte de LAN debe abordarse no por la vía de autorizar a otras líneas de aeronavegación para operar la ruta, sino por la de dotar a LAN del equipo de vuelo necesario, proporcionándole, además, una infraestructura en condiciones de operar satisfactoriamente.

El señor Joaquín Fernández, Presidente del Sindicato de Auxiliares y Sobrecargos de LAN, expresa que, como lo ha manifestado el Honorable Senador señor Hamilton, el problema en la ruta austral se ha producido por un desajuste entre la oferta y la demanda de pasajes. Al respecto, señala que según estadísticas del año 1970, la ocupación real lle-

gó al 79% de la oferta total de LAN para la zona sur. Es decir, de la oferta de pasajes de LAN a la zona sur, hubo un 21% que no se ocupó. Esto ocurre, añade el señor Fernández, porque la demanda de pasajes, si bien es mayor que la oferta de LAN, es también estacional, de manera que hay épocas en que aumenta en forma desproporcionada.

El señor Aliaga agrega que, en efecto, durante el presente año se ha observado aumentos considerables de demanda de pasajes en el mes de marzo, con motivo de las elecciones, y en julio, con motivo del sismo que afectó a la zona central.

El Honorable Senador señor Hamilton ofrece, en seguida, la palabra al Profesor de Derecho Aéreo de la Universidad de Chile, señor Jacinto Pino.

El señor Jacinto Pino, refiriéndose al texto del proyecto de ley iniciado en moción del señor Hamilton, expresa que, a su juicio, la iniciativa no es congruente con los principios que informan nuestra política aérea, contenidos en el D.F.L. N° 241, de 1960, que impone a la Junta de Aeronáutica Civil la obligación de fijar esa política. Asimismo, vulnera ciertos principios básicos que están consagrados en convenciones internacionales y que son leyes de la República. Una de estas convenciones, la de Chicago, de 1944, suscrita por 118 países constituye una especie de carta magna en materia de aviación civil internacional y establece el derecho de los Estados de reservar para sus empresas aéreas nacionales el transporte de cabotaje. Este derecho los Estados lo han ejercido estrictamente y sólo recuerda algunas contadas excepciones en épocas muy preteritas.

Además, expresa el señor Pino, vulnera ciertos principios básicos que se están sustentando en la naciente política aérea latinoamericana y que persiguen, principalmente, defender el transporte regional, de las empresas extranjeras ajenas al área. Según estadísticas de la OEA, en 1964 el 75% del transporte regional en América Latina, era realizado por empresas extranjeras. A fin de proteger los intereses de los países latinoamericanos se piensa, incluso, crear una empresa latinoamericana de aeronavegación. El proyecto en debate, al autorizar a cualquiera línea aérea extranjera para operar en el territorio, estaría contraviniendo en cierto modo estos principios.

Finalmente, el señor Pino formula una observación que dice relación con la técnica legislativa, en el sentido de que el proyecto obliga a la Junta de Aeronáutica Civil a conceder la autorización a todas las líneas aéreas comerciales extranjeras que cumplan con los requisitos técnicos y legales. En realidad, la Junta de Aeronáutica tendría que conceder esta autorización a todas las líneas aéreas extranjeras, porque todas cumplen con los requisitos para operar, y no podría la Junta discriminar y otorgarlo sólo a una, sin contravenir la Convención de Chicago, que es ley de la República desde 1957.

Acta de la sesión celebrada por la Comisión de Obras Públicas el día 11 de agosto de 1971, a fin de ocuparse de la moción del Honorable Senador señor Hamilton con la que inicia un proyecto de ley que establece que la Junta de Aeronáutica Civil otorgará permisos de tráfico regular para operar entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes a líneas aéreas comerciales.

Asistieron los Honorables Senadores señores Hamilton (Presidente), Acuña, García y Papic.

Concurrieron, además, el Honorable Senador señor Lorca; el Abogado de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Vicente Gumucio; el funcionario de la Subsecretaría de Transportes, señor Guillermo Rojas, y el representante de la Compañía Aérea "SOLASTRAL", señor Juan Carlos Sariego.

Actuó de Secretario el titular de la Comisión, señor Rodemil Torres Vásquez.

El señor Presidente ofrece la palabra, en primer lugar, al representante de la Compañía Aérea "SOLASTRAL" para que exprese los puntos de vista de la empresa que representa, en relación con el proyecto de ley objeto de la sesión.

El señor Sariego manifiesta que la compañía "SOLASTRAL" posee en la actualidad sólo un avión, del tipo DC-6, con el que está realizando transporte de carga entre Santiago y Punta Arenas. Sin embargo, a raíz de la presentación del proyecto en estudio, se encuentra en conversaciones para la adquisición de uno o dos aviones más, también DC--6, idea que materializaría en caso de aprobarse la iniciativa que abre la ruta Santiago-Punta Arenas a la posibilidad de ser operada por otras compañías aéreas.

Agrega el señor Sariego que, no obstante no contar con autorización de la Junta de Aeronáutica Civil para hacer transporte de pasajeros, el avión de la compañía transporta esporádicamente y en forma gratuita a personas que teniendo urgencia de hacerlo no cuentan con recursos para sufragar el gasto de pasaje en LAN. Para ello, el pasajero debe solicitar una autorización especial a la Dirección de Aeronáutica.

Señala que en el mes de marzo del año recién pasado, "SOLASTRAL" solicitó autorización a la Junta de Aeronáutica para transportar pasajeros entre Santiago y Punta Arenas, solicitud que fue denegada por dicho organismo, aduciendo que LAN estaba en condiciones de atender satisfactoriamente la ruta y que la falta de atención que entonces se observaba era transitoria, motivada principalmente por el exceso de demanda con ocasión de la iniciación del período escolar. En la solicitud aludida la compañía ofrecía a la Junta realizar el transporte con una tarifa inferior en un tercio a la que cobra LAN, aunque sin proporcionar al pasajero alimentación a bordo.

El Abogado de la Junta de Aeronáutica Civil, señor Vicente Gumucio, señala que la compañía "SOLASTRAL" solicitó autorización para

transportar pasajeros a Punta Arenas, pero en su avión de carga. La solicitud fue denegada porque la Junta estimó que el avión de carga no reunía los requisitos mínimos de seguridad para el transporte de pasajeros, circunstancia que quedaba de manifiesto al ofrecer una tarifa inferior a la de LAN, que ya es antieconómica.

El señor Sarriego, por su parte, replica que la solicitud a que ha hecho mención, contenía dos peticiones alternativas: una, aquélla a que se ha referido el señor Gumucio, en que ofrecía transportar pasajeros en su avión de carga, y otra, en que solicitaba autorización para operar sólo en transporte de pasajeros. Añade que de haberse aceptado esta segunda alternativa, la compañía habría comprado un avión de pasajeros para atender el servicio.

El señor Presidente solicita al señor Sarriego que haga llegar a la Comisión, por escrito, el máximo de antecedentes sobre esta solicitud y su denegatoria.

El Honorable Senador señor Lorca se interesa por saber si con posterioridad a marzo de 1970, "SOLESTRAL" ha presentado nuevas solicitudes o ha reiterado el ofrecimiento que hiciera en esa época, a lo que el señor Sarriego responde negativamente.

El señor Vicente Gumucio agrega que la compañía "SOLASTRAL" fue autorizada para establecer un servicio de transporte de carga propia, consistente en lana de propiedad de la sociedad Lanera Austral, de la cual la citada compañía aérea era subsidiaria. Esta razón fue la que justificó el establecimiento de ese servicio de transporte. Con el transcurso del tiempo fue disminuyendo la cantidad de lana que se transportaba desde Punta Arenas y esa compañía comenzó a servir el transporte de carga desde y hacia la zona sur, al margen de la sociedad Lanera Austral. Señala el señor Gumucio que al proporcionar este antecedente su deseo es precisar que, cuando "SOLASTRAL" solicitó autorización para transportar pasajeros, la Junta la denegó, aparte de la razón que hiciera presente anteriormente en el sentido de que tal servicio no ofrecía seguridad a los pasajeros, porque estimó que no era conveniente distraer un avión de carga en servicio de transporte de pasajeros, en circunstancias que había menor capacidad de carga que la demandada. De haberse autorizado a esa compañía su solicitud, habría aumentado el déficit en la oferta para el transporte de carga.

El señor Hamilton consulta al señor Gumucio la posibilidad de que, en la actualidad, la Junta de Aeronáutica pudiera autorizar a "SOLASTRAL" para realizar ese servicio ofrecido, en caso de que esa compañía renovara su solicitud, dado que las circunstancias que motivaron el rechazo habrían variado.

El señor Gumucio contesta que la intención del Gobierno es la de facilitar una competencia regulada en las rutas que atiende LAN y cuyo servicio es insuficiente. Una vez diseñada esa política, que está en elaboración, cree que no habrá inconveniente en que se establezca competencia de otra línea aérea con LAN. Obviamente, no podría decirse ahora cuál sería esa compañía, pero tendrá que ser la que ofrezca mejores garantías de buen servicio y seguridad a los pasajeros.

El Honorable Senador señor Lorca hace presente su inquietud por una información que recibió, según la cual el Banco Central habría establecido un depósito previo ascendente al 10.000% para la importación de aviones, sus piezas y repuestos, lo que podría hacer ilusoria cualquier adquisición futura de material aéreo.

El Honorable Senador señor Hamilton solicita el asentimiento de la Comisión para oficiar al Banco Central inquirendo una información al respecto, como asimismo a la Dirección de Impuestos Internos en relación con la tributación a que están afectas estas mercaderías.

Así se acuerda. •

Acta de la reunión de Comité celebrada por la Comisión de Obras Públicas el día viernes 13 de agosto de 1971, con el objeto de escuchar las opiniones de las personas invitadas, en relación con la moción del Honorable Senador señor Hamilton que establece que la Junta de Aeronáutica Civil otorgará permisos de tráfico regular para operar entre Santiago y las provincias de Aisén y Magallanes a las líneas aéreas comerciales que señala.

Asistieron el Honorable Senador señor Hamilton (Presidente) y el Honorable Senador señor Acuña.

Concurrieron, además, el Director General de Obras Públicas, señor Eduardo Paredes; el Profesor de Derecho Aéreo de la Universidad Católica, señor Eduardo Hamilton; el Gerente de Tráfico y Ventas de LADECO, señor Roberto Hirigoyen, y el Gerente Técnico de esa empresa, señor José Talma.

El Honorable señor Hamilton da lectura a un oficio en el cual el señor Presidente de LAN señala las necesidades más urgentes, en materia de infraestructura, en los aeródromos de Aisén y Magallanes. En relación con esta materia, ofrece la palabra al señor Director General de Obras Públicas, don Eduardo Paredes.

El señor Paredes informa que el alargamiento de la pista del aeropuerto de Tepual, en Puerto Montt, está considerado en los planes de la Dirección a su cargo y que se están efectuando ya los estudios preliminares para tal objeto. Dicho aeropuerto, añade, cuenta con iluminación, de modo que es posible realizar aterrizajes nocturnos. En cuanto a la instalación de instrumentos de ayuda a la navegación, es materia que compete a la Dirección de Aeronáutica, aunque es posible coordinar los esfuerzos de esa Dirección y la de Obras Públicas para proceder a dicha instalación.

En cuanto al aeropuerto de Balmaceda, se trata de una pista nueva que es preciso terminar, de acuerdo a las exigencias de la Línea Aérea Nacional.

Respecto del aeropuerto Presidente Ibáñez, de Punta Arenas, señala que ya está terminado el proyecto para la prolongación de la pista prin-

cipal y que los trabajos se iniciarán en el mes de septiembre. Para ello se cuenta con la colaboración de la Corporación de Magallanes, que aportará recursos para iniciar las obras. En relación con el alargamiento de las pistas secundarias, estima que no existe inconveniente alguno para llevarlo a cabo, trabajo que podría estar en plena ejecución en el mes de febrero próximo.

Interrogado por el señor Hamilton acerca de cuáles de las obras que LAN estima necesarias corresponde ejecutarlas a la Dirección de Obras Públicas, el señor Paredes responde que esas obras son la prolongación e iluminación de las pistas y la ampliación de los recintos para atención de pasajeros y recepción de carga.

Respecto de los recursos para la ejecución de estas obras, señala el señor Paredes que en el presupuesto del presente año se encuentran contemplados los fondos necesarios para los trabajos en el aeropuerto de Balmaceda. Para las obras necesarias en el aeropuerto de Puerto Montt, se están solicitando los recursos para que sean incluidos en el presupuesto del próximo año.

En síntesis, opina el señor Paredes que no hay inconveniente alguno para satisfacer todas las exigencias de LAN en materia de infraestructura. Sin embargo, y a pesar de no ser un aspecto que le concierna directamente, estima que el problema que afronta la zona austral no deriva tanto de insuficiencia de infraestructuras, como de la carencia de material de vuelo.

Finalmente, el señor Hamilton consulta al señor Paredes la opinión que le merece el proyecto de ley de que es autor y la solución que en él se propone.

El señor Paredes expresa que está plenamente de acuerdo con la iniciativa y estima que debiera autorizarse a cualquier compañía aérea que reúna los requisitos que exijan las autoridades aeronáuticas para operar en la ruta Santiago-Punta Arenas, ya que una medida de esa naturaleza lejos de causar un perjuicio, significaría un enorme beneficio para los habitantes de la zona austral, especialmente de Punta Arenas, que no cuentan con ningún otro medio de transporte hacia el norte y centro del país.

A continuación, el señor Presidente ofrece la palabra al representante de LADECO, señor Roberto Hirigoyen, a fin de que exprese la opinión que le merece, en términos generales, el proyecto de ley en estudio.

El señor Hirigoyen manifiesta que, a su juicio, las líneas aéreas chilenas están en condiciones de proporcionar el transporte necesario en las rutas nacionales. Para ello sólo es preciso importar el material necesario; por esta razón, no es partidario de autorizar a líneas aéreas extranjeras para efectuar estos vuelos.

Sin embargo, para que una empresa se interese en importar equipo aéreo, es preciso que cuente con la garantía de que podrá operar durante un plazo prudente que le permita amortizar la inversión.

Sugiere que, en lugar de autorizar a compañías aéreas extranjeras para operar en la ruta austral, se autorice a la Junta de Aeronáutica Civil para que, en determinadas condiciones, otorgue permiso a compañías

aéreas chilenas para operar con aviones de matrícula extranjera arrendados y por un período limitado. Señala que en todos los países del mundo existen períodos de gran demanda de tráfico y períodos en que dicha demanda es baja. Por esta razón las empresas, por mucho que aumenten su material de vuelo, nunca llegan a copar las necesidades de los períodos de gran demanda, salvo que estén dispuestas a dejar ese material detenido durante los períodos de baja demanda. Si se tuviera la posibilidad de poder arrendar aviones en los períodos de gran demanda, podrían complementarse sectores que tienen aumento de demanda en distintas épocas, con lo cual no se requeriría el concurso de líneas aéreas extranjeras para complementar el servicio.

Respecto del inciso primero del proyecto de ley, no le parece conveniente que la disposición tenga carácter imperativo. Señala que los requisitos establecidos en la ley consisten en que la empresa y el material que use sean chilenos en un 75% a lo menos. En cuanto a exigencias técnicas, la Junta de Aeronáutica va a exigir que los aviones reúnan los requisitos de aeronavegabilidad, que tengan un apoyo de mantenimiento propio o arrendado, que sean los adecuados para operar en los aeródromos de los cuales se trata, y que el personal de tripulantes sea idóneo. Cumplidos estos requisitos y dado el carácter imperativo de la norma, podría conducir a la proliferación de pequeñas líneas aéreas que lejos de contribuir a solucionar el problema, lo agravarían.

El señor Hamilton explica que ha concebido la norma con carácter imperativo porque actualmente la Junta de Aeronáutica Civil tiene facultad para conceder tales autorizaciones; si hasta ahora no la ha ejercido, pese al drama que viven los habitantes de la zona austral, le parece que el problema sólo se soluciona obligándola a ello. Sin embargo, expresa que si el señor Hirigoyen tiene alguna idea sobre una forma distinta que logre el mismo objetivo sin exponerse a los excesos que podría acarrear una norma imperativa, estaría dispuesto a considerarla.

El señor Hirigoyen manifiesta que, a su juicio, la dificultad se salva en el inciso final del artículo único del proyecto, que dice "Para estos permisos bastará la sola resolución de la Junta de Aeronáutica Civil". Agrega que la Junta de Aeronáutica Civil ha demostrado ser un organismo bastante imparcial, que cumple satisfactoriamente su función de regular el tráfico aéreo. Ha ocurrido que la Junta ha otorgado permiso de tráfico aéreo, los que jamás han llegado a concretarse porque nunca se ha dictado el decreto respectivo. A su juicio, el inciso final aludido, remedia esta situación.

Estima que deberían crearse las condiciones para que existiera una competencia en la operación de la ruta, pero en forma similar a como lo han hecho otros países, es decir, fomentando la competencia entre dos empresas, o, a lo sumo tres. En esa forma, las empresas que gozan de la autorización tienen la posibilidad de crecer y aumentar, de este modo, la oferta. La proliferación de empresas, por el contrario significaría diluir los esfuerzos. Así, por ejemplo, si existieran cinco empresas operando con material DC-6, cada una con un avión, debería tener cada empresa dos motores de repuestos, con lo que se llegaría al absurdo de tener diez mo-

tores de repuesto para cinco aviones. Además, cada una de estas empresas con un avión, no tendría la posibilidad de asegurar el tráfico oportuno y de acuerdo a itinerario, indispensables para una buena atención al público. Esto demuestra que la proliferación de empresas pequeñas es perjudicial y que sólo se alcanzan buenos resultados estableciendo competencia entre empresas con capacidad económica y con capacidad de expansión.

Respecto a la flota con que cuenta LADECO en este momento, manifiesta que se compone de cinco aviones, de los cuales tres son DC-6 B, que es el material más moderno que poseen, y dos DC-3. Actualmente se encuentran en conversaciones para la adquisición de un DC-6 AB, que es el avión que consideran más apropiado para operar la ruta a Aisén.

Ante una pregunta formulada por el señor Hamilton, el señor Higrigoyen responde que a la empresa que representa le interesaría poder llegar hasta Punta Arenas, pero para ello sería necesario que se cumplieran dos condiciones: que se les otorgase un permiso por un plazo prudencial que les permitiera amortizar la inversión que sería necesario realizar, tanto en material de vuelo como en equipo de tierra, y la segunda condición sería tener la seguridad de poder contar con las divisas para importar el material necesario. Agrega que los créditos en dólares los tendrían prácticamente conseguidos.

Señala que está al tanto de las medidas adoptadas por el Banco Central en el sentido de exigir un depósito previo del 10.000% para la importación de aviones y sus repuestos, pero estima que el Banco Central podrá derogar tal exigencia o no aplicarla en casos justificados, ya que, a su juicio, el espíritu de la medida no sería obstaculizar la labor de las líneas aéreas de transporte sujetas a itinerario regular. Cree que ella está, más bien, encaminada a afectar a aquellas empresas aéreas que no operan sujetas a itinerarios, sino que hacen transporte en forma irregular a distintos lugares, y que muchas veces constituyen el subterfugio a que recurren particulares para importar un avión para su uso personal, acogido a una serie de franquicias, mediante el expediente de importarlo como avión comercial e inscribirlo como taxi aéreo.

Expresa, a continuación, que de cumplirse las condiciones que ha señalado, LADECO estaría en situación de complementar totalmente las necesidades de tránsito aéreo a la zona austral, lo que haría con aviones adecuados a las necesidades de la operación. A su juicio, para la zona deben emplearse aviones del tipo mixto, es decir, aquéllos que permiten variar la capacidad de pasajeros en beneficio o en detrimento de la carga, lo que facilita la satisfacción de las necesidades estacionales. Aclara que con la flota que poseen actualmente, más el avión que están adquiriendo, no les sería posible absorber totalmente el actual déficit, por lo que deberían adquirir nuevo material. No está en condiciones de decir cuál sería ese nuevo material ni cuando estarían en condiciones de comprarlo, ya que el Gerente de la empresa se encuentra en los Estados Unidos, precisamente con esta misión, pero haría llegar a la Comisión, a la mayor brevedad, una respuesta al respecto.

En relación con las tarifas, el señor Hamilton señala que, en opinión

del Presidente de LAN, la compañía LADECO estaría dispuesta a extender su ruta a Punta Arenas, a pesar de que para LAN la operación no es rentable, fundamentalmente porque la atención de LADECO al pasajero es de menor calidad; porque sólo se interesaría en operar hacia los puntos que le significaran utilidad y no a otros que dejan pérdidas, los que deberían seguir siendo atendidos por LAN por ser ésta una empresa estatal, y finalmente, porque LADECO tendría menores costos de operación indirectos.

El señor Hirigoyen, contestando a estas observaciones, manifiesta que le extraña la aseveración del Presidente de LAN en el sentido de que LADECO no brindaría una buena atención al pasajero, toda vez que la queja constante de LAN ha sido por la esmerada atención que la empresa que representa brinda al pasajero, ya que los obliga, a su vez, a mejorar su nivel de atención, lo que les ocasiona pérdidas. Sin embargo no desea hablar acerca de la atención que da la compañía al público, sino que preferiría que fueran los propios usuarios los que dieran su opinión al respecto.

En relación con el segundo punto, expresa que a nadie debe extrañar que LADECO pretenda operar hacia los lugares en que realmente hay tráfico. No obstante, recuerda que hace algún tiempo LAN mencionaba como uno de los lugares a donde nadie quería volar porque no era rentable, la provincia de Aisén, pero cuando LADECO comenzó a llegar a ese punto con DC-6, LAN descubrió que era una buena plaza y estableció seis servicios de Caravelle a la semana, lo que casi provocó la quiebra de LADECO. Agrega que su compañía estaría dispuesta a servir algunos puntos que no son rentables, pero siempre que tuvieran como compensación la posibilidad de operar a otros lugares que sí son rentables. También podrían servir todos los lugares que no dejan utilidades, si se les entrega una subvención que, en ningún caso, pretenderían que fuese indiscriminada, sino que significara una cantidad de terminada por operación, de tal manera que ella fuese mayor o menor de acuerdo a la frecuencia del servicio.

Respecto al tercer punto, expresa que, efectivamente, los gastos indirectos de operación de LADECO son inferiores a los de LAN, ya que en esta materia han sido extremadamente cuidadosos.

Frente a una última pregunta del señor Hamilton, el señor Hirigoyen responde que con su actual material de vuelo, LADECO no estaría en condiciones de atender regularmente la ruta austral. Tampoco le parecería justo desatender la ruta norte con el objeto de complementar los vuelos a Punta Arenas. Señala, sin embargo, que a corto plazo, estarían en condiciones de contar con el material adecuado para ese servicio en el caso de concedérseles la autorización necesaria.

El señor Presidente ofrece la palabra, en seguida, al Profesor de Derecho Aéreo, señor Eduardo Hamilton, solicitándole se refiera especialmente a los aspectos jurídicos de la materia en debate.

El Profesor Hamilton expresa que Chile suscribió la Convención de Aviación Civil de Chicago, de 1944, que establece que cada parte contratante puede reservarse el derecho al cabotaje aéreo. Ahora bien, cada

país puede renunciar a este derecho y entregar el transporte de cabotaje a líneas aéreas extranjeras, pero no puede otorgarlo a un país con discriminación frente a otro. Todos los países, agrega, tienden a reservar el cabotaje a las aeronaves nacionales, pero muchas veces, en casos de emergencia, sobre todo en América Latina, se ha autorizado a empresas extranjeras para que lo realicen.

En el caso preciso que plantea el proyecto de ley, no cree que empresas extranjeras, salvo las argentinas, se interesen por este servicio.

Respecto de la idea que le da a conocer el señor Presidente de la Comisión, en el sentido de otorgar la autorización sólo a aquellas líneas aéreas extranjeras de países limítrofes que concedan la misma autorización a líneas aéreas chilenas, expresa que le parece una iniciativa interesante, pero sería la Junta de Aeronáutica Civil la que tendría que establecer la autorización, sujeta a reciprocidad, para líneas aéreas argentinas. No podría establecerlo la ley, ya que tal disposición sería discriminatoria en los términos de la Convención de Chicago. Si la exigencia la impone la Junta de Aeronáutica, no habría problema alguno, ya que, en la práctica, sólo podría haber un interés eventual de parte de aerolíneas argentinas.

En relación con el proyecto de ley, estima que no sólo es una iniciativa interesante, sino que absolutamente necesaria. Su experiencia de más de treinta años en materias aeronáuticas, durante los cuales no sólo ha servido la cátedra de Derecho Aéreo de la Universidad Católica, sino que ha sido Jefe del Departamento Comercial de la Dirección de Aeronáutica, primer Director de la Junta de Aeronáutica Civil, miembro del Comité de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y autor del proyecto de Código Aeronáutico, le permiten expresar una opinión autorizada sobre la materia.

Señala que en materia aeronáutica, en Chile hay dos autoridades: la que representan tanto la Junta Aeronáutica Civil como la Dirección de Aeronáutica, y la que representa la Línea Aérea Nacional. Inclusive el Presidente de la República, agrega, está en ciertos aspectos sometido a la resolución de la LAN, según lo señala el D.F.L. N° 305, de 1960, que obliga al Presidente de la República a oír a la LAN antes de concertar un tratado internacional sobre transporte aéreo o de realizar cualquier otro acto que importe otorgamiento de permiso o ampliación de los existentes para operar comercialmente en el país. La LAN, añade, no hace oposición dentro de la Junta de Aeronáutica cuando se trata de otorgar permisos a otras líneas aéreas para operar en el territorio nacional, pero siempre impone su criterio fuera de ella. Por eso estima necesario que la disposición, tal como está concebida en el proyecto, sea de carácter imperativo.

Estima que una manera de evitar la proliferación de pequeñas líneas aéreas, no obstante ser la disposición imperativa, sería estableciendo que, además de los requisitos que exige el proyecto para obtener la autorización, la empresa que la solicite deberá tener capacidad suficiente de tráfico.

Respecto de la posibilidad de que líneas aéreas chilenas, inclusive LAN, sean autorizadas por la Junta para arrendar aviones extranjeros

en períodos de emergencia y por plazos determinados, no le merece ningún reparo de carácter jurídico. Más aún, estima que para ello no sería necesaria la autorización legal, pero como reconoce que la materia puede prestarse a dudas, le parece de conveniencia práctica establecer la facultad en la ley.

Finalmente, respondiendo una pregunta del señor Presidente, manifiesta que en la actualidad ningún país latinoamericano tiene abierto el cabotaje en forma permanente a líneas extranjeras. Sólo en forma excepcional, ello ha ocurrido en Perú y Venezuela. En el resto del mundo, sólo conoce el caso de países asiáticos que no tienen líneas aéreas propias. Así, por ejemplo, la compañía Air France atiende el transporte de cabotaje en ex colonias francesas.

Los Cerrillos, 4 de agosto de 1971.

LA/53.

Honorable Senador:

Señor Juan Hamilton D.

Presente.

Honorable Senador:

En conformidad a lo solicitado por usted en la Sesión de Comité de fecha 2 de agosto de 1971, tengo el agrado de informarle sobre las necesidades más urgentes de los puntos de operación aerocomercial de las provincias de Aisén, Chiloé y Magallanes:

1.—*Puerto Montt.*— Instalar ILS (Sistema de Aterrizaje por instrumentos) para la pista 36. Alargar la pista en 350 metros. Ampliar el edificio terminal, considerando que LAN requiere triplicar sus actuales espacios y oficinas, por ser totalmente insuficientes para el tráfico de pasajeros. Se requiere construir un terminal de carga. Instalar VASI (Indicador Visual de Planeo) en pista 18 y luces aproximación a pista 36.

2.—*Castro, Chaitén, Futaleufú, Alto Palena.*— Colocar concreto asfáltico a los primeros 500 metros de la pista y a la losa de estacionamiento, para mejorar la operación DC-3 o avión similar.

3.—*Balmaceda.*— Instalar la iluminación de pista para poder utilizarla como alternativa nocturna de vuelos hacia y desde Punta Arenas. Dotar de equipos barrenieue. Instalar VASIS en ambas pistas.

4.—*Chile Chico, Cerro Sombrero.*— Colocar concreto asfáltico a la pista principal, calle de rodaje y losa de estacionamiento para mejorar la operación de material HS 748.

5.—*Punta Arenas.*— Alargar la pista principal 07-25 a 3.600 metros y pistas auxiliares 01-19 y 12-30 a 2.900 metros. Resistencia adecuada a operación Boeing 707.

Iluminación eléctrica de las pistas auxiliares.

Instalar VASIS en las tres pistas y luces de aproximación en la pista 25.

Nota: Las condiciones topográficas de Castro, Aisén, Chaitén, Futaleufú, Alto Palena y Chico Chico hacen innecesaria la instalación de radioayudas para descensos, ya que sólo se puede volar en condiciones visuales.

Cualquier información adicional que usted requiera, le será gustosamente proporcionada.

Saluda atentamente a usted,

(Fdo.) : *Ignacio E. Aliaga Straube*, Presidente.

REPUBLICA DE CHILE
JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL

Servicios de transporte aéreo a la zona austral.

1.—Entre Santiago y la zona austral (zona comprendida entre Puerto Montt y Tierra del Fuego), operan los servicios aéreos que se señalan en el Anexo 1.

2.—Cuando se han presentado emergencias, el Gobierno, por intermedio de la autoridad aeronáutica, ha adoptado de inmediato las medidas necesarias para corregir los efectos de tales emergencias.

Así, en el mes de marzo del presente año, en que las necesidades del tráfico se vieron súbitamente incrementadas, se autorizó a la empresa LADECO para realizar vuelos a la zona referida.

3.—La ley orgánica de LAN-Chile consta del D.F.L. N° 3, de 27 de junio de 1969, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Subsecretaría de Transportes (Diario Oficial de 20 de septiembre de 1969).

El sistema establecido por dicha ley para la subvención del Estado a LAN-Chile es el siguiente:

a) El Presidente de la República, antes del 1º de julio de cada año, o cuando circunstancias excepcionales lo requieran, previo informe de la Junta de Aeronáutica Civil, puede exigir de LAN-Chile que establezca un servicio aéreo en determinadas rutas (artículo 1º, inciso segundo).

b) LAN-Chile debe presentar un proyecto de presupuesto anual, con indicación de los ingresos brutos y los costos separados de cada ruta o servicio, en conformidad a un sistema de contabilidad de costos, considerando los servicios requeridos por el Presidente de la República de acuerdo con lo dicho en el párrafo precedente (artículo 10, inciso segundo).

c) Los fondos que requiera la empresa para la atención de los servicios no remunerativos que le encomiende el Presidente de la República deberán ser consultados en el Presupuesto de la Nación.

En resumen, la subvención para LAN-Chile que debe figurar en el Presupuesto de la Nación debe ascender al déficit o pérdida que le produzcan los servicios que le sean exigidos por el Presidente de la República.

d) Los servicios que voluntariamente opere la empresa, esto es, que no le sean requeridos por el Presidente de la República, deben financiarse con los ingresos propios de la empresa.

e) De acuerdo con este sistema, el Gobierno puede medir el costo que le significa establecer un servicio aéreo en una ruta cuya explotación no sea remunerativa; y, al mismo tiempo, puede saber si le conviene que esa ruta sea operada por LAN-Chile o por otra empresa para la cual el

servicio le resulte beneficioso o menos oneroso.

f) El artículo 1º transitorio del citado D.F.L. Nº 3, de 1969, otorgó un plazo de 30 días para que el Presidente de la República señalara para el 2º semestre de 1969 y para el año 1970 los servicios que le exigiría a LAN-Chile con cargo al Presupuesto de 1970.

Esta disposición no se cumplió y no se implantó el sistema de subvención establecido en la citada ley.

Santiago, 28 de julio de 1971.

REPUBLICA DE CHILE
JUNTA DE AERONAUTICA CIVIL

A N E X O

Servicios regulares de pasajeros y carga. (Provincia Magallanes)

<i>Empresa</i>	<i>Puntos servidos</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Aviones</i>
"LAN-Chile"	Santiago-Punta Arenas	6 vuelos semanales	Avro
	Santiago-Punta Arenas	4 vuelos semanales	Caravelle
	Santiago-Punta Arenas	2 vuelos semanales	Boeing 727
"LAN-Chile"	<i>Servicio Regional:</i>		
	Punta-Arenas-Cerro Sombrero	10 vuelos semanales	Avro
	Punta-Arenas-Porvenir	6 vuelos semanales	Avro
<i>Servicios regulares de carga</i>			
"LAN-Chile"	Santiago-Punta Arenas	5 vuelos semanales	DC-6A
"AEROSOLAS-TRAL"	Santiago-Punta Arenas	2 vuelos semanales	DC-6
"Transportes Squella"	Santiago-Punta Arenas	1 vuelo semanal	Curtiss C-46

Servicio irregular de pasajeros y carga

"TAMA"	Dentro provincia Magallanes (Transporta hasta 10 pasajeros)	No sujeto a itinerarios	Beechcraft C-45
--------	--	-------------------------	-----------------

Servicio de taxi aéreo y transporte de pasajeros y carga.

"TAMA"	Dentro provincias Llanquihue, Aisén y Magallanes	No sujeto a itinerarios (Hasta 6 pasajeros).	Beechcraft C-45
--------	--	---	-----------------

Servicios regulares de pasajeros y carga (Prov. Chiloé y Aisén)

<i>Empresa</i>	<i>Puntos servidos</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Aviones</i>
"LAN-Chile"	Santiago-Balmaceda	3 vuelos semanales	Caravelle
	Santiago, vía puntos intermedios-Balmaceda	1 vuelo semanal	Avro
	Puerto Montt-Balmaceda	2 vuelos semanales	Avro
	Balmaceda-Punta Arenas	1 vuelo semanal	Avro
"LADECO"	Santiago-Puerto Montt-Balmaceda	2 vuelos semanales	Douglas DC-6

Nota: No hay servicios regulares de carga.

Servicio irregular de carga con eventual derecho a llevar pasajeros

"LADECO"	Dentro provincias Aisén y Chiloé	No sujeto a itinerario	Douglas D-3
----------	----------------------------------	------------------------	-------------

Servicio regional de pasajeros y carga

"LAN-Chile"	Puerto Montt-Ancud	2 vuelos semanales	Douglas DC-3
	Puerto Montt-Castro	2 vuelos semanales	Douglas DC-3
	Puerto Montt-Chaitén	3 vuelos semanales	Douglas DC-3
	Puerto Montt-Futaleufú	3 vuelos semanales	Douglas DC-3
	Puerto Montt-Alto Palena	4 vuelos semanales	Douglas DC-3
	Chile Chico-Balmaceda	3 vuelos semanales	Douglas DC-3
	Puerto Montt-Alto Palena Futaleufú-Puerto Montt (carguero)	1 vuelo semanal	Douglas DC-3

Nota: Las frecuencias indicadas en esta hoja deben entenderse en ambos sentidos de las rutas.

Servicios regulares de pasajeros y carga (provincia de Llanquihue)

<i>Empresa</i>	<i>Puntos servidos</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Aviones</i>
"LAN-Chile"	Santiago-Puerto Montt	12 vuelos semanales	Avro
	Santiago-Puerto Montt	5 vuelos semanales	Caravelle
"LADECO"	Santiago-Puerto Montt	2 vuelos semanales	Douglas DC-6

Nota: Las frecuencias señaladas deben entenderse en ambos sentidos.

Servicios de taxis aéreos para el transporte de pasajeros y carga que operan dentro de las provincias de Llanquihue, Chiloé y Aisén con aviones de una capacidad de 800 kilos de carga útil o hasta 6 pasajeros dentro de dicha capacidad.

Señor Mario Rubio Guarderas
 Señor Claudio Fischer Marchant
 Señor Manuel Gil Lima
 Señor Raúl García
 Señor Horacio Contreras Bobadilla
 Señor Artidoro Leal Cuantes
 Señor Ernesto Hein Aguila
 "Línea Aérea Chana Limitada".

Nota: Estos transportadores operan especialmente en esta zona, aun cuando están autorizados para operar al resto del país, con excepción del señor Fischer que sólo está autorizado para operar en las provincias de Aisén y Chiloé Continental.

NUEVA RADIO PRESIDENTE IBAÑEZ

*Emisora de onda larga — 99,5 Megaciclos Emisora de F. M.
 Chiloé 1210 — Teléfonos: 22289 - 23037 — Casilla 97-D. — Punta Arenas*

Declaraciones del Intendente de Magallanes, Zvonimir Gezan.

"Si bien es cierto que el Proyecto de Ley sobre Cielos Abiertos para Magallanes no es iniciativa del Gobierno, nosotros hemos venido insistiendo en la necesidad de esa provincia tenga un trato preferencial en materia de transporte aéreo.

"Personalmente me he preocupado de pedir, a las autoridades del Gobierno central, la normalización y mejoramiento de los transportes, tanto aéreos como marítimos.

"Por eso estimo que esa iniciativa legal, que se presentó en el Senado, cuente con el respaldo necesario para una rápida tramitación y aprobación.

"Por otra parte, me place saber que haya encontrado buena acogida en esferas de Gobierno. Los magallánicos serán los grandes beneficiados con la política de cielos abiertos".

NUEVA RADIO PRESIDENTE IBAÑEZ

*Emisora de onda larga — 99,5 Megaciclos Emisora de F. M.
 Chiloé 1210 — Teléfonos: 22289 - 23037 — Casilla 97-D. — Punta Arenas*

Declaraciones del Alcalde de Magallanes, Evalterio Agüero Vera.

"Magallanes está frente a una crítica situación. Al eterno problema de la falta de transporte marítimo, se suma el de la carencia de aviones para comunicarnos con el resto del país.

“Por esta razón, tenemos puesta toda nuestra atención en el proyecto que se está discutiendo en el Senado y que está destinado a otorgar a Magallanes la posibilidad de aplicar la política de cielos abiertos.

“No entiendo por qué en otras zonas del país, menos aisladas que el extremo austral, como la zona norte, pueden operar aviones de diversas líneas aéreas particulares comerciales. Sin embargo, a Magallanes se le priva de esta oportunidad y se le condena a un aislamiento forzoso, dejándolo en condiciones difíciles y a veces dramáticas.

“Por eso, responsablemente, como hombre público, como Alcalde de la comuna, digo que es necesario movilizar a la opinión pública para apoyar a este proyecto de cielos abiertos. Es indispensable posibilitar a otras líneas aéreas para que puedan extender sus vuelos hasta nuestra provincia; vincularnos con el resto del país y con el mundo.

“Brindo todo mi apoyo a este proyecto. Desde aquí, de la Alcaldía, desde la Municipalidad damos todo nuestro apoyo, con el objeto de que esa iniciativa encuentre la más amplia acogida en el Parlamento nacional.”

Santiago, 16 de agosto de 1971.

Señor

Presidente de la Comisión de Obras Públicas.

Senado de la República.

Presidente.

De mi consideración:

Ante la imposición de estar presente en el despacho en esa Comisión de la moción del Honorable Senador don Juan Hamilton, que lleva el Nº 23.221 y que declara “cielos abiertos” para el extremo austral del país, no puedo otra cosa que expresar mi complacencia por el mencionado proyecto, que en forma tan eficaz permitirá servir a nuestras zonas y muy especialmente a mi provincia de Aisén, donde el aislamiento se deja sentir como una pesada carga que lleva la tierra y sus hombres.

En efecto, Línea Aérea Nacional (LAN) no está en condiciones para servir a esta zona con la eficacia que ello requiere, única forma de alcanzar un merecido avance de tipo socio-económico y cultural.

Las largas distancias a las provincias del extremo sur sólo permiten la conexión rápida con el resto del país exclusivamente por avión, de ahí la necesidad fundamental de contar con medios aeronáuticos que presten tan eficaz ayuda.

En razón de esta necesidad fundamental es que me permito expresar mi complacencia por el mencionado proyecto.

Sin otro particular, saluda muy atte. a Ud.,

(Fdo.): *Baldemar Carrasco Muñoz*, Diputado por Aisén.

Diario "El Mercurio"

Santiago, viernes 13 de agosto de 1971.

Eximbank aplaza créditos a Chile.

WASHINGTON, 12 (AP).— El Banco de Exportación e Importación de los Estados Unidos no aprobará préstamos a Chile hasta que el Gobierno de ese país aclare su política económica en relación con las inversiones extranjeras, según declaró hoy Henry Kearns, Presidente del EXIMBANK, al Servicio Financiero AP-Dow Jones.

Kearns dijo que había explicado la posición del Banco en una conferencia sostenida ayer con el Embajador de Chile en Washington, Orlando Letelier.

Chile trata de que el EXIBANK apruebe 21 millones de dólares en préstamos para que su línea aérea comercial internacional, LAN de Chile, compre tres aviones a reacción a la Boeing Company.

“No tenemos semejante solicitud de préstamo ante nosotros y no la podemos aceptar hasta que sepamos cuáles son sus intenciones”, dijo Kearns.

Añadió que el Banco está preocupado respecto a la capacidad e intención de Chile para amortizar los préstamos que tiene pendientes con la Agencia de Exportación de Créditos de los Estados Unidos.

“Hemos solicitado que nos den un cuadro claro de sus obligaciones con nosotros”, declaró Kearns. Añadió que esto aún no ha sido proporcionado por el Gobierno de Chile.

Kearns declaró que es posible que algunos préstamos “menores” pueden ser aprobados. Pero expresó que el Banco de Exportación e Importación no aprobará ningún crédito “subsancial”, como la propuesta financiación de dos aviones Boeing 707 y uno de mediano radio de acción Boeing 727 para la línea aérea comercial chilena.

Departamento de Estado.

WASHINGTON, 13 (UP).— Los Estados Unidos se oponen a la extensión de nuevos créditos a Chile hasta que ese país no ofrezca seguridades valederas de que se compensará a las empresas del cobre que se han nacionalizado.

El portavoz de la Secretaría de Estado, Roberto McCloskey, dijo empero que no se ha rechazado el crédito de 21 millones que ese país ha solicitado para la adquisición de tres reactores para la línea aérea chilena.

“No se ha tomado ninguna decisión aún”, dijo McCloskey.

Sometido a preguntas, McClosky dijo que el régimen del Presidente Salvador Allende no ha dado aún lo que Washington considera como suficiente seguridad de que las firmas que se han nacionalizado recibirán una suficiente compensación.

Chile había apelado al Banco de Promoción de las Exportaciones (EXIBANK) para la adquisición de dos reactores Boeing 707, el tetramotor de vuelo intercontinental más usado del mundo, y un 727, aparato éste que lleva sus tres motores, en la cola para un rápido despegue en los vuelos intermedios.

Se entiende que para ello había ofrecido un pago al contado de cinco millones de dólares requiriendo del EXIMBANK 9,9 millones más la garantía ante cuatro bancos privados norteamericanos que habían ofrecido financiar el 40 por ciento restante.

Una declaración que se había leído antes señalaba que “en lo que hace al EXIMBANK no se ha llegado a una conclusión final y las puertas continúan abiertas para una amplia discusión del asunto”.

Se nota que la declaración dice: “En lo que hace al Banco”. Ello pudiera indicar que es Chile el que ha declinado negociar el crédito para la LAN en las condiciones impuestas.

El asunto, que sigue en horas a la publicación de informaciones en el sentido de que se había separado a Chile del programa de asistencia financiera norteamericana, pudiera poner las relaciones entre los dos países en un curso más delicado.

Aviones soviéticos.

La administración de Allende tiene ofertas para la adquisición del reactor soviético IL-62 con capacidad para 186 pasajeros. La LAN necesita aviones de largo alcance para sus vuelos transpacíficos y la línea Santiago-La Habana-Madrid-Francfort.

El avión soviético es el único que pudiera comprar sin usar los dólares que forman sus reservas externas. Otra alternativa sería el reactor británico VC-10, pero se entiende que por los problemas que ha tenido la Rolls-Royce, que suministra los motores, no hay aparatos disponibles para la venta.

El régimen de Allende ha llegado a acuerdos con las empresas Bethlehem Steel y North Indiana, esperándose para pronto uno similar con Ralston Purina.

Sin embargo, los expertos locales anticipan que la negociación con las tres más grandes empresas del cobre, Cerro, Anaconda y Kennecott, pudiera llevar tiempo. El valor conjunto de las propiedades ha sido estimado por algunos en una suma que oscila de los 500 a los 700 millones de dólares.

Embajador Letelier.

WASHINGTON, 12 (Latin).—La Embajada de Chile en Washington emitió esta tarde un comunicado en relación surgida entre el Eximbank y Chile sobre créditos para la compra de tres aviones Boeing.

El portavoz de la Embajada, Andrés Rojas Wainer, dio a conocer el siguiente texto:

“En relación con informaciones de prensa que señalan que el Eximbank habría decidido postergar indefinidamente el otorgamiento de un crédito para Chile, para la compra de tres aviones Boeing para la Línea Aérea Nacional de Chile, el cual se ha estado negociando en los últimos meses, y su solicitud oficial presentada en julio último y teniendo presente las diversas consultas que han formulado al respecto, la Embajada de Chile cumple con informar lo siguiente:

1) Efectivamente, ayer 11 de agosto, el Embajador de Chile, señor Orlando Letelier, se entrevistó con el presidente del Eximbank, señor Henry Kearns, para conocer la reacción de esta institución sobre la compra de tres aviones Boeing a través de un crédito del Eximbank, en los términos comerciales habituales para este tipo de ventas, habiendo satisfecho previamente Chile, todos los requisitos planteados por esta institución crediticia para operar normalmente con la misma.

2) En esa oportunidad, el Embajador Letelier fue informado que el Eximbank no estaba actualmente en condiciones de procesar esta solicitud ni resolver favorablemente esta operación.

Los resultados de esta entrevista fueron sometidos a conocimiento de las autoridades chilenas pertinentes para su análisis y decisión.

En consecuencia, esto es todo cuanto esta Embajada puede declarar por ahora al respecto”.

Reacción en Chile.

“No nos parece bien esta actitud. No contribuye a mantener las relaciones amistosas entre Chile y los Estados Unidos como nosotros las deseamos”, afirmó el Ministro de Relaciones Exteriores, Clodomiro Almeyda.

La declaración la formuló al consultársele su impresión respecto a informaciones cablegráficas sobre la suspensión de créditos a Chile por parte de bancos de Estados Unidos hasta que no se aclare la indemnización que nuestro país debe cancelar a las compañías mineras norteamericanas por la nacionalización de los grandes yacimientos cupreros.

Almeyda categóricamente expresó que no tenía información respecto a que fuesen todos los bancos norteamericanos los que adoptaron la medida. “No tengo información del Embajador sobre la materia”, dijo Almeyda.

Aclaró que por medio del vespertino “La Segunda” se había impuesto de que el Eximbank se oponía a otorgar créditos a Chile. Dijo que a raíz de todo esto había solicitado una amplia información al Embajador de Chile en Washington, Orlando Letelier, y que en el día de hoy él estaría en condiciones de informar a la prensa sobre el particular.

Aviones.

Más adelante, al ser requerido sobre otras informaciones cablegráficas en torno a que Estados Unidos no enviaría a Chile aviones Boeing a consecuencia de las mismas razones antes señaladas, manifestó que si

Chile no podía adquirir esas máquinas en Estados Unidos tendría que hacerlo en otras naciones del mundo.

En Hacienda.

El Subsecretario de Hacienda, Patricio Morales, consultado respecto a una información de la Agencia EFE, que le fue leído por un periodista, y cuyo texto era el siguiente: "El Gobierno de Estados Unidos no aprobará nuevos préstamos a Chile si ese país no compensa adecuadamente a las compañías de cobre. Esta es la postura oficial del Gobierno de EE. UU., que fue dada a conocer por el vocero oficial de la Casa Blanca, Robert McClosky", señaló:

"Desconozco el cable. Me toma totalmente de sorpresa. Me parece, de ser así, que es una medida realmente exagerada frente a una postura que no conocen, pues en cuanto a la indemnización, se han tomado todas las medidas del caso para que sea lo más justa posible. Se ha entregado la regulación de la indemnización al Contralor General de la República, al que todos conocemos que es absolutamente independiente de los demás Poderes del Estado. De esta manera, la resolución que dicte estará totalmente ajustada a derecho y justicia. Sería prejuzgar un poco pensar que el Contralor no fuera a resolver en forma que no sea la más ajustada y justa".

Luego de expresar que "para mí es una desagradable noticia", Morales añadió:

"Nos coloca en una situación de espera a una mayor comprensión de lo que estamos haciendo. No creo que puedan tomarse medidas de esta naturaleza sin saber qué es lo que va a ocurrir en definitiva. La indemnización se está estudiando y se han creado los organismos necesarios para que esto se haga con la mayor justicia".

El personero de Gobierno indicó que no se han determinado los organismos internacionales a quienes se solicitará ayuda crediticia para afrontar los gastos de la reconstrucción, que en el proyecto del Ejecutivo contemplan 1.500 millones de escudos a conseguirse en el exterior. A la fecha —dijo— sólo tenemos la autorización del Congreso para gestionar estos créditos, pero aún no hemos determinado dónde trataremos de obtener los recursos.

—¿No cree Ud. que es una medida de presión de parte del Gobierno de Estados Unidos?, consultó un periodista.

"Estimo que sería ir demasiado lejos considerarlo así, manifestó el Subsecretario. Me parece que puede provenir más bien de un desconocimiento de la realidad chilena. De no haberse percatado bien acerca de la forma cómo se ha estado llevando la nacionalización, de las medidas que han tomado el Congreso y el Ejecutivo, tendientes, tanto a cautelar los derechos del país, como los de aquellos a quienes se han expropiados las pertenencias mineras".

*INFORME DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS,
RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONO-
RABLE CAMARA DE DIPUTADOS, QUE CONCEDE
DIVERSOS BENEFICIOS A LOS PARIENTES QUE IN-
DICA DE LOS DETECTIVES SEÑORES MARIO MARIN
SILVA, GERARDO ENRIQUE ROMERO INFANTE Y
CARLOS ANTONIO PEREZ BRETTI, MUERTOS EN EL
CUMPLIMIENTO DE SU DEBER.*

Honorable Senado:

El proyecto de ley en estudio, que tiene origen en un Mensaje del Ejecutivo, tiene por objeto beneficiar a determinados parientes de los tres detectives que fallecieron, mientras cumplían su deber, a consecuencias de un atentado terrorista perpetrado recientemente en Santiago contra el Cuartel Central de la Dirección General de Investigaciones.

En atención a la noble finalidad que persigue, la unanimidad de los miembros presentes le prestó su aprobación en general; pero en la discusión particular circunscribió su estudio sólo al artículo 2º, por ser éste el único cuyo contenido compete estudiar a esa Comisión, dejando entregada la decisión respecto de los otros tres artículos a las Comisiones a las cuales también se ha tramitado este proyecto.

El referido artículo 2º dispone que la Corporación de la Vivienda deberá transferir gratuitamente y con cargo a sus propios recursos, a la viuda del Subinspector señor Marín, doña Rina Flores Arata; a la viuda del detective 1º señor Romero, doña Tunelda Soto Sáez, y a la tía del detective 4º señor Pérez, doña Ana Bretti Pérez, dentro de los 60 días siguientes a la publicación de la ley a que dé origen este proyecto, una vivienda de un valor no inferior a 8.000 unidades reajustables, a cada una de ellas, en el lugar que las propias beneficiarias determinen y siempre que su ubicación esté contemplada dentro de los planes de construcción de la referida Corporación.

El precepto en análisis establece, además, que estas donaciones no estarán sujetas a insinuación ni les será aplicable el impuesto correspondiente.

Por otra parte, estatuye que estos inmuebles serán inembargables y que no podrán ser enajenados ni gravados dentro de los diez años siguientes a la inscripción del dominio, salvo autorización previa del Consejo de la Corporación de la Vivienda.

Finalmente, señala que el beneficio otorgado es sin perjuicio de los derechos que las leyes y reglamentos conceden al personal de Investigaciones.

La Comisión acordó sustituir el artículo en razón de que, aparte de algunas modificaciones de redacción, le introdujo las siguientes enmiendas:

1ª—Suprimir el plazo de sesenta días que se otorga a la Corporación de la Vivienda para efectuar la transferencia gratuita de las viviendas, a fin de evitar el riesgo que implicaría el hecho de que en tan breve plazo la Corporación no alcanzare a dar cumplimiento a esa obligación. En

cambio, se resolvió dejar establecido que tal transferencia deberá efectuarse “preferentemente”;

2ª—Agregar que estas donaciones no sólo quedarán exentas del impuesto a las donaciones, sino también de cualquier otro gravamen, y

3ª—Eliminar la prohibición de gravar las viviendas, como medio de facilitar a las personas beneficiadas la posible obtención de préstamos hipotecarios para fines de ampliación o de mejoramiento.

En consecuencia, vuestra Comisión os recomienda aprobar la sustitución del artículo 2º, por el siguiente:

“Artículo 2º—La Corporación de la Vivienda transferirá, preferentemente, a título gratuito y con cargo a sus propios recursos, a las viudas de los ex funcionarios de Investigaciones, muertos en actos de servicios, señores Mario Marín Silva y Gerardo Enrique Romero Infante, una vivienda de un valor no inferior a 8.000 unidades reajustables, en el lugar que determinen las beneficiarias y siempre que su ubicación esté contemplada dentro de los planes de construcción de la Corporación de la Vivienda.

Asimismo, la citada Corporación transferirá, en las condiciones señaladas en el inciso anterior, una vivienda a la tía del detective don Carlos Antonio Pérez Bretti, doña Ana Bretti Pérez.

Estas donaciones no estarán sujetas a insinuación y quedarán exentas tanto del impuesto a las donaciones como de cualquier otro gravamen.

Los inmuebles así transferidos serán inembargables y no podrán ser enajenados dentro de los diez años siguientes a la inscripción del dominio, salvo autorización previa del Consejo de la Corporación de la Vivienda.

El beneficio establecido en este artículo es sin perjuicio de los derechos que las leyes y reglamentos contemplan en favor del personal de Investigaciones.”.

Sala de la Comisión, a 3 de agosto de 1971.

Acordado en sesión de fecha 28 de julio del año en curso, con asistencia de los Honorables Senadores señores Hamilton (Presidente), Papic y Valente.

(Fdo.): *Rodemil Torres Vásquez*, Secretario.

5

INFORME DE LA COMISION DE TRABAJO Y PREVISION SOCIAL, RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS, QUE CONCEDE DIVERSOS BENEFICIOS A LOS PARIENTES QUE INDICA DE LOS DETECTIVES SEÑORES MARIO MARIN SILVA, GERARDO ENRIQUE ROMERO INFANTE Y CARLOS ANTONIO PEREZ BRETTI, MUERTOS EN EL CUMPLIMIENTO DEL DEBER.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social ha estudiado el proyecto de ley del rubro.

Esta iniciativa tiene por finalidad beneficiar a determinados parientes de los tres detectives que fallecieron, mientras cumplían su deber, a

consecuencias de un atentado terrorista perpetrado en contra del Cuartel Central de la Dirección General de Investigaciones.

A la sesión en que se trató esta materia, asistió el Subsecretario de Previsión Social, señor Laureano León.

El proyecto tiene urgencia calificada de "suma" el día 10 de agosto en curso.

El proyecto de ley en estudio ha sido informado por las Comisiones de Obras Públicas y de Asuntos de Gracia de esta Corporación, las cuales se pronunciaron sobre los artículos 1º, 2º y 3º de esta iniciativa, en los términos que figuran en los informes respectivos.

Vuestra Comisión concordó plenamente con los fundamentos de este proyecto, y lo aprobó en general por unanimidad.

Respecto del artículo 1º, el Honorable Senador señor Ballesteros manifestó que no tenía reparo alguno por esta vez, para otorgar los beneficios que allí se indican, pero que no comparte la idea de conceder ascensos póstumos. En concepto de Su Señoría, es necesario uniformar un criterio para el futuro, en el sentido de que no es adecuado otorgar ascensos por gracia. Lo que corresponde es conceder los derechos de carácter pecuniario y previsionales inherentes a un grado, pero no el grado mismo. Este artículo fue aprobado sin enmiendas.

Los artículos 2º y 3º fueron aprobados en los términos propuestos por las Comisiones de Obras Públicas y de Asuntos de Gracia, respectivamente.

Vuestra Comisión conoció el artículo 4º del proyecto, que declara que es y ha sido aplicable al personal de Investigaciones la indemnización establecida en el artículo 131 del D.F.L. Nº 2, de 1968, del Ministerio del Interior, sobre Estatuto del Personal de Carabineros de Chile. Este precepto fija la indemnización que favorece a los asignatarios de montepío y herederos intestados del causante fallecido en un accidente, a consecuencias de un acto determinado de servicio.

El Ejecutivo propuso una indicación a este artículo 4º, mediante la cual se dispone que la referida indemnización será percibida desde la fecha de vigencia del D.F.L. Nº 2, vale decir, desde el 17 de octubre de 1968. Esta indicación fue aprobada, acordándose remitir oficio al señor Ministro del Interior solicitándole informar acerca de su alcance y del financiamiento con que se cuenta para afrontar el gasto.

Por tanto, os recomendamos aprobar el proyecto en informe con la siguiente enmienda:

Agregar la siguiente frase final, reemplazando el punto (.) por una coma (,): "desde la fecha en que entró en vigencia dicha disposición."

Sala de la Comisión, a 11 de agosto de 1971.

Acordado en sesión de esta fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Ballesteros (Presidente), García y Musalem.

(Fdo.): *Andrés Rodríguez Cruchaga*, Secretario.

