

# REPUBLICA DE CHILE



## DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACION OFICIAL.

LEGISLATURA ORDINARIA.

**Sesión 50<sup>a</sup>, en miércoles 17 de septiembre  
de 1969.**

Especial.

(De 11.13 a 17.51).

*PRESIDENCIA DEL SEÑOR ALEJANDRO NOEMI HUERTA,  
VICEPRESIDENTE.*

*SECRETARIO, EL SEÑOR PELAGIO FIGUEROA TORO.*

### I N D I C E.

*Versión taquigráfica.*

|   | Pág. |
|---|------|
| I. ASISTENCIA .....   | 4163 |
| II. APERTURA DE LA SESION .....   | 4163 |
| III. LECTURA DE LA CUENTA .....   | 4163 |
| IV. ORDEN DEL DIA:  |      |
| Proyecto de ley, en segundo trámite, que hace im-<br>ponibles determinadas remuneraciones del personal de Ferrocarriles del Estado. (Se<br>aprueba) ..... | 4164 |

*A n e x o s.*

Pág.

**DOCUMENTOS:**

- |   |      |
|---|------|
| 1.—Proyecto de ley, en segundo trámite, sobre plazo para inscripción en Registro Nacional de Comerciantes . . . . .   | 4216 |
| 2.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto sobre imposibilidad de remuneraciones del personal de Ferrocarriles del Estado . . . . .   | 4216 |
| 3.—Informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social recaído en el proyecto sobre imposibilidad de remuneraciones del personal de Ferrocarriles del Estado . . . . .                                     | 4224 |
| 4.—Informe de la Comisión de Obras Públicas recaído en el proyecto que anexa la Escuela de Maquinistas al Instituto Técnico Ferroviario . . . . .   | 4239 |
| 5.—Informe de la Comisión de Obras Públicas recaído en el proyecto que faculta a la Corporación de la Vivienda para autorizar a empresas para invertir impuesto del 5% en diversas zonas del país . . . . . | 4241 |
| 6.—Moción del señor Isla con la que inicia un proyecto de ley sobre normas relativas a los efectos de los delitos contra el orden público . . . . .   | 4242 |

## VERSION TAQUIGRAFICA.

### I. ASISTENCIA.

Asistieron los señores:

- Acuña Rosas, Américo;
- Aguirre Doolan, Humberto;
- Allende Gossens, Salvador;
- Baltra Cortés, Alberto;
- Ballesteros Reyes, Eugenio;
- Bossay Leiva, Luis;
- Campusano Chávez, Julieta;
- Carmona Peralta, Juan de Dios;
- Carrera Villavicencio, María Elena;
- Contreras Tapia, Víctor;
- Chadwick Valdés, Tomás;
- Durán Neumann, Julio;
- Foncea Aedo, José;
- García Garzena, Víctor;
- Gormaz Molina, Raúl;
- Gumucio Vives, Rafael Agustín;
- Hamilton Depassier, Juan;
- Ibáñez Ojeda, Pedro;
- Isla Hevia, José Manuel;
- Jerez Horta, Alberto;
- Juliet Gómez, Raúl;
- Lorca Valencia, Alfredo;
- Montes Moraga, Jorge;
- Musalem Saffie, José;
- Noemi Huerta, Alejandro;
- Olguín Zapata, Osvaldo;
- Pablo Elorza, Tomás;
- Reyes Vicuña, Tomás;
- Rodríguez Arenas, Aniceto;
- Silva Ulloa, Ramón;
- Tarud Siwady, Rafael;
- Teitelboim Volosky, Volodia.

Concurrió, además, el señor Ministro de Hacienda.

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 11.13, en presencia de 14 señores Senadores.

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

### III. LECTURA DE LA CUENTA.

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

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

#### Oficios.

Dos de la Honorable Cámara de Diputados.

Con el primero comunica que ha tenido a bien prestar su aprobación al proyecto de ley que concede un nuevo plazo para inscribirse en el Registro Nacional de Comerciantes. (Véase en los Anexos, documento 1).

—*Pasa a la Comisión de Economía y Comercio.*

Con el segundo comunica que ha tenido a bien no insistir en el rechazo de la modificación introducida por el Senado al proyecto de ley que denomina "Regidora Sara Gajardo" a la calle Principal de la Población Presidente Ríos, de Santiago.

—*Se manda archivarlo.*

Dos del señor Ministro de Agricultura, con los cuales da respuesta a una petición del Honorable Senador señor Ibáñez, relativa al aprovechamiento de las aguas de la Laguna del Inca, y a otra del Honorable Senador señor Morales, relativa a la veda de extracción de choros y cholgas en la provincia de Magallanes.

—*Quedan a disposición de los señores Senadores.*

#### Informes.

Uno de la Comisión de Hacienda y otro de la de Trabajo y Previsión Social recaídos en el proyecto que hace imponibles las remuneraciones anexas del personal de la

Empresa de Ferrocarriles del Estado. (Véanse en los Anexos, documentos 2 y 3).

Dos de la Comisión de Obras Públicas recaídos en los siguientes proyectos de ley:

1) El que establece que el Instituto Técnico Ferroviario validará los títulos otorgados por la Escuela de Maquinistas (Véase en los Anexos, documento 4).

2) El que faculta a la Corporación de la Vivienda para autorizar a las empresas para invertir el impuesto del 5% en diversas zonas del país. (Véase en los Anexos, documento 5).

—*Quedan para tabla.*

#### Mociones.

Una del Honorable Senador señor Isla con la que inicia un proyecto de ley que dicta normas relativas a los efectos de los delitos contra el orden público. (Véase en los Anexos, documento 6).

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

Otra del mismo señor Senador con la que inicia un proyecto que establece diversos gravámenes destinados a otorgar recursos a la Sociedad Constructora de Establecimientos Educativos.

—*Pasa a la Honorable Cámara de Diputados, donde constitucionalmente debe tener su origen.*

#### IV. ORDEN DEL DIA.

##### IMPONIBILIDAD DE REMUNERACIONES DEL PERSONAL DE FERROCARRILES DEL ESTADO.

El señor FIGUEROA (Secretario).— Proyecto de la Cámara de Diputados que hace impondibles las remuneraciones anexas de los empleados y obreros de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La Comisión de Hacienda, en informe suscrito por los Honorables señores Carmona (presidente), Bossay, Hamilton, Ibáñez y Silva Ulloa, recomiendan a la

Sala aprobar la iniciativa con las modificaciones que señala.

Este proyecto también fue informado por la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

—*El proyecto figura en los Anexos de la sesión 25ª, en 6 de agosto de 1969, y los informes, en los de esta sesión.*

El señor NOEMI (Vicepresidente).— En discusión general la iniciativa.

Ofrezco la palabra.

El señor BALTRA.— Señor Presidente, este proyecto tiende a solucionar una situación muy injusta que afecta al personal de empleados y obreros de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. En la actualidad, de las remuneraciones que recibe ese sector, la parte no imponible representa más o menos 60%. De manera que, como se expresa en uno de los informes, esas remuneraciones, llamadas "anexas", al no ser impondibles, originan diversas consecuencias.

En primer lugar, el trabajador que se acoge a licencia por enfermedad sólo percibe el sueldo base, lo que es injusto, porque en dicha circunstancia es cuando se requieren mayores recursos. En segundo término, para fijar las pensiones de jubilación, sólo se considera el sueldo base, lo cual determina que ese personal, cuando se acoge a dicho beneficio, en el hecho percibe sólo el 40% de la remuneración de que disfrutaba en servicio activo.

En el informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social se consignan las expresiones vertidas por don Carlos Briones, Superintendente de Seguridad Social, quien señaló: "Los trabajadores tienen razón en pedir que todas las remuneraciones deban ser impondibles, beneficio que ya tienen los técnicos de la Empresa".

Respecto de las remuneraciones anexas, manifestó: "Ellas constituyen el 60% de las remuneraciones de los trabajadores de la Empresa. Habría que terminar con el sistema absurdo que significa que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado sea

una entidad de previsión, en la que el Director tiene una serie de facultades, como asignar grados flotantes a quienes tienen 30 años de servicios, producir jubilaciones prematuras, etcétera. Todo ello tiene una gran incidencia en el sistema de seguridad social de los trabajadores. Es absurdo que exista una Caja de Previsión, como la de los Ferrocarriles, que sólo paga montepíos, concede jubilaciones a sus propios empleados y otorga un préstamo de Fiestas Patrias a los trabajadores ferroviarios, y tiene enormes gastos de administración". Y agregó el señor Briones: "Por todas estas razones, los trabajadores ferroviarios reclaman con razón de las diferencias que tiene su sistema de medicina curativa con los que favorecen a los sectores público y privado".

La petición formulada por los trabajadores ferroviarios, que tiende a satisfacerse mediante el proyecto en debate, corresponde a un principio de justicia. Por lo demás, según consta en el informe de la Comisión de Hacienda, la iniciativa está debidamente financiada.

Por esas razones, el Senador que habla considera de absoluta justicia aprobar el proyecto que nos ocupa.

El señor CARMONA.—Señor Presidente, la Comisión de Hacienda, al estudiar este proyecto, consideró diversas materias que le fueron planteadas.

Debo manifestar, en primer lugar, que él fue aprobado por la unanimidad de los miembros de aquélla, pues contiene la solución de un problema que, a nuestro juicio, debe ser considerado. Sin embargo, estimamos que tal situación debió abordarse de manera adecuada.

La Comisión se abocó primero a lo relacionado con la inconstitucionalidad de la iniciativa. Esta, tal como fue despachada por la Cámara de Diputados, origina un gasto de cargo fiscal y no se consiguan los recursos indispensables para solventarlo. Si los señores Senadores miran los cuadros anexos al informe de la Comi-

sión de Trabajo, comprobarán que, en el primer año, hay un gasto ascendente a 51 millones de escudos y que el mayor gasto fiscal supera los 23 millones. Para afrontar esa situación, la Cámara no estableció ningún recurso; tan sólo impuso la obligación perentoria de que, en el plazo de 60 días a contar de la publicación de la ley, la Empresa procediera a hacer imponibles todas las remuneraciones de los trabajadores ferroviarios. Con ello, repito, se originaba un mayor gasto inicial del orden señalado.

Esto impulsó a la Comisión de Hacienda a preocuparse de la inconstitucionalidad del proyecto. Se sabe que el artículo 44 de la Constitución Política del Estado establece que el Congreso no puede despachar proyectos de ley sin asignar recursos destinados a afrontar los gastos que originen.

Respecto de la inconstitucionalidad, en la Comisión también se hizo presente que podría aplicarse lo dispuesto en el artículo 112 del Reglamento.

Esto provocaba una situación difícil de enfrentar y resolver por la Comisión de Hacienda del Senado, que debe velar por el adecuado financiamiento de las iniciativas sometidas a su consideración, pues en esta Corporación es imposible destinar recursos mediante la imposición de tributos o contribuciones, porque ello debe tener origen en la Cámara de Diputados. De manera que la forma como despachó la Cámara el proyecto, hace imposible que el Senado pueda introducir modificaciones con dicho fin, de acuerdo con la disposición constitucional a que me referí.

Por esa razón, la Comisión de Hacienda debió considerar una serie de enmiendas que posibilitaron el estudio del proyecto dentro de la órbita constitucional. Las modificaciones sugeridas salvan esta situación, porque establecen como fecha de vigencia el 1º de enero de 1970; excluyen algunos beneficios, como el desahucio, que es enteramente de cargo fiscal, lo que obvia la situación constitucional plantea-

da; y, por último, disponen que "el mayor gasto que irrogue la presente ley a la Empresa de Ferrocarriles del Estado podrá ser financiado mediante aumentos, por valores equivalentes, de las tarifas que cobra por sus servicios, destinación del fondo de retiro a esta finalidad o con cualquier otra clase de recursos".

A esta altura de la tramitación parlamentaria, y dados los cuantiosos gastos que la iniciativa implica, la Comisión no tuvo otra alternativa que aprobar la indicación del Honorable señor Ibáñez, que permite alzar las tarifas. Así, la Empresa tendrá la posibilidad de financiar el gasto, de manera facultativa.

Por lo expuesto, es preciso aprobar el proyecto con las enmiendas introducidas por la Comisión de Hacienda. Los vicios de que adolece la iniciativa de la Cámara, en cuanto infringen normas constitucionales y reglamentarias, no pueden corregirse sino mediante las enmiendas a que me referí. No hay otra manera de hacerlo.

Si la legislación en proyecto, cuya justicia es evidente, se aprobara tal como fue despachada por la otra rama del Congreso, el Ejecutivo se vería en la necesidad de vetarla en su totalidad.

Insisto en que el proyecto en estudio es justo, pero ha sido mal aprobado, con una orientación equivocada.

El señor NOEMI (Vicepresidente).— Solicito autorización de la Sala para empalmar esta sesión con las siguientes.

Acordado.

Tiene la palabra el Honorable señor García.

El señor GARCIA.— El problema que trata de resolver el proyecto en estudio deriva del hecho de que los empleados y obreros de Ferrocarriles del Estado no imponen por el total de sus remuneraciones, sino por parte de ellas. En general, tanto en la Administración Pública como en el sector privado, es decir, en casi toda la seguridad social chilena, las rentas tienen un rubro imponible y otro no imponible. En cambio, los obreros fe-

rroviarios, en especial los de la Maestranza de Ferrocarriles, no imponen por el trato, rubro que en todos los demás regímenes previsionales siempre tiene carácter imponible, y tampoco lo hacen por las regalías, las horas extraordinarias y las gratificaciones.

Normas sobre jubilación y previsión del personal de Ferrocarriles no fueron estudiadas por la Cámara. Me parece increíble que esa rama del Congreso haya aprobado un proyecto desfinanciado en 51 mil millones de pesos.

La Comisión de Trabajo, al mismo tiempo que reconoció ese hecho, dejó constancia de su inconstitucionalidad, aunque, por no haberse declarado por la Cámara, no le correspondía pronunciarse sobre ella. Por su parte, la Comisión de Hacienda juzgó técnicamente justo el mecanismo que se proponía, pero destacó que la iniciativa no estaba financiada.

Por lo dicho, nuestro partido presentó varias indicaciones: primero, para que todo el gasto fuera de la Empresa; segundo, para excluir todo aporte fiscal, y, tercero, para armonizar todos los regímenes de previsión social, porque no todos los empleados tienen jubilación y desahucio. Nos pareció justo dar jubilación sobre el total de lo ganado por los trabajadores y dejar al margen lo relativo al desahucio, porque ello significaba 14 mil millones de pesos. Como he dicho, no todo el personal afecto a la seguridad social obtiene desahucio. Por eso, nuestra indicación tiende a lograr un equilibrio entre unos y otros. En otras palabras, lo propuesto por nosotros resuelve el problema relativo a la jubilación y montepíos, porque no hay financiamiento sino para estos efectos, y de acuerdo con las imposiciones, y para las licencias médicas, que significan a la Empresa un desembolso de más o menos tres millones y medio de escudos.

Con las enmiendas que he mencionado y lo expuesto por el Honorable señor Carmona, el proyecto adquiere carácter constitucional, es factible y serio.

En la actualidad se observa la siguiente situación en los Ferrocarriles del Estado: sus obreros y empleados alcanzan a cerca de 25 mil, y sus pensionados, a 29 mil.

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

Sería conveniente que el Honorable señor García leyera los informes, a fin de que no se desvirtúen los datos que se nos proporcionan. Su Señoría no puede sostener responsablemente que la Empresa tenga 25 mil trabajadores en actividad y 29 mil pensionados. La realidad es distinta: los pensionados sólo son 13 mil.

El señor GARCIA.—Voy a leer los datos inmediatamente, señor Senador.

La Empresa paga 13 mil 800 pensiones de jubilación y 1.100 montepíos. La Caja de Previsión cancela 120 jubilaciones y 14 mil 100 pensiones. Es decir, las pensiones, jubilaciones y montepíos benefician a 29 mil 129 pensionados.

El señor SILVA ULLOA.—Está usando de manera equivocada los datos.

El señor GARCIA.—Concedo una interrupción al Honorable señor Ballesteros.

El señor BALLESTEROS.—Las 14.100 pensiones a que Su Señoría se refirió corresponden a pensiones de montepío y no de retiro, y son las únicas que, por una extraña situación, están a cargo de la Caja de Previsión.

El señor GARCIA.—Dije que esa cifra correspondía a todos los pensionados. No hice distingos.

Ahora, si se quiere hablar de las 13 mil 800 pensiones de jubilación de la Empresa, podemos hacerlo. Pero una empresa con esas obligaciones y una caja que atiende exclusivamente a esa cantidad de montepiados, deben sufrir conflictos financieros.

La solución que propusimos es práctica: el mayor gasto que irrogue el proyecto deberá financiarlo la Empresa, para lo cual se la faculta para subir las tarifas en 3 por ciento. Sin duda, esta situación compelerá a los empleados y obreros a lo-

grar una eficiencia que les permita competir con el transporte caminero, y ellos sostienen que están conscientes de esa tarea. En resumen, toda la solución del problema se deja en manos de la Empresa y de sus trabajadores.

En consecuencia, votaremos favorablemente el proyecto, que estimamos justo, con las modificaciones de la Comisión de Hacienda, que lo hacen factible y constitucional y, además, le dan financiamiento.

Rechazaremos el proyecto de la Cámara. Nos parece irresponsable despachar proyectos inconstitucionales y desfinanciados, que hacen del todo ilusorios los beneficios que se otorgan a los trabajadores, ya que la empresa no dispondrá de los medios para cumplir con las obligaciones correspondientes.

El señor SILVA ULLOA.—Parece innecesario profundizar en cuanto a la justicia del proyecto en análisis, ya que todos los Honorables colegas han coincidido en este punto. Se reconoce el hecho de que el personal de la Empresa de Ferrocarriles del Estado carece de una previsión social como la que beneficia al resto de los trabajadores del sector público y a todo el sector privado.

Sin embargo, las observaciones más esenciales formuladas al proyecto radican en la constitucionalidad o inconstitucionalidad.

Ateniéndome principalmente a reiterados informes aprobados por el Senado y a la posición que en esta materia tenían y tienen los dirigentes ferroviarios formulé indicación en la Comisión de Hacienda para que esta iniciativa de ley entre en vigencia a partir del 1º de enero de 1970. Con esta sola frase, todos los escrúpulos en cuanto a constitucionalidad quedan salvados.

Sin embargo, nosotros, que tuvimos ese propósito desde un comienzo, tendremos que actuar ahora de otra manera, para que en esta última sesión de la legislatura ordinaria pueda ser despachado este proyecto, porque desde el momento mismo en

que el Senado apruebe alguna modificación al texto recibido de la Cámara y sea necesario un tercer trámite constitucional, la iniciativa puede naufragar si el Ejecutivo no la incluye en la convocatoria a la próxima legislatura. Y es posible que tampoco la pudiéramos despachar en la legislatura ordinaria del próximo año, pues de haberse aprobado entonces la reforma constitucional será indispensable, por tratarse de materias previsionales, el patrocinio del Presidente de la República.

Nos encontramos, pues, en un callejón sin salida, lo que no habría ocurrido si hubiera existido anoche la voluntad de emitir un pronunciamiento al respecto.

Ahora bien, los alcances...

El señor GARCIA.—¿Me permite una interrupción?

El señor SILVA ULLOA.—Con todo gusto.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Con la venia de la Mesa, puede usar de la palabra el Honorable señor García.

El señor GARCIA.—Con la agregación que Su Señoría propuso, para fijar un plazo de vigencia a la ley, también habría tenido que volver el proyecto a la Cámara.

El señor SILVA ULLOA.—Con la diferencia, Honorable señor García, de que la Cámara de Diputados celebró sesión hasta tarde anoche y tenía el propósito de despachar el proyecto en tercer trámite constitucional en el caso de que el Senado le hubiera introducido algunas modificaciones. De modo que tiene plena validez lo que estoy sosteniendo, en cuanto a que, si hubiera habido interés de legislar sobre esta materia en vez de hacer declaraciones, es indudable que hoy podría estar despachado el proyecto por el Congreso Nacional y en condiciones de ser enviado al Ejecutivo.

Las modificaciones introducidas por la Comisión de Hacienda —aparte la vigencia de la ley— recaen en el artículo 2º, y a juicio del Senador que habla constituyen el absurdo más extraordinario. Como muy bien lo saben los señores Senadores,

la Empresa de Ferrocarriles tiene lo que se llama autoseguro, de tal manera que ella misma —con excepción de los montepíos, que paga la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado—, en el momento en que se produce el gasto, lo cancela. Partiendo de este hecho real y absoluto, los cálculos presentados en cuanto a costo del proyecto, resultan estimaciones hechas a ojo de buen cubero, porque puede ocurrir —tal vez exagerando nuestra expresión podamos demostrar el absurdo— que en 1970 no se retire ningún trabajador ferroviario. ¿Cuál sería el gasto, entonces, por concepto de desahucio? Cero peso. Si no hay retiros, no hay jubilaciones y, en consecuencia, tampoco por esa vía se han de producir expensas.

Por eso, le encontré plena razón al Presidente de la Federación Industrial Ferroviaria cuando sostuvo en la Comisión de Hacienda que la existencia de la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles, en circunstancias de que la Empresa mantiene el autoseguro para noventa y nueve por ciento de las prestaciones, es un desatino, porque sólo significa un gasto de orden burocrático —tiene más de 300 funcionarios— y, puesto que la Empresa no paga tampoco las imposiciones que le adeuda, esa Caja no entrega al personal ninguno de los beneficios establecidos en su ley orgánica, ni siquiera el de préstamos hipotecarios.

El Honorable señor García ha sostenido que el mayor gasto que significa el hacer imponibles todas las remuneraciones del personal ferroviario representa un alza de 3% sobre las tarifas que actualmente cobra la Empresa. Discrepo del señor Senador y debo invitarlo a que se atenga al informe de la Comisión de Hacienda. En efecto, según ese informe se han eliminado los siguientes beneficios: el desahucio; la pensión similar al sueldo del trabajador en actividad para los accidentados del trabajo; la “perseguidora chica” para quienes cumplan más de



treinta años de servicios y sesenta y cinco de edad en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y el reajuste de las pensiones "perseguidoras" para quienes tienen cargos directivos, en la escala profesional y técnica o en la escala administrativa, superiores a la quinta categoría y más de un año de permanencia en esos cargos. Como resultado de esas eliminaciones, el costo del proyecto es casi nulo.

Frente a esto se quiere correr el telón que constituye el artículo 2º, para que el Poder Legislativo comparta las responsabilidades del Ejecutivo, que es el único que fija las tarifas de la Empresa, actitud que no puede ser más ilógica, pues no cabe duda de que todos los Senadores y Diputados —personalmente, así he procedido— asumimos responsabilidades por lo que hacemos, pero no por lo que otros hacen.

Pero queda más singularizado todavía el absurdo en el inciso final del artículo 2º, que dice: "Sin embargo, no podrá imputarse en ningún caso el mayor gasto al aumento del aporte fiscal". Tan perfecta redacción dada al precepto por los autores de la indicación puede interpretarse como que en adelante quedan congelados los gastos que se derivan de las obligaciones que el Fisco tiene hacia la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en particular hacia su personal, que sería el que tendría que financiarlos.

Yo creo que en esas condiciones no se puede legislar. Estamos conscientes de que nos encontramos ante un proyecto que necesita correcciones, pero ellas pueden materializarse en el veto de que dispone el Ejecutivo en su condición de colegislador.

He recibido de los dirigentes ferroviarios un memorándum que prueba que ellos no son renuentes a imponerse a sí mismos sacrificios para obtener justicia en el orden previsional. Ellos señalan que el término medio de la renta mensual imponible del personal ferroviario es del orden de los 548 escudos, a los que debe

agregarse el reajuste de 20% establecido en el decreto con fuerza de ley N° 1, de 1969, es decir, 110 escudos, lo que da una renta imponible de 658 escudos. Esta es la realidad de las remuneraciones medias del personal ferroviario. Pero tienen como remuneraciones anexas no imponibles, en especial por concepto de "tratos", un ingreso término medio de 808 escudos, lo que viene a demostrar lo que aquí se ha sostenido: que más de 60% de las rentas de los ferroviarios no es imponible. Por eso, los desahucios que perciben son absurdamente reducidos; y de ahí también la injusticia de que cuando un ferroviario se enferma tenga que afrontar los gastos extraordinarios que siempre origina una enfermedad, con una remuneración que no corresponde a lo que efectivamente gana.

Ellos, conscientes de que el proyecto significa un gasto para la Empresa, están dispuestos a imponer sobre las remuneraciones anexas, que pasarían a constituir renta para todos los efectos legales. Por este conducto, entregarían un aporte efectivo, no supuesto, como son los gastos aquí enunciados, del orden de los 5.564.000 escudos.

Además, por las razones que anteriormente di y por el hecho también indicado de que la Empresa no paga las imposiciones a la Caja de Previsión y Retiro de los Ferrocarriles, los empleados aceptan que el aporte que debía entregar la Empresa a esa institución constituya también una base de financiamiento de la emienda que consigna este proyecto de ley. Ello representa, en estos instantes, un aporte real y efectivo del personal ferroviario equivalente a Eº 8.346.000. Si a esto agregamos los Eº 834.600 correspondientes al medio por ciento del Fondo de Revalorización de Pensiones, tenemos que el personal de los Ferrocarriles del Estado está dispuesto a hacer un sacrificio económico y de sus expectativas por un monto cercano a los Eº 14.744.600. O sea, frente al gasto fiscal calculado —reitero

una vez más— a ojo de buen cubero, ellos están dispuestos a hacer aportes de esta magnitud.

Por eso y porque hay otra norma que ellos desean que la Empresa aplique, y que podría constituir una economía de extraordinaria importancia, como es el establecimiento legal de que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado se abastezca de petróleo y sus derivados directamente de la ENAP y no pague las comisiones que cobran los distribuidores, en la forma propuesta por los ferroviarios el proyecto estaría total y absolutamente financiado.

Como era imposible incorporar esto a la iniciativa ya aprobada por la Cámara; como nosotros queremos provocar que el Presidente de la República se entienda directamente con los dirigentes de los gremios ferroviarios para resolver la cuestión, y como no deseamos prestarnos para un engaño a un gremio sacrificado y que ha dado muestras de responsabilidad, especialmente con ocasión de los temporales en el sur del país, cuando en tiempos extraordinariamente reducidos, inferiores en 70% a los programados por los ejecutivos, realizaron todas las reparaciones que eran indispensables para dejar expedita la vía, nosotros vamos a votar favorablemente la idea de legislar y haremos todos los esfuerzos posibles para despachar esta iniciativa en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados, a fin de que el Presidente de la República, por la vía del veto, incorpore las disposiciones que el gremio está dispuesto a aceptar para financiar el proyecto y aquellas otras que puedan deducirse como consecuencia de las conversaciones y estudios realizados directamente con los interesados.

El señor ALLENDE.— Señor Presidente, deseo insistir una vez más, a propósito de este proyecto, en un problema al cual ya me he referido anteriormente. En la discusión y análisis de esta materia, han quedado claramente en pie la

tremenda anarquía, la irregularidad y los absurdos que existen en los distintos regímenes de previsión que tiene el país, y la necesidad responsable de encarar, algún día, una reforma previsional integral.

Al mismo tiempo, quiero destacar que no comparto el juicio de los señores Senadores que estiman inconstitucional esta iniciativa. Según reiterados precedentes, norma del Senado es no pronunciarse sobre la constitucionalidad de un asunto cuando la Cámara ya lo ha aprobado. El Senado podrá rechazarlo, pero no calificarlo de inconstitucional. Para despejar toda duda al respecto, consulté al señor Secretario, quien actúa como ministro de fe de la Corporación, y él me confirmó lo que estoy sosteniendo.

Del mismo modo, deseo hacer presente que, por desgracia, en la tramitación de este proyecto ha quedado evidenciada la poca claridad y precisión —estoy midiendo mis palabras— de quienes debieron oportunamente pronunciarse sobre él, ya que reiteradamente en la Comisión de Trabajo se estuvo dilatando un pronunciamiento sobre la base de que la iniciativa no tenía financiamiento adecuado, olvidando esa Comisión que no le compete a ella discutir ese aspecto y que debía pasar a la Comisión de Hacienda. A tal extremo se postergó ese pronunciamiento, que algunos miembros de la Comisión, como los Honorables señores Contreras y Sule, reiteradamente lo reclamaron. Como el tiempo avanzaba y estaba muy próximo el término de la legislatura ordinaria, después de conversar con los compañeros ferroviarios, que en número crecido habían concurrido al Congreso, debí asistir a la Comisión de Trabajo y pedir a los Honorables colegas que se pronunciaran positiva o negativamente. Tanto más cuanto que el Superintendente de Previsión Social, funcionario respetado por todos los sectores y a quien se juzga como un hombre muy duro y drástico en la defensa de principios fundamentales de orden pre-

visional, en presencia mía reiteró a los Senadores que los obreros tenían la razón. Entonces, nos encontramos ante un hecho increíble: los obreros tienen la razón y la Cámara despachó un proyecto que nosotros no podemos estimar inconstitucional; sin embargo, aquí se espera prácticamente el término de la legislatura ordinaria para despacharlo con modificaciones que obligan a un tercer trámite, el cual no podrá cumplirse porque esa rama del Congreso no sesionará hoy día. Hace un momento mandé a preguntarlo y, además, acaba de estar a nuestro lado la Diputada Laura Allende, quien me ha corroborado que la Cámara no sesionará hoy.

Por lo tanto, tenía toda la razón el Honorable señor Silva Ulloa cuando argumentaba que esta iniciativa quedará empantanada si el Senado acepta las enmiendas sugeridas por la Comisión de Hacienda, que, por lo demás, son injustas y lesionan derechos que tienen los trabajadores ferroviarios.

Creo que lo único legítimo, si no queremos consumir una tramitación más, es aprobar lisa y llanamente el proyecto tal como lo despachó la Cámara, a fin de que sea el Ejecutivo quien introduzca, mediante el veto, las modificaciones que estime pertinentes, sobre todo tomando en cuenta, como lo ha hecho notar también en forma muy clara el Honorable señor Silva Ulloa, que los propios trabajadores de la Empresa están llanos a hacer un sacrificio entregando gran parte de sus ingresos al financiamiento de la iniciativa y pidiendo, como es lógico, que se mantenga lo que ya han conseguido.

El propio Superintendente de Previsión Social, con quien me encontré ayer en los pasillos del Senado, hizo referencia —deploro no tenerlo en mi poder— a un documento emanado de los dirigentes de los trabajadores de la Empresa y al cual se refirió el Honorable señor Silva Ulloa, quien ha tenido tiempo para estudiarlo y lo ha sintetizado en forma clara. ¿Qué

ha querido decir con esto el Superintendente? Indudablemente, que hay una responsabilidad, sacrificio, seriedad y sentido de equidad por parte de los propios trabajadores.

Se trata de un estudio que el técnico en previsión estimó interesante y que, por desgracia, la Comisión de Hacienda del Senado no consideró. Vale decir, el financiamiento ha sido propuesto por la Comisión de Hacienda sin dar importancia a lo que los propios trabajadores sugieren y sin tomar en cuenta las economías que pueden realizarse.

Sobre la proposición que acerca de este último punto se hace, aquí se ha puesto énfasis en repetidas ocasiones en el absurdo increíble de que las empresas fiscales, para comprar petróleo al Estado, deben usar intermediarios que ganan comisión. Me parece que eso ya traspasa ciertos límites y forma parte de algo que podría ser kafkiano si acaso no fuera característico de un sistema, de un régimen. Yo creo que esto es particularmente absurdo, sobre todo si se toma en cuenta que las compañías imperialistas, por ejemplo, están autorizadas para importar ellas directamente, sin hacer pago alguno y con un costo muy inferior, los lubricantes y petróleo.

Si el propio responsable de la previsión chilena estima que este proyecto es justo, y después de lo oído respecto del promedio de las remuneraciones, resulta inaceptable no hacer imposables todas las rentas de estos trabajadores, a fin de evitar que sólo reciban un porcentaje después de entregar largos años de capacidad y esfuerzo a una empresa que, indiscutiblemente, es, ha sido y será de prestigio para el país.

Al margen de deficiencias cuya eliminación no depende de los trabajadores, sino del proceso de electrificación, de modernización y de nuevas inversiones, todos debemos reconocer que los Ferrocarriles del Estado constituyen un orgullo en cuanto a su funcionamiento y a la precisión

y responsabilidad con que atienden la demanda de la inmensa mayoría de los chilenos, quienes tienen en ellos —aun cuando hoy día existe la competencia de la locomoción colectiva— casi el único medio de transporte.

Por eso, los Senadores socialistas votaremos favorablemente el proyecto de la Cámara de Diputados y rechazaremos las modificaciones propuestas por la Comisión de Hacienda. Insistimos, además, en que no corresponde al Senado calificar la constitucionalidad de la iniciativa.

A nuestro juicio, introducir enmiendas al proyecto despachado por la Cámara significa estancar deliberadamente la iniciativa y cercenar conquistas y derechos de los trabajadores. Por último, destacamos que éstos, de su propio peculio, con su propio esfuerzo, han propuesto un financiamiento que puede representar un porcentaje bastante alto, pero necesario para satisfacer sus justas peticiones y asegurar sus legítimos derechos.

En el deseo de que el Senado se pronuncie con la mayor brevedad, no ahondamos en mayores consideraciones. Por lo demás, estimamos extraordinariamente clara la iniciativa y demasiado oscura la forma como se ha tramitado.

El señor NOEMI (Vicepresidente).— Tiene la palabra el Honorable señor Acuña.

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

El señor ACUÑA.— Sí, siempre que sea breve.

El señor LORCA.— Desde luego, Honorable colega.

No entraré a considerar el fondo del problema, porque lo abordó el Honorable señor Carmona. Sólo deseo levantar un cargo, a mi juicio injusto, que el Honorable señor Allende ha hecho a la Comisión de Trabajo y Previsión Social. Inclusive, ha entrado a prejuzgar al señalar que ha sido oscuro lo sucedido con el proyecto.

Debo aclarar a mis Honorables colegas

que difícilmente alguna Comisión del Senado ha trabajado más que aquélla.

El señor MONTES.— ¡La de Gobierno!

El señor LORCA.— También ha trabajado intensamente la Comisión que preside; pero, seguramente, no tanto como ésa.

Además, debo señalar al Honorable señor Allende que desde el día en que se planteó el problema del personal de Ferrocarriles en la Comisión de Trabajo, el señor Superintendente de Seguridad Social manifestó que el proyecto era justo y que, por ello, debían adoptarse todas las medidas para que fuera ley. Pero agregó dicho funcionario, a quien rindo homenaje, pues lo sé un hombre muy serio, que la iniciativa no podía aprobarse en la Comisión de Trabajo sin discutir primero el financiamiento.

El señor ALLENDE.— En Hacienda.

El señor LÓRCA.— No, en la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

Su Señoría ha sido Presidente del Senado y de Comisiones. En consecuencia, comprenderá que lo primero que debe hacer un Senador responsable que lleva a una Comisión una iniciativa para aumentar las remuneraciones de determinado sector —lo que es justo en un régimen como éste—, es oír a los trabajadores. Fue lo que se hizo en este caso: los representantes del personal expusieron el problema de la imposibilidad de algunas rentas, reconocieron que la iniciativa estaba desfinanciada, y ofrecieron aportar 14 millones de escudos. En la Comisión escuchamos también al Director de la Empresa de Ferrocarriles del Estado y a diversas otras personas. Después solicitamos a los trabajadores y al Director de la empresa buscar financiamiento adecuado. Por tal motivo, el proyecto estuvo algún tiempo sin tratarse, como le consta al Honorable señor Contreras, aquí presente. Por último, cuando no se pudo encontrar la solución debió aceptarse el informe de la Comisión de Hacienda.

Estoy cierto de que si el Honorable señor Allende fuera miembro de la Comisión

de Trabajo, habría hecho lo mismo: escuchar al Director y al personal para buscar recursos, sin perjuicio de que en la de Hacienda se perfeccionara la fórmula. Era necesario proceder así.

Deseaba dar esta explicación, pues estimo injusto el cargo señalado.

El señor ALLENDE.—¿Me concede una interrupción de dos minutos, Honorable señor Acuña?

El señor ACUÑA.—Con mucho gusto.

El señor CONTRERAS.—Yo había solicitado la palabra, señor Presidente.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Su Señoría está inscrito después del Honorable señor Acuña, quien ha concedido dos interrupciones.

El señor ALLENDE.—Señor Presidente, deseo precisar lo que manifesté respecto de la Comisión de Trabajo.

Nunca he imaginado que una Comisión no trate de reunir el máximo de antecedentes. Esa ha sido la norma tradicional, muy conveniente y justa. Se debe oír a las partes interesadas; en este caso, a los trabajadores y al Director de la Empresa. Este es el deber más elemental de una Comisión, y en esta oportunidad la de Trabajo lo ha cumplido.

Yo manifesté que no podía argumentarse que el financiamiento era deficiente o no existía al discutirse la iniciativa en la Comisión de Trabajo, pues todavía debía pasar a la de Hacienda, organismo técnico encargado de financiar los proyectos. Por eso fui a la Comisión de Trabajo a solicitar una fórmula para allegar recursos e insinué pasar la iniciativa a la de Hacienda. Esta propuso una fórmula que puede ser justa o injusta; pero lo hizo y modificó el criterio de la Comisión de Trabajo.

Si no se aprueba en la forma como lo despachó la Cámara, el proyecto quedará empantanado. Ya son cerca de las doce. Posiblemente lo despachemos en la mañana o, tal vez, sea necesario continuar estudiándolo en la tarde. Pero si debe cumplir

tercer trámite, temo que no se convertirá en ley.

Por mucho trabajo que haya habido en la Comisión, lo que no niego, estimo que en el despacho de este asunto se ha obrado con lentitud. Siempre que se colocó en tabla, fue después de otras materias. Inclusive, recuerdo que cuando fui a la Comisión de Trabajo escuché afirmar al Honorable señor García que no aceptaría tratarlo en tanto los obreros no se reintegraran a sus labores, posición que refuté. Tal actitud señala la pauta de las dificultades que surgieron para su despacho. Hice presente al Honorable colega que durante el Gobierno del señor Alessandri, ni el Ejecutivo ni los Senadores que lo apoyaban hicieron planteamientos similares; que, inclusive, algunos conflictos, como el del Servicio Nacional de Salud, se habían solucionado por ley. Respeté la posición del Honorable señor García, desde luego que sin compartir su criterio. Ello daría margen para amplio debate y comprueba que tengo razón en mis aseveraciones.

Agradezco la deferencia del Honorable señor Acuña por la interrupción que me concedió.

El señor ACUÑA.— Para los Senadores radicales, el proyecto tiene extraordinaria importancia por su incidencia en la vida de más de 25 mil trabajadores, sin contar a todo el personal sometido al régimen de jubilación. Por eso, como lo manifestó hace algunos minutos, al comenzar la sesión, el Honorable señor Baltra, tenemos especial interés, en que el Senado despache el proyecto en esta sesión. Nos hemos preocupado de ello, porque la iniciativa constituye la culminación de antiguos anhelos y sentidas aspiraciones de los trabajadores ferroviarios de Chile.

Como manifestó en las Comisiones de Trabajo y de Hacienda el señor Superintendente de Seguridad Social, el personal de la empresa tiene toda la razón de su parte y es de absoluta justicia su solicitud de que el total de las remuneraciones per-

cibidas sean imponibles. Por lo demás, este beneficio, como lo reconoció dicho funcionario, ya lo poseen los técnicos de la empresa, situación que los directores de la misma no reconocieron integralmente en la Comisión de Trabajo. Todos sabemos que las asignaciones anexas al sueldo base constituyen más de 50% del total de las remuneraciones del personal ferroviario. En estas circunstancias, debemos comprender y compartir su posición frente al problema. Hay trabajadores en esa entidad que ganan 700 u 800 escudos mensuales y que, como consecuencia del régimen de remuneraciones anexas, al retirarse debe contentarse con no más de 300 ó 350 escudos.

Coincidimos con las críticas planteadas al régimen previsional de este sector. Es evidentemente absurdo que exista una caja de previsión ocupada en pagar montepíos, conceder jubilaciones a sus propios empleados, otorgar préstamos de Fiestas Patrias a los trabajadores, todo lo cual irroga ingentes gastos de administración, sin que se hayan entregado planteamientos integrales de solución por parte del Ejecutivo, sobre todo cuando se trata de un problema coincidente con el criterio de la reforma constitucional enviada por el Supremo Gobierno, en virtud de la cual se pretende quitar definitivamente al Congreso —sin duda, así será— las atribuciones para legislar en materias previsionales de los sectores público y privado, aprobada la semana pasada en esta Corporación con los votos del Gobierno y de otros sectores.

Por eso, preocupados por la suerte de los 25 mil trabajadores y del personal pasivo —13.800 jubilados y 1.100 montepiados—, coincidimos en que el proceso actual implica obstrucción con los consiguientes perjuicios para esta gente. De ahí que estemos abocados al estudio de este proyecto, ante la necesidad de despachar una norma legal que solucione a corto plazo el problema, y aprobemos la iniciativa enviada por la Cámara de Diputados. De este modo el Ejecutivo, que quiere tener la

tuición absoluta en materias previsionales, podrá enviar un veto para solucionar las dificultades que subsistan en este problema tan angustioso para una enorme cantidad de trabajadores de una empresa tan importante y de tanto incidencia en la vida económica del país, como es la de Ferrocarriles del Estado.

Las remuneraciones del personal ferroviario se componen de dos rubros fundamentales: sueldo base y asignaciones anexas. En muchos casos, como señalaba denantes, éstas duplican a aquél. Tal situación constituye una tragedia para la gente que se aproxima al momento del justo y merecido descanso después de toda una vida entregada al sacrificio y al esfuerzo. Como bien se sabe, las remuneraciones anexas —en especial, los tratos— no son imponibles, con los consiguientes problemas para los trabajadores que se acogen a licencia por enfermedad, que sólo perciben el sueldo base, lo que es injusto, pues se supone que requieren mayores recursos para afrontar la contingencia; y para los que se acogen a jubilación, pues las pensiones se calculan según el sueldo base.

Además, la empresa otorga el beneficio llamado de "grado flotante", que es la acumulación total de las rentas que se perciben, traducidas en un grado equivalente a la remuneración. Pero no es un derecho de los trabajadores, sino que su otorgamiento constituye una facultad del director de la empresa, que en la práctica sólo se concede al 50% del personal que se aleja de ella, pues deben reunirse determinados requisitos para obtenerlo. Aparte esta situación, como se planteó en la Comisión de Trabajo por el señor Subdirector, mediante la cesación de servicios se llama a retiro o se declara cesante al personal, incluso contra su voluntad. En efecto, por fundadas o justificadas que sean las peticiones de personas próximas a alcanzar los 30 años de servicios y, pese a haber sido trabajadores —empleados y obreros— eficientes, se les niega la posibilidad de percibir el beneficio del grado flotante, por

no cumplir 30 años de trabajo efectivo. Tal es la situación que afecta a servidores de la empresa en la zona sur; que yo represento en el Senado.

Naturalmente hemos tenido aprensión cuando en la Comisión de Hacienda, con los votos favorables de los representantes del partido de Gobierno y del Partido Nacional, se aprobaron algunas modificaciones destinadas a dar financiamiento parcial al proyecto, sin considerar las proposiciones hechas por los propios trabajadores ferroviarios en el sentido de allegar determinados aportes para paliar el déficit que implica el despacho de la iniciativa en su integridad.

No podemos aceptar que, so pretexto de financiar el proyecto en forma adecuada, se pretenda eliminar de sus disposiciones el derecho a desahucio. Tampoco podemos aceptar —como no lo aceptan los trabajadores ferroviarios— que se trate de limitar el beneficio previsional denominado “perseguidoras chicas” de aquellos servidores que ya se han retirado de la empresa con más de 30 años de servicios y que tienen, incluso, más de 65 de edad.

No es admisible que se pretenda legislar con sentido restrictivo respecto de beneficios que ya tienen los trabajadores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y que constituyen conquistas sociales logradas a lo largo de muchos años de lucha. Por lo demás, nadie aceptaría, con el pretexto de dar un beneficio parcial, perjudicar a aquellos compañeros que se retiraron de sus funciones después de cumplir el tiempo necesario de servicios, en circunstancias de que los propios trabajadores que están en servicio activo serán afectados en un tiempo más —sean meses o años— por las mismas limitaciones que se pretende imponer con la intención de entregar un financiamiento parcial.

Ya he tenido oportunidad de expresar nuestro criterio en la Comisión de Trabajo, a cuyas sesiones asistí en reemplazo de nuestro Honorable colega el señor Sule, quien debió ausentarse de Santiago. Allí

expresé nuestra adhesión al proyecto primitivo, que contiene las aspiraciones integrales del gremio ferroviario. Ahora quiero expresar que los Senadores radicales vamos a aprobar la iniciativa en los términos originales despachados por la Cámara, por creer que ésta es la única posibilidad de dictar una normal legal que obligue al Ejecutivo, por la vía del veto, a plantear una fórmula de financiamiento a esta sentida y justa aspiración de todos los ferroviarios del país.

El señor CONTRERAS.— Los señores Senadores que me han precedido en el uso de la palabra se han declarado partidarios de votar favorablemente el proyecto que dice relación a los trabajadores ferroviarios. Tal opinión no sólo ha sido sustentada ahora en la Sala: también dejaron constancia de ella los miembros de la Comisión de Trabajo y Previsión Social. Al respecto, debo destacar que en la parte pertinente del informe de dicho organismo, se consigna lo siguiente: “Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social, por unanimidad, y considerando exclusivamente que el proyecto contiene una sana norma de seguridad social, tiene a honra recomendar su aprobación en los mismos términos en que viene formulado.”

En consecuencia, dadas las expresiones vertidas en la Sala y lo declarado por la Comisión de Trabajo, lo correcto sería votar el proyecto a la brevedad, sobre todo si se considera que ya ha sido discutido latamente tanto en el Senado como en las Comisiones. Hay criterio uniforme de la mayoría de los señores Senadores en el sentido de que en esta sesión haya un pronunciamiento. Cualquier modificación que sufra el proyecto de la Cámara significa, lisa y llanamente, postergar por un año más la posibilidad de satisfacer la aspiración de los trabajadores ferroviarios.

Entendemos que los beneficiados por esta iniciativa han ofrecido un aporte para financiar sus beneficios previsionales. Sin embargo, la Empresa de los Ferrocarriles no ha realizado esfuerzo alguno en

igual sentido. Además, los trabajadores han declarado estar dispuestos a aumentar la producción en los talleres de la Empresa, siempre que en ellos se fabriquen productos que actualmente se encomiendan a la industria privada. Con ello aumentarían la producción y, al mismo tiempo, incrementarían los recursos para financiar el proyecto en debate.

Reitero que cualquier determinación contraria a aprobar el proyecto despachado por la Cámara significa frustrar la aspiración de los trabajadores.

Al igual que lo hizo nuestro representante en la Comisión de Trabajo, los Senadores comunistas presentes en la Sala votaremos favorablemente en general y en particular el proyecto. Los compañeros que se encuentran ausentes, los camaradas Corvalán y Valente, están pareados.

Seguramente en esta sesión se producirán novedades que todavía no se han dado a conocer y que significan, sencillamente—como decía—, frustrar las aspiraciones de los ferroviarios. Ello ocurrirá si no se despacha el proyecto en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados, y es muy posible que así ocurra, porque el señor Ministro de Hacienda ha formulado tres indicaciones, con lo cual la iniciativa deberá remitirse nuevamente a Comisión. Como consta de un artículo único, nuestro deseo es que esas indicaciones sean tratadas y votadas en esta sesión, con el propósito de dejarla despachada en este trámite.

No deseamos abundar en nuevos argumentos, porque creemos suficiente lo que se ha dicho en torno de la justicia que asiste a los ferroviarios y el conocimiento que tenemos de su problema.

Termino expresando nuestro deseo de que el proyecto se vote a la brevedad, con el propósito de despacharlo esta misma mañana.

El señor BALLESTEROS.— Lamento que los datos que había solicitado denantes al Secretario de la Comisión de Tra-

bajo se me hayan entregado sólo en estos instantes.

El señor RODRIGUEZ.—Entonces, intervenga después.

El señor BALLESTEROS.—En mi calidad de presidente de la Comisión de Trabajo, deseo recoger algunas de las observaciones planteadas por el Honorable señor Allende en cuanto al funcionamiento de dicho organismo.

El señor Senador manifestó que la Comisión de Trabajo no actuó con diligencia en el despacho del proyecto y, al mismo tiempo, estimó que ella había excedido sus atribuciones al pronunciarse sobre el financiamiento de esta iniciativa legal.

Debo recordar al Honorable señor Allende—en realidad, el señor Senador no necesita hacer un esfuerzo, porque es un antiguo y distinguido parlamentario— que la norma en virtud de la cual un proyecto debe tener financiamiento en cualquiera de sus trámites, no es una disposición reglamentaria, sino un precepto constitucional. En efecto, el inciso final del número 4º del artículo 44 de la Carta Fundamental establece lo siguiente: “No podrá el Congreso aprobar ningún nuevo gasto con cargo a los fondos de la Nación, sin crear o indicar, al mismo tiempo, las fuentes de recursos necesarios para atender a dichos gastos.”

Como se consigna en el informe—aprobado por la unanimidad de los miembros—, no sólo el presidente de la Comisión de Trabajo, sino todos sus miembros, se preocuparon de la observancia de esa norma. Si uno lee ese documento, comprobará que los cinco componentes de aquélla expresaron su inquietud por la falta de financiamiento.

De allí que, a mi juicio, no es justa la apreciación del Honorable señor Allende en cuanto a la responsabilidad que cabría a la Comisión en la demora para despachar el proyecto. Debo señalar que aquélla—aquí tengo los antecedentes respectivos— celebró varias sesiones especiales.



Como saben los señores Senadores, las sesiones ordinarias de dicho organismo se celebran los días miércoles. Sin embargo, durante las dos últimas semanas —o sea, desde que se sometió el proyecto a la consideración del Senado—, los días miércoles se dedicaron, por acuerdo unánime de la Corporación, al despacho del proyecto de reformas constitucionales. Es decir, el acuerdo al cual he hecho referencia, al que concurrió el Honorable señor Allende, impidió celebrar las sesiones ordinarias de la Comisión de Trabajo.

El señor RODRIGUEZ.—No tiene nada que ver.

El señor BALLESTEROS.— Sí, señor Senador.

Si Su Señoría desea hacer uso de la palabra, le concedo una interrupción.

El señor RODRIGUEZ.— En realidad, no cuesta nada alterar las cosas mediante el procedimiento de disimularlas.

El proyecto relativo al personal ferroviario fue tramitado a la Comisión de Trabajo el 16 de agosto y pasó a la de Hacienda el 15 de septiembre. En otras palabras, en la primera estuvo durante un mes.

Me consta que la Comisión de Trabajo es una de las que más proyectos aborda, investiga y estudia, pues he pertenecido a ella en varias oportunidades. O sea, no estamos haciendo cargos a los integrantes de dicho organismo. Pero no cabe duda de que en el Senado hay una mayoría política, integrada por la Democracia Cristiana y la Derecha, que en las Comisiones confecciona las tablas de ellas dando prioridad a lo que se le ocurre; para ello hay un entendimiento entre ambos grupos políticos. Si se hubiera gastado la diligencia necesaria por parte de la mayoría de la Comisión, bien pudo despacharse el proyecto con mayor antelación. Nada tiene que ver el hecho de que un día miércoles se haya destinado al despacho de las reformas constitucionales.

El señor BALLESTEROS.— En dos

oportunidades la Comisión no pudo celebrar sus sesiones ordinarias.

El señor RODRIGUEZ.—Por lo tanto, a mi juicio, la Comisión de Hacienda pudo haber conocido mucho antes el proyecto.

El Honorable señor Ballesteros, que fue Presidente de la Cámara de Diputados, debe saber —creo que tiene conciencia de ello— que el Senado no sólo se rige por la Constitución Política del Estado, sino también por su Reglamento. Este, en su artículo 38, consigna concretamente los asuntos que deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda. El inciso 2º de dicho artículo establece lo siguiente: “Los proyectos que signifiquen gastos no consultados en la ley de presupuestos o los que establezcan nuevas contribuciones, deberán ser informados, además, en su parte pertinente, por la Comisión de Hacienda”.

De manera que, sin perjuicio de que la Comisión de Trabajo haya citado a sus sesiones a las partes, no le era lícito pronunciarse técnicamente sobre el problema financiero. Así lo hemos entendido siempre en el Senado y en sus diversas Comisiones: lo relativo al financiamiento de los proyectos debe pasar a la Comisión técnica respectiva. Esto es de Perogrullo y lo sabe muy bien el Honorable señor Ballesteros.

El señor BALLESTEROS.—Si el Honorable señor Rodríguez no hubiera sido tan impaciente, habría escuchado lo que iba a decir.

En la Cámara de Diputados existe una norma análoga a la establecida en el artículo 38 del Reglamento del Senado. Se diferencia sólo en el número del artículo, pero es exactamente igual.

La intervención del Honorable señor Rodríguez, no se contradice con lo que vengo afirmando. He dicho que la Comisión de Trabajo no celebró sesiones ordinarias correspondientes a los días miércoles.

El señor RODRIGUEZ.— Pudo haber celebrado sesiones extraordinarias.

El señor BALLESTEROS.— Perdóne-

me, señor Senador. Yo lo oí con atención. Denantes le concedí una interrupción; si quiere, le doy otra.

Vengo sosteniendo que la Sala del Senado, por resolución unánime, acordó celebrar sesiones especiales los dos últimos miércoles, de modo que la Comisión no pudo efectuar sus reuniones ordinarias. ¿Qué hizo entonces el presidente de la Comisión? En uso de sus atribuciones, citó a sesiones especiales, con tablas nutridísimas de proyectos que han votado todos los señores Senadores.

Como ha reconocido el propio señor Rodríguez, la Comisión de Trabajo y Previsión Social es la que mayor cantidad de asuntos debe tratar, y ello ha sido particularmente cierto en el último tiempo, en que hemos informado —el Senado tuvo oportunidad de comprobarlo en la sesión de ayer— un gran número de iniciativas. Entre ellas hubo una, por ejemplo, que favorece al gremio de los panificadores, que despachamos en una sesión solicitada precisamente por el Honorable señor Rodríguez. Inclusive algunos Comités, asilados en una disposición reglamentaria, solicitaron la celebración de sesiones especiales.

Lamentablemente, en la última reunión, en la cual despachamos el proyecto en debate, ocurrió un hecho que no quiero calificar, ni voy a hacerlo. Lo cito simplemente para que el Senado se forme su opinión al respecto. En esa oportunidad, quienes habían solicitado la sesión no concurrieron para dar quórum. Por lo tanto, si el ánimo de los parlamentarios de Gobierno o del presidente de la Comisión, que habla, hubiera sido no despachar esta iniciativa, me habría bastado con hacer uso de la facultad reglamentaria de reclamar de la hora. Sin embargo, esperé durante más de una hora a que llegara el Honorable señor Contreras, a fin de que diera quórum. ¿Es esto prueba de mala voluntad, de ánimo de entorpecer el despacho de los proyectos o de convertir a la Comisión de Trabajo y Previsión Social en un organismo...?

El señor IBAÑEZ.—Estuvimos los dos en la Comisión.

El señor BALLESTEROS.— Efectivamente, señor Senador. Me alegro de que ratifique lo que estoy diciendo. Por lo demás, existe el certificado correspondiente.

Repito que entonces no quise hacer cuestión, y cuando el Honorable señor Montes —a Su Señoría le consta lo que estoy diciendo— me dijo que el Honorable señor Contreras venía en camino, le expresé: “No voy a reclamar de la hora. Trate de que el señor Senador llegue lo antes posible, para que se pueda despachar el proyecto”. Pero quienes no concurrieron a la hora debida fueron precisamente los que habían pedido la sesión.

¿Por qué se viene a decir ahora que es el presidente de la Comisión de Trabajo y Previsión Social o los miembros de ésta los responsables de lo sucedido? Sin ánimo polémico de ninguna especie, quiero que las cosas queden en su lugar.

He votado favorablemente esta iniciativa, porque la estimé justa, desde un comienzo, por cuanto, a mi juicio, las remuneraciones anexas deben ser imponibles, como una manera de ir mejorando el sistema previsional. Pero al mismo tiempo —hay constancia de ello en el informe— debo señalar, en forma responsable, que no estoy dispuesto a votar una ley de papel, para que el día de mañana los dirigentes ferroviarios puedan señalarme con el dedo. Yo fui dirigente gremial y, como tal, nunca acepté que con largos discursos me fueran a decir: “Mire, aquí les tengo un beneficio”. Sostengo que los beneficios los debemos entregar en forma responsable. Sin embargo, ¿cuántas leyes semejantes existen? Conocemos la de jubilación de los regidores y numerosas otras de carácter previsional, que, por haber sido despachadas con infracción a este artículo tan pequeño de nuestra Constitución Política, hoy día son leyes de papel que no pueden cumplirse.

Anhelo ardientemente que los ferroviarios tengan el derecho que reclaman, por-

que lo creo justo. Pero deseo también que nosotros, responsablemente, demos los recursos para que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado pueda solventar los gastos que irrogan estos beneficios, de modo que cuando algunos de los compañeros ferroviarios se retiren puedan hacer uso del derecho que en la letra del proyecto les estamos concediendo. Por eso, la común preocupación de todos nosotros no debe ser tanto calificar de justo lo que se pide, sino la búsqueda real y efectiva de un financiamiento que permita solventar el gasto, que no es pequeño, que implicará la aplicación de esta iniciativa.

No soy partidario de cercenar parte de los beneficios. Incluyámoslos todos, pero con criterio realista que nos permita aprobar una ley previsional de verdad, efectiva y real para los ferroviarios, quienes, como digo, tienen derecho a exigirla.

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

El señor BALLESTEROS.—Con mucho gusto.

El señor ACUÑA.— Sólo deseo hacer presente, a raíz de las observaciones formuladas por el Honorable señor Ballesteros, que, por desgracia, no ha llegado ninguna proposición del Gobierno o de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para dar la solución integral al problema, respecto del cual todos han expresado la profunda justicia que encierra.

Recuerdo haber preguntado en la Comisión de Trabajo y Previsión Social a los representantes de la Empresa —se había dicho mucho que había “luz verde”, que el Gobierno estaba preocupado del conflicto para evitar la huelga—: “¿Qué solución se nos trae en este instante?” Se nos respondió: “Ninguna”. O sea, la empresa, el organismo responsable, el Gobierno, el poder administrador, lamentablemente no han abordado ninguna solución definitiva al problema previsional de los ferroviarios.

El señor BALLESTEROS.— No quiero prolongar este debate más allá de lo prudente. Por lo tanto, sólo terminaré hacien-

do presente que lamento que la Cámara de Diputados no se haya preocupado de dar el financiamiento respectivo al proyecto, como debió haberlo hecho, y que ello haya provocado toda esta dilación en el despacho de una iniciativa que estimamos justa, como quedó establecido en el informe de la Comisión.

También deseo hacer presente que la Comisión de Trabajo y Previsión Social —insisto en una afirmación que hice al comienzo—, por la unanimidad de sus miembros, expresó su preocupación por solucionar el problema del financiamiento. Es decir, más allá de lo que puedan disponer el Reglamento e, inclusive, la propia Constitución Política, estaba la responsabilidad que existe en cada uno de los miembros de dicha Comisión, quienes, al conocer del proyecto creyeron que lo oportuno, lo justo, lo adecuado era buscarle financiamiento. Por lo tanto, más que a los textos legales o reglamentarios, me remito a la exacta conciencia que los parlamentarios de todos los sectores políticos, sin exclusión, tuvieron respecto de esa necesidad imperiosa.

El señor MONTES.—Pido la palabra.

El señor RODRIGUEZ.— Pido la palabra.

El señor ALLENDE.—Pido la palabra.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Están inscritos a continuación los Honorables señores Ibáñez, Allende y García.

¿Quién más desea inscribirse?

El señor MONTES.—Yo, señor Presidente.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Tiene la palabra en primer término el Honorable señor Ibáñez.

El señor IBÁÑEZ.— Los Senadores de estas bancas lamentamos que la tramitación de este proyecto, que indudablemente tiene aspectos de justicia, se haya visto entorpecida por la forma como fue aprobado por la Cámara. Evidentemente, si hubiese habido un claro sentido de responsabilidad de parte de quienes lo auspicia-

ron, en aquella rama del Congreso debió haberse presentado con el financiamiento respectivo.

Hasta ahora, y aunque en muchas oportunidades he podido apreciar esta falta de responsabilidad de la Cámara de Diputados, me había abstenido de comentarla, porque me parece de toda forma desagradable que algunos Senadores debamos hacer observaciones de esta naturaleza respecto de la otra rama del Congreso. Pero en esta oportunidad ya se ha sobrepasado toda medida, y por lo menos los Senadores de estas bancas queremos dejar estampada nuestra protesta por el proceder irresponsable y el engaño que implica la aprobación de un proyecto en la forma como lo hizo la Cámara. El procedimiento adoptado por ella en este caso no sólo viola claras disposiciones de nuestra Carta Fundamental. El texto que envió al Senado no sólo es inconstitucional, sino que políticamente es inmoral, porque representa un engaño. Me interesa que lo escuchen todos los ferroviarios que están en las tribunas oyendo nuestras palabras.

A mi juicio —repito—, es inmoral conceder beneficios de esta naturaleza, que, como aquí se ha señalado, sólo aparecen en el papel. ¿Qué se pretende, en el fondo? Que tales beneficios sean financiados con cargo a un mayor déficit fiscal, o, para decirlo en forma mucho más clara, para vaciar el gasto que ellos implican en el tonel sin fondo de la inflación, que pagan todos los chilenos.

La señora CAMPUSANO.—Que pagan los pobres.

El señor IBÁÑEZ.— Ese es el recurso al cual se acude con excesiva frecuencia por parte de políticos que sólo se dedican a hacer demagogia y que no tienen la hombría necesaria para decir a las personas que van a solicitarles estos beneficios, por justos que ellos sean, como en este caso: “Señores, nosotros los ayudamos y aquí está el financiamiento”, o bien: “No hay financiamiento y no podemos ayudarlos hasta en tal o cual medida en que, a nues-

tro juicio, es posible financiar”. En mi concepto, eso es lo correcto y lo varonil, y no estar aprobando proyectos de esta naturaleza que llegan al Senado en condiciones imposibles de ser despachados.

Ahora bien, reconozco la vigencia de la práctica de no objetar la constitucionalidad de una iniciativa cuando ésta ha sido aceptada por la otra rama del Congreso. Pero ella no exime a los Senadores de cumplir las disposiciones claramente establecidas por la Constitución Política para ambas ramas del Congreso, sin distinciones; de modo que si la Cámara ha despachado un precepto inconstitucional, el Senado no puede olvidar la disposición de nuestra Carta Fundamental que impide aprobarlo. Por ese motivo, en el día de ayer, y ante el justificado temor de que esta iniciativa que favorece a los ferroviarios pudiera quedar detenida por largo tiempo en virtud de su inconstitucionalidad, el Senador que habla buscó una fórmula para que en la Comisión de Hacienda, tal como señaló el Honorable señor Allende, se adoptaran las medidas técnicas a fin de que el proyecto tuviese financiamiento y, en consecuencia, se pudiera obviar la inconstitucionalidad de que adolecía. Por ello, el Senador que habla presentó las indicaciones que se aprobaron en la Comisión y que salvaron el vicio de inconstitucionalidad que tenía el precepto sometido a nuestra consideración. Dichas indicaciones, como pueden ver los señores Senadores en el informe, consistían en eliminar aquellos gravámenes que en forma directa recaían sobre la caja fiscal y en imponer el resto del financiamiento a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, con cargo al aumento de sus tarifas.

El señor SILVA ULLOA.—¿Me permite una interrupción?

Para dejar a salvo lo que es la realidad de las cosas, debo decir que todas las modificaciones de la Comisión de Hacienda fueron aprobadas con los votos de su presidente, Honorable señor Carmona, y de los Honorables señores Hamilton e Ibáñez.

Votamos en contra de ellas, por las razones que expuse, el Honorable señor Bossay y el Senador que habla. Por lo tanto, no hubo pronunciamiento unánime, sino mayoritario.

El señor IBAÑEZ.—No dije que el pronunciamiento fuera unánime. He sostenido que para la mayoría de los Senadores existía un vicio constitucional en el proyecto, que yo traté de salvar esa dificultad con la indicación que acabo de señalar y que contó con los votos de quienes así pensábamos. Gracias a ella, el proyecto pudo continuar siendo tratado en la Comisión: se aceptó la idea de legislar y después fue aprobado en particular con las enmiendas votadas favorablemente por los Senadores que acaba de señalar el Honorable señor Silva Ulloa.

El señor SILVA ULLOA.—¿Me permite, señor Senador?

Me alegro de que las cosas hayan quedado en su lugar. Pero la verdad es que las modificaciones introducidas por la Comisión de Hacienda pudieron haber sido tratadas anoche en caso de haberse aceptado nuestra petición de prorrogar la hora de término de la sesión y no se hubiera exigido al secretario de la Comisión de Hacienda un informe completo, sino sólo los acuerdos adoptados por ella. En esa forma habrían quedado salvados todos los reparos y despachado el proyecto en la noche de ayer por la Cámara.

Sin embargo, ahora nos encontramos ante un callejón sin salida, sin posibilidad alguna de entregar una solución que no constituya engaño —como lo ha sostenido el Honorable señor Ibañez— para el gremio de empleados y obreros de la Empresa de los Ferrocarriles.

El señor IBAÑEZ.—A mi juicio, las observaciones vertidas por el Honorable señor Silva Ulloa carecen por completo de validez, porque en el curso de la discusión realizada ayer, el Honorable señor Bossay expresó en forma muy clara que, en realidad, la iniciativa no contaba con financiamiento y que la solución final del

problema debía encontrarse por medio del veto. Por lo demás, en el informe se deja constancia de tal opinión.

En consecuencia, no tenía ninguna importancia que el proyecto se tratara o no se tratara hoy en la Cámara. De todas maneras, la solución no se habría materializado sino hasta la llegada de las observaciones pertinentes que fueron solicitadas por los Senadores que no concordaron con la opinión mayoritaria de la Comisión.

El señor SILVA ULLOA.—Para que haya veto debe haber pronunciado del Congreso.

El señor IBAÑEZ.—Por esas razones y dada la gravedad de la materia en discusión: la inconstitucionalidad del proyecto, solicité que se elaborara el informe, porque una iniciativa de estas características no puede aprobarse sin dejar claro testimonio de la posición de todos los Senadores. Pedí además que se citara de inmediato a una reunión especial del Senado para despachar hoy la iniciativa, sin mayor dilación.

En cuanto a que lo tratara la Cámara, insisto en que ello carece de importancia, desde el momento en que, como lo acaba de manifestar nuestro Honorable colega, el Ejecutivo es quien deberá adoptar las medidas para que la iniciativa se transforme en ley.

No me cabe duda alguna —sería interesante conocer la opinión de los Senadores de Gobierno— de que el proyecto será incluido en la convocatoria tan pronto como se reinicien las sesiones del Congreso.

El señor RODRIGUEZ.—¿Qué le hace pensar de esa manera, señor Senador?

El señor IBAÑEZ.—He dicho que me agradaría conocer la opinión de los parlamentarios demócratacristianos.

Reitero que deseamos facilitar el despacho de esta iniciativa, y hacia ello han tendido todas las indicaciones y actuaciones nuestras en el curso de su discusión. Deseamos hacerlo por estimarla de toda justicia; pero no estamos dispuestos a participar en engaños como los que, con de-

masiada frecuencia, se realizan en el Parlamento, y en forma muy especial, en la Cámara, por cuya decisión nos encontramos abocados a este problema. Al respecto, debo dejar constancia de nuestra más enérgica protesta.

El señor ALLENDE.—Como es natural, rechazo en forma enérgica los calificativos empleados por el Honorable señor Ibáñez al suponer que los Senadores de estas bancas, y los parlamentarios en general, se prestan a engaños. Estimo que el señor Senador tiene la obligación de medir sus palabras, si no quiere recibir la respuesta que se merece. Los Senadores de estas bancas tenemos la suficiente solvencia moral y responsabilidad para actuar de acuerdo con nuestras convicciones y no diremos a los trabajadores que obtendrán beneficios utópicos. Tal cosa no la tolero ni a Su Señoría ni a nadie.

El señor IBÁÑEZ.—Yo me referí al proceder de la Cámara de Diputados.

El señor ALLENDE.—No le he concedido interrupciones.

Su Señoría se refirió en forma genérica a los parlamentarios. Al respecto, me extraña el silencio de los Senadores demócratacristianos, ya que en la Cámara su partido es mayoritario. Por lo tanto, tenían la obligación de no aceptar impertinencias en contra de esa rama del Parlamento, en la forma como lo ha hecho el Honorable señor Ibáñez. En lo que a mí respecta, puedo decir que mis compañeros de partido son, en su inmensa mayoría, trabajadores que no se prestan para engaños, abusos ni para crear ilusiones y espejismos al resto de sus compañeros.

Lo que no puedo tolerar es que se tramite a los trabajadores en sus justos derechos.

Tampoco me he expresado en forma despectiva acerca de si trabajó o no la Comisión que preside el Honorable señor Ballesteros. Por lo contrario, lo único que manifesté —fui testigo de ello— es que su presidente me expresó que en ella existía una nutrida tabla de materias, entre

las cuales mencionó la referente a los panificadores. Después de mis palabras, el Honorable señor Sule preguntó a Su Señoría si dicha Comisión se pronunciaría respecto del proyecto que ahora nos ocupa, lo cual, en realidad, no hizo. Con posterioridad, a proposición del propio Honorable señor Ballesteros, se reunió dicho organismo para analizar el procedimiento por seguir. Recuerdo que le aconsejé enviar la iniciativa a la Comisión de Hacienda, como era su obligación.

Aparte ello, sostengo que existía determinada intención, y prueba de ello son las tres indicaciones del Ministro de Hacienda, enviadas sólo en el día de hoy, con la agravante de no asistir siquiera a esta sesión.

El señor LORCA.—Vino ayer.

El señor ALLENDE.—Pero hoy envié las indicaciones a la Sala, las que contribuirán a que el proyecto quede irremediablemente detenido, a no ser que, por unanimidad —y aquí los quiero ver—, acuerden eximirlo del segundo informe.

El señor LORCA.—Nos va a ver Su Señoría. No nos amenace.

El señor ALLENDE.—Los veo todos los días, pero quiero verlos ahora.

El señor LORCA.—Nos va a ver, si nos amenaza.

El señor ALLENDE.—Me agrada verlos, pero me gusta observarlos bailar en la cuerda floja.

Si no se procede en esa forma, la iniciativa quedará estancada, porque el Gobierno así lo ha querido. Prueba de ello es la actitud incalificable del señor Ministro de Hacienda de enviar tres indicaciones y no asistir para expresar las razones que las motivaron. Si ese Secretario de Estado tuviera las intenciones que dice Su Señoría, el proyecto habría sido despachado, y la Comisión de Hacienda lo habría tratado. ¡Pero no venga ahora a presentar tres indicaciones!

En consecuencia, lo que he afirmado tiene una base muy clara de veracidad. Cuando un Gobierno despilfarra millones y mi-

lones de pesos, tiene la obligación de encontrar financiamiento para las iniciativas que satisfacen justos anhelos de los trabajadores. Inclusive, la justicia de tales peticiones ha sido reconocida por autoridades tan drásticas y severas en la aplicación de las leyes, como lo es el Superintendente de Seguridad Social.

Por tales razones, no acepto los argumentos de que no existe financiamiento para el proyecto. Lo hay en exceso para muchas cosas, y para esto debiera haberlo con mayor razón.

Por lo tanto, mis afirmaciones no han sido refutadas. Sostengo, clara y rotundamente, que existe interés en impedir el despacho de la iniciativa. Prueba de ello son —repito— las tres indicaciones enviadas a última hora por el Ministro de Hacienda que vienen a empantanarla.

Concedo una interrupción al Honorable señor Rodríguez.

El señor RODRIGUEZ.—El Honorable señor Allende me ha ahorrado algunas ideas que pensaba expresar. Sin embargo, debo reafirmar la conveniencia de que los dirigentes ferroviarios que se encuentran en tribunas y galerías tengan en claro el itinerario seguido por el proyecto.

Como respuesta al Honorable señor Ibáñez, debo informarle que el proyecto fue originado en una moción presentada en la Cámara de Diputados y que, entre otros demagogos y oferentes de ilusiones, estuvieron dos Diputados nacionales: los señores Guerra y De la Fuente. También la suscribieron, entre otros miembros, los señores Videla y Aylwin, de la Democracia Cristiana. De manera que la moción surgió por iniciativa de la universalidad de las tendencias existentes en la Cámara.

La señora CAMPUSANO. — ¡Están equivocados en esos partidos...!

El señor RODRIGUEZ.—Por lo tanto, es conveniente que el Honorable señor Ibáñez llame la atención a los Diputados de su partido por estar ofreciendo ilusiones al gremio ferroviario.

En cuanto a las expresiones del Honorable señor Ballesteros, debo decir que la Democracia Cristiana ha tenido diversas oportunidades para analizar el problema del financiamiento. Todos sabemos que, desde 1965, la Cámara ha estado en poder del partido de Gobierno, tanto las presidencias de las Comisiones —entre ellas, la de Hacienda— como también la de la rama joven del Congreso. Para lograr esta última han vuelto a entenderse con la Derecha a fin de elegir la Mesa risible y ridícula surgida ayer.

El señor LORCA.—¡Les duele!

El señor RODRIGUEZ.—Más les dolerá a Sus Señorías por el desprestigio que les significará la maniobra que hicieron.

El señor HAMILTON.—¡Parece que les duele mucho...!

El señor RODRIGUEZ.—Ello prueba, cómo, más allá de las palabras y los formulismos, se entienden con la Derecha para obtener la presidencia de las Comisiones de ambas ramas del Congreso. No debemos olvidar que el Vicepresidente de esta Corporación se encuentra en ese lugar gracias al apoyo de la Derecha.

El señor GARCIA.—La actitud de Sus Señorías respecto de la integración de las Comisiones fue la que motivó tal elección.

El señor RODRIGUEZ.—De la misma manera obtuvieron la presidencia de la Comisión de Hacienda de la Cámara.

El señor LORCA.—Sus Señorías no consiguieron ninguna por golosos: ¡las querían todas y se quedaron sin nada!

El señor RODRIGUEZ.—Como de costumbre, el Honorable señor Lorca demuestra su genialidad. ¡Qué inteligencia llega al Senado...!

El señor LORCA.—¡Y qué culpa tengo yo de ser genial...?

El señor RODRIGUEZ.—En todo caso, el problema del financiamiento debía resolverlo responsablemente, desde el punto de vista político, la Democracia Cristiana, que cuenta con todos los instrumentos del Poder en sus manos. En cambio, en forma

irresponsable, viene ahora a decir que la Izquierda debió haber buscado el financiamiento.

El hecho real es que esta iniciativa fue despachada por la Comisión de Trabajo cuando el gremio ferroviario se movilizó, declaró la huelga y salió a las calles e invadió la sede demócratacristiana y el recinto del Senado. Todo lo anterior demuestra a los trabajadores que, si no hubieran procedido en esa forma, los perezosos hombres del poder burgués no habrían despachado el proyecto, y éste continuaría en la Comisión de Trabajo, debido a su mayoría derechista y demócratacristiana.

Por último, no me cabe duda alguna de que el Gobierno se ha empeñado en impedir el despacho de esta iniciativa. Y como lo dijo el Honorable señor Allende, el Ministro de Hacienda —que tan preocupado se mostraba por el financiamiento— no formuló oportunamente las indicaciones, sino que las envía ahora, cuando no hay posibilidad alguna de tratarlas. ¿Por qué no las presentó en la Comisión de Hacienda, sino que las ha enviado en el último minuto? Lo ha hecho —que lo sepa el gremio ferroviario— con el deliberado propósito de empantanar el proyecto. No deben forjarse ninguna ilusión sobre su inclusión en la convocatoria. Tendrán que esperar hasta el próximo 21 de mayo, fecha en que podrá abordarse nuevamente la iniciativa, salvo que el gremio responda con una lucha frontal a la tramitación del Gobierno y a las maniobras político-reaccionarias de la Democracia Cristiana en ambas ramas del Congreso.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Tiene la palabra el Honorable señor García.

El señor IBÁÑEZ.—He sido aludido; por lo tanto, estoy en mi derecho de contestar.

El señor GARCÍA.—Con la venia de la Mesa, concedo una interrupción al Honorable señor Ibáñez.

El señor ALLÉNDE.—¿El Honorable señor Ibáñez replicará la alusión?

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Está haciendo uso de una interrupción.

El señor ALLENDE.—No tenía base para hacerlo en otra forma.

El señor IBÁÑEZ.—El Honorable señor Rodríguez ha hecho cuestión respecto de que en la moción que originó el proyecto figuran las firmas de dos Diputados nacionales. Tal afirmación es efectiva, y yo estaba al tanto de ese hecho.

La señora CAMPUSANO.—No lo sabía, porque los trató de demagogos.

El señor IBÁÑEZ.—Existe una diferencia, señora Senadora: a Su Señoría le resulta muy difícil entender la posición de un Senador que siempre ha mantenido una línea, pues está demasiado acostumbrada al zig zag. Por eso, le ruego me escuche para que conozca perfectamente mi pensamiento.

La señora CAMPUSANO.—Hace tiempo que lo conozco.

El señor IBÁÑEZ.—Yo sabía que dos Diputados nacionales firmaron esa moción. Pero una iniciativa de esta índole tiene por objeto que la materia se estudie en la Cámara respectiva. En consecuencia, no veo ningún inconveniente en que ellos la hayan suscrito.

El señor TEITELBOIM.—¿Ah, sí?

El señor RODRIGUEZ.—¿Cómo se explica eso?

El señor IBÁÑEZ.— Veo un inconveniente muy serio, sí, en el hecho de que la hayan votado. Sin embargo, esto no hace variar en un ápice los duros calificativos con que me referí a la Cámara de Diputados.

El Honorable señor Rodríguez, que me conoce muy bien, me insinuó procurar que el Partido Nacional llame severamente la atención a cualquier parlamentario de nuestra colectividad que contribuya a sembrar infundadas ilusiones en los asalariados. Advierto a Su Señoría que eso ya lo hice, porque nosotros procedemos con absoluta rectitud. Nos interesa el mejoramiento real de la situación de los trabajadores y queremos poner término al engaño



que día a día comete el Parlamento, en particular la Cámara de Diputados.

Deploro que estos duros juicios recaigan no sólo sobre nuestros adversarios políticos, sino también sobre algunos Diputados nacionales. Pero no transaremos los principios que sostenemos como partido —en mi calidad de Senador, siempre los he defendido—, pues no estamos dispuestos a unirnos a esa falange de politiqueros que engañan a los asalariados con leyes carentes de validez.

La señora CAMPUSANO.—¿Y cómo apoya al señor Alessandri?

El señor IBÁÑEZ.—En consecuencia, después de los conceptos vertidos por el Honorable señor Rodríguez, mantengo plenamente las palabras que pronuncié hace algunos momentos.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Tiene la palabra el Honorable señor García.

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

El señor GARCIA.—Con mucho gusto.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Con la venia de la Mesa, puede usar de la palabra el Honorable señor Ballesteros.

El señor BALLESTEROS.—Quiero señalar que este proyecto fue aprobado unánimemente en la Cámara. Por lo tanto, no se trata de que sólo dos Diputados del Partido Nacional lo suscribieran, pues la totalidad de los miembros de esa rama del Congreso contribuyó a su aprobación.

Deseaba hacer presente este hecho, que considero importante.

El señor IBÁÑEZ.—No me interesa el número de Diputados que votó o no votó. Lo que me importa es el procedimiento.

El señor BALLESTEROS.—Este proyecto se aprobó por unanimidad en la Cámara de Diputados. Esto incluye a los representantes del Partido Nacional.

El señor IBÁÑEZ.—¿Me permite una interrupción, Honorable señor García?

El señor GARCIA.—Por supuesto, Honorable colega.

El señor NOEMI (Vicepresidente). —

Con la venia de la Mesa, tiene la palabra el Honorable señor Ibáñez.

El señor IBÁÑEZ.—Estoy en total desacuerdo con lo sucedido en la Cámara de Diputados, cualquiera que sea el número de Diputados nacionales que aprobó la iniciativa. Pero estimo más incomprensible y digna de censura la actitud de los representantes demócratacristianos, que votan y apoyan una iniciativa en la forma como lo han hecho, para que después el Gobierno de que forman parte se vea obligado a rechazarla o a aplazar o perturbar su despacho, como aquí se ha señalado. Lo estimo inconcebible y carente en absoluto de responsabilidad; ello implica total desconocimiento de lo que significa ser parlamentario de Gobierno.

Insisto en que mantengo todos los conceptos que emití, cualquiera que haya sido el número de Diputados partidario del proyecto en la Cámara Baja.

El señor BALLESTEROS.—La unanimidad de esa rama del Congreso aprobó la iniciativa.

El señor ALLENDE.—Así es.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — ¿Me permiten, señores Senadores?

Sus Señorías han tenido oportunidad para inscribirse con el objeto de usar de la palabra. Por lo tanto, les ruego no solicitar tantas interrupciones, pues de esa manera el debate se prolongará demasiado.

El señor GARCIA.—Señor Presidente, deseo abocarme al análisis del problema técnico, que ha sido olvidado, pues gran parte del debate ha girado en torno de la cuestión política.

El Honorable señor Silva Ulloa —es importante que esto, además de ser incluido en la versión, lo tengan presente los trabajadores ferroviarios—, refiriéndose al aspecto técnico, preguntó cuántas personas jubilarán el próximo año. Haciendo una estimación a “ojo de buen cubero” —Su Señoría empleó estas palabras—, podemos decir que en 1970 jubilarán 1.200 obreros y empleados de la Empresa, porque ésa es la cantidad de servidores que se ha reti-

rado anualmente. Si ahora reciben una pensión inferior a la renta que tenían en servicio activo —aquí se ha señalado que obtienen una jubilación equivalente al 60% de su remuneración en actividad— y en adelante recibirán el ciento por ciento, es lógico que el mismo número de funcionarios se acoja a jubilación en los años venideros. Es preciso recordar que este beneficio es pagado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Efectuemos el más simple de los cálculos, para que pueda entenderlo cualquiera persona: si el promedio del sueldo alcanza a 800 u 850 escudos —810 se dijo aquí— y lo que se impone fluctúa entre 400 y 500 escudos, significa que habrá una imposición y un alza superior a 300 escudos. Entonces es tan fácil sacar la cuenta. ¿Cuánto gasta hoy día la Empresa de Ferrocarriles por 400 ó 500, y cuánto va a gastar por 800, que es el doble? Ese doble representa 5 millones de escudos para 1970. Por lo que resta de 1969, será un mayor gasto proporcional. O sea, en 1970, dicho gasto será de 5 millones de escudos; en 1971, de 10 millones, y en 1972, de 15 millones.

Lo que hacía inconstitucional el proyecto era el hecho de financiar el gasto por concepto de jubilaciones —que es lo importante— con cargo al Fisco. En cambio, ahora se carga el costo a la Empresa, pese al ofrecimiento de los trabajadores. Con esta fórmula, ellos no aportan un solo centavo. Quienes estudiamos este aspecto consideramos mucho más conveniente que esos servidores no hicieran imposiciones y que tal cantidad fuera de cargo de la Empresa, como asimismo los tres millones seiscientos mil escudos correspondientes a licencias médicas con sueldo completo. Todo esto es factible de ser financiado con las entradas de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y con una pequeña alza de las tarifas de carga y de pasajeros.

Respecto de la afirmación de que los defectos de la iniciativa pueden ser corregidos por la vía del veto, estimo que el

Congreso puede y debe solucionar el problema sin necesidad de él. Así nos evitaríamos el trámite de las observaciones del Ejecutivo en la Cámara y en el Senado. A mi juicio, si uno estima que algo está malo, debe tratar por todos los medios de arreglarlo, y no decir al Presidente de la República que la iniciativa no se despachó de manera adecuada y que vete sus disposiciones. Creo que tenemos la obligación de despachar el proyecto en buena forma, para evitar las observaciones del Ejecutivo y la demora que esto acarrea.

El señor MONTES.—Señor Presidente, después de lo expresado por el Honorable señor Contreras, no pensábamos intervenir de nuevo sobre el particular, en la esperanza —probablemente, con la ilusión— de que este proyecto sea despachado por el Senado en el día de hoy. Sin embargo, se ha señalado con mucha claridad —entre otros, por el Honorable señor Allende— que las indicaciones formuladas a la iniciativa tienden a evitar que el proyecto sea despachado en esta oportunidad, para que vuelva a Comisión, donde, por consiguiente, quedará sepultado.

Considero que aquí no se trata de establecer de qué manera trabajó tal o cual Comisión del Senado, sino de precisar quiénes son partidarios de despachar la iniciativa y quiénes son contrarios a ello. El gremio ferroviario desea conocer de manera clara y categórica el pronunciamiento de cada sector ante la situación que lo afecta. En síntesis, desean saber si el proyecto será aprobado o rechazado.

A mi juicio, la resolución que deriva de esa disyuntiva no puede ser escamoteada mediante formulaciones políticas, como las del Honorable señor Ibáñez, o técnicas, como las expuestas por el Senador García, cuyo hilo de oro o idea conductora lleva a una finalidad muy clara: oponerse al despacho del proyecto, aun cuando todas esas argumentaciones estén revestidas con algunas flores, a fin de ocultar una negativa.

Entre otras cosas, se ha sostenido: "Sí, la idea es muy justa; tienen razón: es necesario resolver el problema;..."

El señor CHADWICK.—¡Como en los funerales...!

El señor MONTES.—...“no obstante, la iniciativa es inconstitucional, existen problemas de financiamiento y, por lo tanto, es imposible abordarla”.

El señor ALLENDE.—¡En realidad, parece un funeral!

El señor MONTES.—Es el clásico camino de la demagogia —ya lo hemos señalado en otras oportunidades—, mediante el cual se pretende evitar, en último término, una definición clara y concreta en cuanto a si se está en contra del proyecto o a favor de él.

Respecto de la opinión del Honorable señor Bossay en el sentido de que, una vez despachada la iniciativa por el Congreso, el Ejecutivo podrá resolver algunos de los problemas planteados, personalmente la estimo correcta y justa. Estimo que es un camino para salvar esas dificultades. En efecto, si el Ejecutivo no está plenamente de acuerdo con el financiamiento o con cualquier otro aspecto del proyecto, en el curso de las próximas semanas podrá llegar a un acuerdo con la directiva de los obreros o la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Creo que de esa manera es muy factible encontrar una solución.

Si planteamos el problema en otros términos —sosteniendo, por ejemplo, que es imposible despachar el proyecto porque lo relativo al financiamiento no está resuelto en forma adecuada—, eliminaremos la posibilidad de zanjar las dificultades.

Si no son retiradas las indicaciones presentadas por el Ejecutivo, el proyecto quedará sepultado en la Comisión. De esa manera desecharíamos la expectativa de solución que propuso el Honorable señor Bossay, en el sentido de que el problema sea resuelto por la vía del veto.

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

El señor MONTES.—Con mucho gusto.

El señor ACUÑA.—A propósito de lo señalado por el Honorable señor Montes, en mi intervención ratifiqué los planteamientos del Honorable señor Bossay en el sentido de rechazar todas las indicaciones, con el objeto de que por la vía del veto se proponga una fórmula de solución.

Por desgracia, al hacer uso de la palabra ignoraba que el Ejecutivo había formulado tres indicaciones con la intención manifiesta y clara de torpedear y boicotear el proyecto, impidiendo su despacho.

El señor MONTES.—Quiero concluir diciendo que nuestro interés es que aquí, o en cualquier otra parte, las posiciones se expresen con claridad y franqueza. Es necesario que el Ejecutivo, que es adverso a la iniciativa al igual que los Senadores demócratacristianos, se defina categóricamente, con el fin de ahorrarnos muchas horas de discusión y de discursos.

Estimamos que la dictación de normas legales no es el único camino para resolver problemas. Por eso, no nos hacemos la menor ilusión de que por esa vía se solucione el de los ferroviarios. En primer término, confiamos en la capacidad de organización y de lucha de los propios interesados. Por este camino, fundamental y decisivo, no hay duda de que el problema se resolverá, con ley o sin ley. En último término, los que niegan una solución legal al problema, encajonan o no dejan otra alternativa al gremio que obtener, mediante su organización y lucha, una reivindicación que todo el mundo considera justa y necesaria.

Por nuestra parte, estamos tranquilos. En primer lugar, somos partidarios de votar el proyecto de la Cámara. Si, por el contrario, las mayorías actúan de otra manera, o si el Gobierno no retira sus indicaciones formuladas para bloquear la iniciativa, los asalariados podrán lograr una solución mediante su propia lucha.

El señor ALLENDE.—Votemos, señor Presidente.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Advierto a la Sala que están inscritos los

Honorables señores Teitelboim, Ballesteros y Carmona.

Consulto al Senado sobre la posibilidad de suspender la sesión dejando pendiente el debate, o de suspenderla una vez que los oradores inscritos hayan intervenido.

El señor CHADWICK.—Votemos de inmediato, ya que en los discursos se están repitiendo ideas.

El señor IBÁÑEZ.—Votemos.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—No hay acuerdo.

El señor TEITELBOIM.—Si el Ejecutivo retira las indicaciones, estamos dispuestos a que el proyecto se vote de inmediato.

El señor SILVA ULLOA.—Pido la palabra para plantear una cuestión previa.

Si es real el propósito de los señores Senadores que han intervenido en el sentido de entregar este instrumento de acuerdo con los medios de que se dispone, a fin de que el Ejecutivo por la vía del veto introduzca las correcciones del caso, la petición que hemos formulado a la Mesa se aprobará. Ella consiste en solicitar la aplicación del artículo 104 del Reglamento, con el objeto de omitir el segundo informe y pronunciarnos en esta misma sesión, derechamente, sobre las indicaciones presentadas por el Gobierno.

Si ella no se aceptara por unanimidad, proponemos lo siguiente: que la Sala autorice que la iniciativa pase en segundo informe sólo a la Comisión de Hacienda, la que se reuniría de inmediato y elaboraría el informe en un plazo de dos horas, a fin de que luego el Senado pueda pronunciarse sobre él.

En otras palabras, hacemos uso de todos los recursos reglamentarios de manera responsable, porque deseamos satisfacer a todos los sectores, en especial a los trabajadores ferroviarios. Para conseguir esa finalidad, estamos dispuestos a trabajar todas las horas que sean necesarias, ya en la Sala, ya en la Comisión. Esa es la única forma de no engañar al

gremio ferroviario y de no impulsarlos a que por otras vías traten de obtener lo que con muchas argucias algunos sectores estarían tratando de impedir.

El señor IBÁÑEZ.—Pido la palabra para referirme a la proposición del Honorable señor Silva Ulloa.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—No puedo abrir debate sobre la materia.

Por eso, ofrezco la palabra a los Senadores inscritos.

El señor IBÁÑEZ.—Quiero intervenir para apoyar la petición del Honorable señor Silva Ulloa.

El señor TEITELBOIM.—Sugiero consultar a la Sala directamente acerca de la proposición que acaba de formular el Honorable señor Silva Ulloa y, en seguida, ofrecer la palabra.

El señor REYES.—Pido la palabra.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Reyes, para referirse a la proposición del Honorable señor Silva Ulloa.

El señor TEITELBOIM.—Entonces, todo el mundo intervendrá para hacer discursos.

El señor HAMILTON.—¡Quién ha hecho discursos, señor Senador! Algunos nos hemos quedado callados, a fin de que el debate siguiera y poder llegar a una buena solución. Pero ha habido largos discursos en que se han repetido las mismas ideas tres o cuatro veces.

El señor REYES.—Me referiré estrictamente a la proposición formulada.

En primer lugar, las indicaciones no son nuestras y, por lo tanto, no podemos retirarlas.

La señora CAMPUSANO.—Pero podrían votarlas en contra.

El señor REYES.—Vamos por partes, señora Senadora.

Estimo razonable enviar el proyecto a Comisión, pero en el entendido de que se aceptará el criterio del Senado sobre la materia. Aquí se ha sostenido que lo que debe aprobarse es el proyecto de la Cá-

mara. Si la mayoría de esta rama del Congreso se pronuncia en tal sentido, la iniciativa será vetada por el Ejecutivo por inconstitucional.

El señor CARMONA.—El Gobierno la vetará completamente.

El señor REYES.—Como dice el señor Senador, la observación será total. Esa es mi impresión.

El señor ALLENDE.—¿Y por qué?

El señor REYES.—Estoy de acuerdo con el Honorable señor Allende en que el Senado no puede declarar inconstitucional el proyecto, porque la Cámara lo discutió y lo remitió a esta Corporación en los términos que todos conocemos. Para mí, eso es absolutamente claro.

Otra cosa distinta es que el proyecto carezca de financiamiento y represente gastos fiscales. Ello obliga a que el Ejecutivo lo vete por entero, lo que traerá perjuicio evidente para la solución del problema, tarea en la cual todos estamos empeñados.

El señor RODRIGUEZ.—¿Pero por cuál proposición del Honorable señor Silva se inclina?

El señor REYES.—A mi juicio, el envío de la iniciativa en segundo informe en la forma propuesta por el Honorable señor Silva tiene una ventaja: sería una recomendación, a fin de que en éstos o en parecidos términos el Ejecutivo pudiera incluirla en la legislatura extraordinaria. Esto es lo más positivo que podemos hacer, con el objeto de que la situación del gremio ferroviario tenga a corto plazo un resultado satisfactorio. A su vez, es una posición razonable de los cuerpos legislativos.

Esa es mi sugerencia.

El señor TARUD.—Se ha presentado una proposición, señor Presidente. ¿Por qué no la votamos?

El señor IBÁÑEZ.—Creemos preferible pronunciarnos sobre la primera idea propuesta por el Honorable señor Silva Ulloa.

La segunda presenta un inconveniente de orden reglamentario que, al parecer, no ha sido tomado en cuenta por el señor Senador: las citaciones deben efectuarse con cuatro horas de anticipación.

El señor TARUD.—Por unanimidad no necesitamos ceñirnos al Reglamento.

El señor CHADWICK.—Así es.

El señor IBÁÑEZ.—Los argumentos en pro y en contra de la legislación en proyecto ya se han expresado. Hay juicio formado sobre la materia. Cada cual asumirá su responsabilidad ante las indicaciones formuladas por el señor Ministro.

En consecuencia, lo que acaba de señalar el Honorable señor Reyes es importante y digno de ser considerado: el Gobierno puede vetar el proyecto por estimarlo inconstitucional.

La señora CAMPUSANO.—Pero el Parlamento puede insistir en su criterio.

El señor IBÁÑEZ.—Es decir, existe la alternativa de que en la Comisión se abra un camino para solucionar el problema.

Nos parece que el debate está agotado. Lo más práctico, entonces, es emitir un pronunciamiento, en la forma propuesta por el Honorable señor Silva Ulloa.

El señor RODRIGUEZ.—Votemos.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Tendría que haber acuerdo unánime.

¿Habrá acuerdo para proceder en la forma sugerida por el Honorable señor Silva Ulloa?

No hay acuerdo.

El señor CHADWICK.—Estamos perdiendo el tiempo y dando un triste espectáculo.

El señor RODRIGUEZ.—Dejo constancia de que se opone el Honorable señor Juan de Dios Carmona.

El señor ALLENDE.—Los Senadores demócratacristianos son los que se oponen.

El señor TEITELBOIM.—Lo que se ha escuchado esta mañana demuestra hasta qué punto es posible recurrir a artificios,

a verdaderos artilugios, para tratar de no solucionar derechamente un problema.

El proyecto fue aprobado por unanimidad por la Cámara. Votaron favorablemente todos los parlamentarios de Izquierda, todos los Diputados demócrata-cristianos y nacionales, sin excepción.

El señor ALLENDE.— ¡Y los “Tres Chanchitos”!

El señor TEITELBOIM.— Incluso, los “Tres Chanchitos”, lo cual es bastante decir. O sea, todos lo apoyaron.

Entonces, si existiera consecuencia política en cada uno de los partidos, en el Senado el resultado debería haber sido el mismo. Se supone que las colectividades son consecuentes y que sus Senadores votan de la misma manera que los Diputados. Pero en esta Cámara Alta, integrada por gente sesuda, muy responsable, hemos visto que, mientras la Izquierda ha mantenido su posición, ha habido dos cambios muy apreciables y que realmente fatalizan el proyecto, lo matan: el de los demócratacristianos y el de los nacionales.

Como estas cosas no pueden confesarse abiertamente, diciendo: “Estamos en contra del proyecto”, se recurre a una serie de figuras, de juegos de piernas, de estratagemas, de invocaciones al Reglamento, a fin de que la iniciativa no se transforme en ley.

El Honorable señor Ibáñez sostuvo que desde el punto de vista del financiamiento había inmoralidad. Quiero decir que hay varias inmoralidades. La hay en el hecho de que los parlamentarios de la Democracia Cristiana y del Partido Nacional digan que sí en la Cámara y que no en el Senado, aunque para ello se valgan de otro desdoblamiento los demócratacristianos: no son ellos los que echan la palada mortal al proyecto; se valen de un socio, que —según dicen— no es exactamente el partido. Este socio es el Gobierno, puesto que el Ministro de Hacienda

envía tres indicaciones que impiden —en el lapso angustioso de que disponemos, de una legislatura que termina hoy— que el proyecto pueda realmente convertirse en ley.

Pero hay otras inmoralidades. Así, por ejemplo, la incomprensión absoluta de la justicia de este proyecto. Todos sabemos que él se basa en la diferencia que se hace entre el sueldo base y las remuneraciones anexas, que en muchos casos ascienden al doble de aquél. Se recuerda en el informe que hay ocho mil obreros de grado 19 cuya renta es de 454 escudos; que, si jubilan, lo hacen con menos de 300 escudos, y que en este momento más de nueve mil jubilados reciben menos de 300 escudos mensuales de pensión. Esto me parece realmente una inmoralidad. Y a esto, el Senado pone oídos sordos.

Los Senadores del Partido Nacional dicen que no lo pueden aceptar porque ellos están defendiendo los derechos del pueblo. Pues bien; hay aquí jubilados ferroviarios con menos de 300 escudos mensuales. ¿Es así como se defienden los derechos del pueblo?

Debo destacar también que oportunamente los dirigentes sindicales de los trabajadores ferroviarios propusieron financiamientos, sosteniendo que el personal estaba dispuesto a contribuir incluso sobre la base del propio sacrificio, con diversos rubros: más de cinco millones de escudos por nuevas imposiciones, “tratos” y remuneraciones, más ocho millones de escudos que la Empresa debe entregar a la Caja de Previsión de los Ferrocarriles del Estado y que los trabajadores están dispuestos a ceder con ese fin. O sea, que el gremio ferroviario entregaría al financiamiento del proyecto catorce millones de escudos, sin perjuicio de otros posibles financiamientos que ellos mismos proponen, como la utilización de la capacidad plena instalada de la Empresa, y otras posibilidades, como la de que ésta compre di-

rectamente sus combustibles a la ENAP, lo cual representaría un significativo ahorro.

Por esta razón, estimamos que aquí se está haciendo una verdadera comedia. Por eso, me parece que presentar indicaciones o incluso entregar el asunto a una Comisión cuya mayoría está formada por la Democracia Cristiana y el Partido Nacional, haciendo fe en ella, no resulta una garantía, a menos que esos partidos se comprometan, en la Sala, a votar en la Comisión a favor, sin ninguna salvedad, de lo que están solicitando justicieramente los trabajadores ferroviarios, aunque de todas maneras esto envuelve una posibilidad de trampa, trampa que anuncié aquí el propio Senador señor Reyes,...

El señor REYES.—¡Bah!

El señor TEITELBOIM.—... porque incluso puede aprobarse el proyecto en el Senado —y con esto creo que haríamos cuanto podemos hacer en este caso—, pero en la puerta, así como en ciertos casos se concede la libertad a algunos presos políticos para detenerlos en seguida, nos estaría esperando el veto presidencial para objetarlo, sencillamente por falta de financiamiento o por inconstitucional. De modo que todo está satánicamente urdido para que los obreros...

El señor REYES.—Pero ¡por favor...!

El señor TEITELBOIM.—...no obtengan solución.

El señor REYES.—Sólo quiero pedir a Su Señoría que tenga más respeto por la verdad.

El señor TEITELBOIM.—Estoy respetando la verdad y poniéndome en contra de la mentira.

El señor REYES.—De ninguna manera. Está afirmando cosas que no he dicho, interpretándome en forma arbitraria.

El señor TEITELBOIM.—¿Qué dijo acerca del veto Su Señoría?

El señor REYES.—Lo que dije —puedo repetirlo— es que si el proyecto sale

del Senado en los términos en que fue despachado por la Cámara, que es lo que se quiere hacer, tendrá necesariamente que ser vetado por el Ejecutivo por inconstitucional, porque importará un gasto no financiado.

Eso es lo que dije. Si Su Señoría no lo entendió, ahora se lo he repetido en forma clara y espero que retire sus palabras.

El señor TEITELBOIM.—El Ejecutivo puede corregir perfectamente el proyecto en vez de rechazarlo por inconstitucional.

El señor ISLA.—¡Pero eso no sería satánico!

El señor CHADWICK.—Es una figura que se hace.

El señor ISLA.—¡Para la galería!

El señor TEITELBOIM.—Aquí se han dicho muchas cosas para la galería.

El señor ALLENDE.—Quite lo de “satánico” y diga “celestial”.

El señor TEITELBOIM.—Celestial, o seráfico, o angelical. La posición es absolutamente angelical.

Pero eso no engaña a nadie, y tanto ha ido el cántaro al agua que los trabajadores ferroviarios, creo, están muy cansados de esta tramitación eterna, que ahora amenaza con no solucionar su problema y con que no pueda plantearse de nuevo su situación sino hasta la próxima legislatura ordinaria, de manera que tendrían que esperar hasta mayo del próximo año.

Por eso, no me sorprende la noticia que acabamos de saber, en el sentido de que el escepticismo y la indignación de los propios trabajadores demócratacristianos por la actitud de su partido han ido tan lejos, que hoy día tres dirigentes de la Asociación de Obreros de San Bernardo, incluso su presidente, renunciaron a su colectividad política y, siguiendo este ejemplo, otros 480 militantes ferroviarios anunciaron su renuncia a la Democracia Cristiana por lo que ocurre ahora mismo en este Senado. Creo que ellos tienen lar-

ga experiencia y que no habrían dado un paso tan grave sino después de haber perdido toda esperanza.

Esperamos que aun antes de que se levante esta sesión, antes de que termine la actual legislatura ordinaria, pueda encontrarse una solución real al problema de los ferroviarios.

El señor ALLENDE.—¿Qué pasa ahora? Votemos.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Como están inscritos tres Senadores, solicito el asentimiento de la Sala para suspender la sesión por dos horas y concederles después la palabra.

El señor RODRIGUEZ.—¿Por qué no votamos ahora?

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Acordado.

Se suspende la sesión, por dos horas.

—Se suspendió a las 13.48.

—Se reanudó a las 15.53.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Continúa la sesión.

Tiene la palabra el Honorable señor Carmona.

El señor CARMONA.—Señor Presidente, en la sesión de la mañana de hoy me opuse a una indicación formulada por el Honorable señor Silva Ulloa para que el proyecto en debate fuera despachado en general y en particular en esta oportunidad. Lo hice porque nosotros, con mucha franqueza y sinceridad, hemos planteado la tesis de que esta iniciativa es inconstitucional en la forma como la aprobó la Cámara de Diputados, opinión que ha sido también recogida indirectamente por los señores Senadores, pues tanto de las palabras de los Honorables señores Silva Ulloa y Bossay en la Comisión de Hacienda, ayer, como de las vertidas hoy en la

mañana en este hemicycle, se desprende que sería imposible despachar este proyecto sin esperar el respectivo veto del Gobierno. Así lo planteó ayer, concretamente, el Honorable señor Bossay en la Comisión de Hacienda, cuando manifestó que la única manera de corregir los vicios de que adolece el proyecto y de aclarar lo relativo a su financiamiento —reconocimiento expreso hecho en esa Comisión— era mediante el uso del veto. Del mismo modo lo plantearon diversos señores Senadores en la mañana de hoy. Entiendo que el Honorable señor Silva Ulloa también lo sugirió así; tanto, que él, para obviar uno de los aspectos inconstitucionales de la iniciativa, formuló indicación para posponer la vigencia del proyecto hasta el 1º de enero de 1970.

Por lo tanto, los planteamientos que los Senadores demócratacristianos hemos hecho en el día de hoy indican que nuestra posición es seria, por cuanto tienden a establecer que esta iniciativa legal, de acuerdo con lo consagrado en el artículo 44 de la Constitución Política, adolece de un vicio de inconstitucionalidad. El inciso segundo del N° 4º de ese precepto constitucional dice: "No podrá el Congreso aprobar ningún nuevo gasto con cargo a los fondos de la nación, sin crear o indicar, al mismo tiempo, las fuentes de recursos necesarios para atender a dicho gasto".

En el curso de la tramitación de este proyecto en el Senado —tanto en la Comisión de Trabajo como en la de Hacienda, donde creo que la unanimidad de sus miembros estableció que la iniciativa no tenía financiamiento y que debía ser modificada en esta parte, porque era indispensable consignar los recursos para atender los gastos que irroga el proyecto—, se ha dejado expresamente señalado que en esta iniciativa legal se ha incurrido en el vicio de inconstitucionalidad que se desprende de la disposición a que acabo de dar lectura.



En la Sala se ha hecho gran caudal de que la inconstitucionalidad no puede plantearse una vez que la Cámara ha despachado un proyecto, porque, de acuerdo con una práctica inveterada de esta Corporación —así se dijo en el debate de esta mañana—, aprobada una iniciativa o disposición inconstitucional por la Cámara de Diputados, el Senado sólo puede pronunciarse por su rechazo, pero no hacer valer la tesis de su inconstitucionalidad.

Pues bien, yo creo que esa tesis, en este caso particular, es errada. Porque ¿cuándo se produce, específicamente, la inconstitucionalidad en esta proposición de ley? En el momento de verificarse la votación concreta de la Cámara de Diputados, y no puede producirse antes porque es en esa rama del Congreso donde se pueden aprobar preceptos sobre dación de recursos para la atención de un gasto público, mediante la imposición de tributos o contribuciones. Esa es la Cámara de origen, de acuerdo con lo que dispone la Carta Fundamental, para establecer los tributos que financiarán un gasto público que se crea mediante una disposición legal.

En realidad, el vicio de la inconstitucionalidad se produce precisamente en el momento en que la Cámara de Diputados, con su votación, aprueba una iniciativa legal que crea un gasto, sin consignar la fuente de los recursos para solventarlo, no obstante establecerse obligaciones específicas para el erario en cuanto al cumplimiento de dicho gasto.

Tal como se ha reconocido en el curso de los debates, especialmente en la Comisión de Hacienda en el día de ayer, el Senado está restringido o impedido —no podría pensar sino en algunos recursos indirectos, como son los creados en las facultades consignadas en el informe de la Comisión de Hacienda— para estatuir recursos provenientes de tributos. Para este efecto se requiere una norma concreta aprobada por la Cámara de Diputados.

Por lo tanto, en esta oportunidad estamos en presencia de un proyecto inconstitucional y, de acuerdo con la disposición del artículo 112 del Reglamento del Senado, podemos hacer presente este vicio de inconstitucionalidad en la Sala, del mismo modo que lo hicimos ayer en la Comisión de Hacienda.

Se ha querido ver en esta posición nuestra y en la negativa para aprobar el proyecto tal como lo despachó la Cámara —allí radica el vicio de inconstitucionalidad— un subterfugio para oponernos a la idea de legislar o para postergar la tramitación de esta iniciativa. Quiero decir que nosotros, contrariamente a las opiniones vertidas aquí —más concretamente, del Honorable señor Allende y de otros señores Senadores—, en la mañana de hoy, no buscamos subterfugios. La idea contenida en el proyecto nos parece justa, pues creemos necesario buscar una solución para el problema planteado. Del mismo modo, nos parece que despachar el proyecto como viene de la Cámara de Diputados constituye una burla para los trabajadores, porque, lisa y llanamente, estamos incitando al Ejecutivo a usar su facultad de veto, y le decimos: “El proyecto no puede ser ley en la forma como lo hemos despachado en el Congreso.”

La disposición del número 4º del inciso segundo del artículo 44 de la Constitución prohíbe al legislador aprobar proyectos en esta forma. Pues bien, le estamos diciendo al Ejecutivo: “Use del veto”.

Nosotros deseamos evitar a los trabajadores el riesgo de que un veto basado en la inconstitucionalidad del proyecto de ley, en los términos en que se pretende despacharlo, eche por tierra sus expectativas. Por eso, deseamos aprobarlo de modo que efectivamente sirva al propósito perseguido. Precisamente por ello, al discutirse ayer en la Comisión de Hacienda, le introdujimos modificaciones que obvian los problemas de inconstitucionalidad a

que me he referido. Tales enmiendas pueden servir de base inicial para buscar la solución definitiva suprimiendo los vicios anotados.

Tal es nuestra posición. Por eso, hemos adoptado todas las medidas y formulado planteamientos concretos en la mañana de hoy, durante la discusión general. Estimo que la rapidez extrema con que se ha querido tramitar este asunto tanto en la Cámara como en el Senado, ha impedido conocer cabalmente el proyecto y encontrar la solución del problema, cuyas bases las da la Comisión de Hacienda del Senado. De ahí que debemos comenzar a estudiar las enmiendas del caso. Puede que las disposiciones destinadas a obviar la inconstitucionalidad de la iniciativa y permitir tratarla en la Sala en forma útil y eficaz, no sean las más perfectas y adecuadas. Puede que necesiten un estudio más detenido y que no sea conveniente aprobar el proyecto a troche y moche pretendiendo resolver la dificultad mediante una fórmula que en nada servirá para terminar con el problema que se pretende solucionar. Es esta burla la que deseamos evitar a los trabajadores.

Creemos haber demostrado que, de nuestra parte, se ha realizado un gran esfuerzo por formar conciencia en esta Sala de que se debe buscar el camino adecuado. Se ha querido interpretar nuestra posición de una manera diferente. Al respecto, deseo recordar que son distintas las responsabilidades que deben asumir los Senadores de Gobierno y los de Oposición. Respeto el criterio que puedan tener éstos; pero pido que también se respete nuestra posición frente a medidas de esta naturaleza, máxime si el proyecto, en los términos en que fue aprobado por la Cámara, consigna un gasto de 51 ó 52 millones de escudos para el primer año, sin que hasta el momento pueda precisarse el costo posterior, como lo dejó en evidencia el Superintendente de Seguridad Social durante el debate en la Comisión de Hacienda en el día de ayer.

No deseamos dilatar más este asunto. He recibido instrucciones del Comité de mi partido de retirar mi oposición a que se trate la indicación del Honorable señor Silva Ulloa. Por lo demás, creemos que así lo han expresado, también, otras fuerzas políticas que están de acuerdo con nuestros puntos de vista.

Yo acojo esta instrucción destinada a permitir que pueda votarse la indicación señalada y que el Senado resuelva respecto del proyecto en la forma que estime más conveniente.

Deseamos deslindar responsabilidades. Consideramos justa —y así lo hemos manifestado— la idea contenida en el proyecto en estudio, y la votaremos favorablemente, como lo hicimos en el debate general en las Comisiones de Trabajo y de Hacienda; pero en la discusión particular estaremos por el informe de la Comisión de Hacienda y las indicaciones que obvian los vicios de inconstitucionalidad señalados reiteradamente. De esta manera, creemos facilitar la solución y, al mismo tiempo, deslindamos responsabilidades en este asunto. Mediante esta actitud, también, será posible votar todas las indicaciones y el informe de Hacienda, que nos interesa especialmente. La tramitación posterior del proyecto escapa a nuestra responsabilidad. Indudablemente, como lo han señalado algunos Honorables colegas, será indispensable el veto del Ejecutivo para remediar todos los aspectos negativos anotados durante su tramitación, y para subsanar el vicio de inconstitucionalidad, al margen de las consideraciones de justicia o injusticia que pueda merecer la iniciativa.

El señor NOEMI (Vicepresidente).— Solicito el asentimiento unánime de la Sala para acoger la indicación del Honorable señor Silva Ulloa.

El señor ALLENDE.—Que la formule de nuevo.

El señor HAMILTON.—Pero si el señor Carmona ya retiró su oposición.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—

Ya está formulada: consiste en omitir el trámite de segundo informe y votar de inmediato las tres indicaciones en la Sala.

Como el Honorable señor Carmona retiró su oposición, si le parece a la Sala se acogerá la proposición del Honorable señor Silva Ulloa.

El señor ALLENDE.—Pido la palabra.

El señor HAMILTON.—¿Vamos a votar o no?

¡De discursos ya estamos hasta la coronilla!

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Se votará la indicación del Honorable señor Silva Ulloa.

Al parecer, hay acuerdo para acogerla.

El señor HAMILTON.—Había una sola oposición, y se retiró.

El señor ALLENDE.—En la mañana de hoy no se pudo votar porque se opuso el Honorable señor Carmona. Como Su Señoría retiró su oposición, ahora podemos pronunciarnos. Estaremos todos de acuerdo en acoger la indicación, pero es preciso votarla, y yo deseo fundar mi posición.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Tendrá oportunidad de hacerlo Su Señoría.

El señor ALLENDE.—Tal vez otros señores Senadores también querrán fundar sus votos, y no es posible votar algo después de haberlo aprobado.

El señor CARMONA.—¿Qué vamos a votar si no hay oposición? Estamos todos de acuerdo.

El señor ALLENDE.—Aunque haya acuerdo unánime, alguien debe decir por qué lo hay. Por lo demás, es un derecho reglamentario y nadie puede impedir su ejercicio.

El señor BALLESTEROS.—Hay dos asuntos que deben ser objeto de votación: la idea de legislar, que es la materia de fondo, y la indicación del Honorable señor Silva Ulloa.

El señor NOEMI (Vicepresidente).—En votación la indicación.

—(Durante la votación).

El señor NOEMI (Vicepresidente).—Solicito el acuerdo unánime de la Sala para que pueda fundar el voto en primer lugar el Honorable señor Allende.

Acordado.

El señor ALLENDE.—Hoy en la mañana manifesté que existía un camino para resolver el asunto, cual es el de evitar que el proyecto vuelva a Comisión para segundo informe. Mi insinuación fue acogida por el Honorable señor Silva Ulloa, quien formalizó la indicación. Para acoger mi planteamiento, traducido en la indicación señalada, era preciso el acuerdo unánime de la Sala, pero se produjo la oposición del Honorable señor Carmona. Que quede bien en claro, pues, que nosotros buscamos la forma de permitir el despacho del proyecto en esta oportunidad.

Solicité con insistencia que se me permitiera fundar mi voto, porque esta mañana manifesté mi extrañeza por las indicaciones formuladas por el señor Ministro directamente en la Sala, en lugar de haberlo hecho en la Comisión. Al mismo tiempo, señalé que no consideraba conveniente que el señor Ministro hubiese enviado estas indicaciones y no las hubiera presentado él mismo. La más elemental norma de moral política me obligaba a intervenir en esta oportunidad, en que veo con agrado la presencia del señor Ministro en la Sala, pues me parecía impropio de un hombre responsable haber expresado mi desacuerdo en ausencia de una persona sin decírselo de viva voz cuando existe ocasión para hacerlo.

El señor Ministro —repito— presentó indicaciones que pudo haber formulado ayer en la Comisión de Hacienda. Está en su derecho hacerlo. Pero también, por una deferencia elemental, debía asistir a la Sala, lo que ha cumplido con cierto retraso, atribuible, tal vez, a la proximidad de las festividades patrias. El hecho concreto es que el señor Ministro se encuen-

tra en la Sala y esperamos oír sus explicaciones respecto de las indicaciones que formuló. De ahí mi insistencia en fundar el voto. Me lo exigía un deber de conciencia. Lo señalo no sólo con el propósito de ser deferente con el señor Ministro, sino porque estimé indispensable hacer claridad respecto de mi actitud.

Espero escuchar los razonamientos y explicaciones de Su Señoría, pues en la mañana todo parecía destinado a impedir el pronunciamiento definitivo del Senado y a dejar estancada la iniciativa.

Me alegro de que el Comité Demócrata Cristiano haya reflexionado en estas dos horas e instruido perentoriamente al Honorable señor Carmona para retirar su oposición. Me congratulo de ello, pues ahora el Senado podrá pronunciarse libremente. Espero que rechacemos las modificaciones introducidas por la Comisión de Hacienda y las indicaciones presentadas por el señor Ministro, para evitar un nuevo trámite, a no ser que los argumentos de Su Señoría sean tan convincentes que nos hagan modificar nuestro criterio. Dudo que ello suceda, pero quedo a la expectativa de los razonamientos del señor Ministro.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Solicito el asentimiento unánime de la Sala para que pueda fundar su voto de inmediato el Honorable señor Ballesteros.

Acordado.

El señor BALLESTEROS.— La Corporación está en condiciones de pronunciarse dentro de algunos instantes sobre el proyecto que beneficia al personal de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, porque el Honorable señor Carmona, a petición de nuestro Comité, accedió a retirar su oposición, que ejerció como derecho, no como capricho. El cambio de criterio del señor Senador no se debió a presión alguna, como aquí se ha querido dar a entender, sino al hecho de que Su Señoría, luego de conversar con los demás miembros del Comité Demócrata

Cristiano consideró justa y oportuna la sugerencia formulada. Lo señalo porque deseo dejar absolutamente en claro que, debido a nuestra actitud, el Senado podrá pronunciarse sobre el proyecto: gracias a que el Honorable señor Carmona renunció al derecho que le asiste a él, como a todos nosotros, de solicitar, como es habitual en el despacho de proyectos de esta envergadura, que volviera a Comisión para segundo informe, como ha sido la regla general.

De modo que no era una posición caprichosa la del Honorable señor Carmona cuando pidió que se cumpliera la regla general.

Por estas consideraciones, y después de haber dejado esclarecida nuestra posición, ahora estamos en condiciones de entrar a discutir las indicaciones. Me congratulo de la actitud del Honorable señor Allende, quien ha dicho que si la fundamentación o argumento que pueda dar el señor Ministro...

El señor GUMUCIO.—¿Por qué no lo hicieron en la mañana?

El señor BALLESTEROS.—Su Señoría no estuvo presente en la sesión de la mañana. Por lo tanto, no pudo imponerse de los términos en que se desarrolló el debate. De manera que ruego al señor Senador que me excuse por tener que replicarle en esta forma.

El señor ALLENDE.— ¡Estamos en votación, señor Presidente!

El señor NOEMI (Vicepresidente). — El Honorable señor Ballesteros está fundando el voto y no puede conceder interrupciones.

El señor BALLESTEROS.— Lamentablemente, el Honorable señor Gumucio no estuvo en la Sala en la mañana y no pudo tomar conocimiento de la forma como se desarrolló el debate.

Yo estaba inscrito para hacer uso de la palabra, pero renuncié a ese derecho y no intervendré.

Termino expresando que nuestro ánimo

mo es pronunciarnos favorablemente respecto del proyecto; pero hacemos presente una vez más nuestra preocupación por la forma en que se despacha una iniciativa que, como ésta, debe contar con el correspondiente y adecuado financiamiento para que los beneficios que otorga puedan realmente ser percibidos.

Esperamos que en los trámites siguientes se obtenga la materialización de nuestro propósito.

El señor TARUD.—¡Votemos!

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Si le parece a la Sala, se dará por aprobada la indicación del Honorable señor Silva.

Acordado.

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

Acordado.

Se van a votar las indicaciones.

El señor FIGUEROA (Secretario). — Hay una indicación del señor Ministro de Hacienda...

El señor REYES.— En primer lugar debe votarse el informe de la Comisión de Hacienda.

El señor ALLENDE.—Evidente.

El señor BALLESTEROS.—El informe de la Comisión de Hacienda modifica el de la de Trabajo.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Se va a poner en votación el informe de la Comisión de Hacienda.

El señor RODRIGUEZ.— ¿Su rechazo implicaría aprobar el proyecto de la Cámara?

El señor GARCIA.—¡No, señor!

El señor BALLESTEROS.— Al rechazar las enmiendas propuestas por la Comisión de Hacienda, queda vigente el proyecto de la Cámara. Pero deben votarse después las indicaciones del señor Ministro.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — En votación el informe de la Comisión de Hacienda.

—(Durante la votación).

El señor GARCIA.—Hago presente que el Honorable señor Ibáñez está pareado con el Honorable señor Jerez.

El señor ALLENDE.—Dejo constancia de que los Honorables señores Altamirano y Rodríguez y la señora Carrera también están pareados.

El señor RODRIGUEZ.— Yo lo estoy con el Honorable señor Bulnes; pero si el Honorable señor García me autoriza para votar...

El señor SILVA ULLOA.— Me alegra la solución encontrada para el despacho del proyecto. Se aviene a la que nosotros formulamos en el sentido de que el Senado aprobara el texto del proyecto enviado por la Cámara.

Dije esta mañana que el Ejecutivo podía resolver el problema mediante el veto. Lo podría hacer en forma satisfactoria, porque los empleados y obreros ferroviarios están dispuestos a aceptar ese procedimiento.

No creo que haya peligro de que se envíe un veto supresivo total, porque el Gobierno debe ser el reflejo de lo que están opinando aquí los parlamentarios demócratacristianos y tomar en consideración que tanto los Diputados y Senadores del partido oficial han encontrado justo el proyecto. Naturalmente, creemos que los personeros de Gobierno deben emplear los medios de que disponen para hacer aplicable esta iniciativa legal. Esperamos que así ocurra.

Voto que no.

El señor HAMILTON.—Al fundar mi voto, no voy a hacer ningún discurso para las tribunas, como lo han hecho, al parecer, diversos parlamentarios y candidatos.

El señor ALLENDE.—Esa es una pequeña insolencia.

El señor HAMILTON.— El proyecto encierra un principio de justicia: se trata de nivelar el tratamiento previsional de todos los servidores de una misma institución pública. Cuando los Senadores de-

mocratacrístianos decimos que algo es justo, nadie tiene derecho a dudar de ello, porque estamos expresando lo que pensamos.

Corresponde a esta Administración el mérito —tuve la oportunidad de saberlo sólo ayer en la Comisión por boca de personeros de la empresa— de haber aumentado en 51%, en términos reales, el promedio de remuneraciones de los servidores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en estos últimos cinco años.

El señor ALLENDE.— Includiendo el alza del costo de la vida.

El señor HAMILTON.—No, señor Senador: he dicho en términos reales, es decir descontando el alza del costo de la vida.

El señor CHADWICK.—¡Paso!

El señor HAMILTON.— ¡Su Señoría hace tiempo que está pasando!

El señor REYES.—Con pasar no saca nada.

El señor CHADWICK.— No comulgo con esos datos. Si pudiera hacer uso de la palabra, probaría lo contrario.

El señor HAMILTON.— Ya el señor Senador habló toda la noche durante la discusión del proyecto de reformas constitucionales.

Con mucha preocupación compruebo la falta de responsabilidad con que a veces se está legislando en el Senado: ayer se despachó un proyecto que implica un gasto de 32 millones de escudos para la construcción de un nuevo edificio destinado al Internado Nacional Barros Arana. Sin duda que es de justicia que ese plantel educacional cuente con un edificio de lujo antes que con uno que sólo sea suficiente. Hoy se trata una iniciativa que irroga un gasto de 52 millones de escudos, que beneficia a los servidores de los Ferrocarriles del Estado. Sin embargo, los mismos parlamentarios de Oposición que están apoyando todas estas indicaciones, cuando ellas se traduzcan en inflación y en alza del costo de la vida, no van a de-

cir: “yo presenté las indicaciones; yo fui el autor del proyecto; yo moví el motor de la inflación”. No, sencillamente van a declarar: “El Gobierno es el responsable del alza del costo de la vida”.

Es muy fácil hacer este juego cuando se está en la Oposición; pero es distinta —y ellos lo comprenden— la responsabilidad de los hombres que tenemos obligaciones en la gestión gubernamental: no nos bastan discursos y palabras, sino que debemos responder conforme a la dura realidad de los hechos.

El señor MONTES.—¿Cómo va a votar?

El señor HAMILTON.—Hemos dicho que consideramos justo el proyecto, pero, al mismo tiempo, hemos declarado que la forma como fue planteado es inconstitucional. No he escuchado una sola opinión en contrario. En la Comisión, ninguno de sus miembros sostuvo que la iniciativa se atenía a la Constitución Política del Estado.

El proyecto viola dos disposiciones constitucionales: la que reserva al Ejecutivo la iniciativa en los gastos públicos, y aquella que impide presentar proyectos de ley sin financiamiento y cuyos recursos deben cargarse a las arcas fiscales.

La Comisión hizo un esfuerzo —porque entendió que el proyecto era de justicia— para salvar el problema de la inconstitucionalidad. Sabemos que los Senadores de Oposición, que ocasionalmente son mayoría en esta Sala, van a rechazar las indicaciones.

El señor ALLENDE.— ¿Cómo ocasionalmente?

El señor HAMILTON.— Ellas constituyen la base para corregir el proyecto y no imponer al Ejecutivo la obligación de formular un veto para anularlo o sustituirlo por otro.

Hemos votado favorablemente, pero al mismo tiempo hemos dejado claramente establecido —como lo expresaron todos los miembros de la Comisión— que es in-

dispensable corregir el proyecto por medio del veto, a fin de que sea eficaz y sirva a los propósitos a los cuales está destinado; para que beneficie a los trabajadores y no sea una ley inaplicable. Por estas razones, nos reservamos el derecho a pronunciarnos favorablemente respecto del veto.

Voto que sí.

El señor AGUIRRE DOOLAN.—Cuando ayer en la tarde el Honorable señor Carmona puso en votación la constitucionalidad del proyecto en la Comisión de Hacienda, el Honorable señor Bossay manifestó el criterio de nuestra colectividad, según consta del informe, donde se dice textualmente:

“...si el proyecto hubiere sido iniciado en el Senado, podría discutirse su constitucionalidad, ya que la práctica parlamentaria ha sido uniforme en los últimos años en el sentido de que ninguna de las ramas del Congreso Nacional pueda hacer una declaración de tal naturaleza respecto de los acuerdos de la otra, caso en que se encuentra el proyecto en informe.”

Por esta razón, manteniendo el criterio que tuvimos en las Comisiones de Trabajo y de Hacienda, los Senadores radicales votaremos negativamente.

El señor TEITELBOIM.—En la mañana de hoy intervinieron diversos Senadores comunistas para explicar nuestra posición frente a este proyecto que estimamos de absoluta justicia, y para salir al encuentro de una situación que nos parecía gravísima: virtualmente, como todos sabemos, hoy termina la legislatura ordinaria de sesiones. Por lo tanto, es el día tope para aprobar esta iniciativa. Si no lo hacemos hoy, desde el punto de vista de las atribuciones del Poder Legislativo, queda postergado su despacho para el próximo año, a menos que el Gobierno tome la iniciativa de incluirlo en la convocatoria. Por lo tanto, para nosotros, el problema esencial es que hoy se apruebe el proyecto despachado por la Cámara de Diputados sin indicaciones que lo obliga-

rían a ser considerado en segundo informe por la Comisión, o ir a un nuevo trámite a la Cámara. Ello significaría sepultarlo o retardarlo hasta el mes de mayo del próximo año.

Por estas consideraciones dijimos lo que pensábamos, en la esperanza de que, planteando las cosas claramente, se podría contribuir a que la propia Democracia Cristiana y también el Gobierno levantaran su oposición a la idea de despachar ahora el proyecto, y en términos útiles.

Nos complace que el Honorable señor Carmona, hoy en la tarde, después de la suspensión de la sesión al mediodía, en nombre de su partido, haya levantado su oposición. Creemos que éste es un primer paso. El segundo es el que estamos dando ahora, porque si aprobamos el informe de la Comisión de Hacienda, el proyecto no sería útil desde el punto de vista de los derechos de los trabajadores ferroviarios.

A nuestro juicio, hay un camino factible: aprobar el proyecto como viene de la Cámara de Diputados, conscientes de que adolece de defectos, pero también sabedores de que esos vicios pueden ser subsanados por la vía del veto.

Entendemos que la presencia en esta Sala del señor Ministro de Hacienda permitirá conocer su opinión. Así como conocimos la del Partido Demócrata Cristiano por boca del Honorable señor Carmona, esperamos que el Ministro señor Zaldívar haga una declaración, en nombre del Gobierno, en el sentido de que el veto que vendrá una vez despachado el proyecto por el Congreso, será para sanear los vicios de inconstitucionalidad que pueda tener desde el punto de vista del financiamiento y para hacer efectiva justicia a los trabajadores.

Termino diciendo que éste fue el sentido de la intervención de los Senadores comunistas de esta mañana. Nos parecía indispensable hacerlo, y creo que fue provechosa.

Por lo expuesto, voto negativamente el informe de la Comisión de Hacienda.

—*Se rechaza el informe (12 votos por la negativa, 9 por la afirmativa y 1 pareo).*

—*(Manifestaciones en tribunas y galerías).*

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Ruego a tribunas y galerías no hacer manifestaciones.

En discusión las indicaciones presentadas por el señor Ministro de Hacienda.

Tiene la palabra el señor Ministro.

La señora CAMPUSANO.—Pido al señor Presidente no hacer salir a ninguna persona de las tribunas y galerías. Le ruego decir a los carabineros que no lo hagan.

El señor HAMILTON.—¡No haga demagogia, señora Senadora!

El señor NOEMI (Vicepresidente). — No estoy haciendo salir a nadie.

El señor LORCA.—Les están diciendo que no aplaudan, en forma muy suave.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Les están diciendo que no hagan ruido.

La señora CAMPUSANO.— ¡Demasiado efusiva la forma de decirles que no aplaudan!

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—En primer lugar, quiero referirme a la observación que hizo el Honorable señor Allende en el sentido de que el Ministro de Hacienda no haya asistido esta mañana a la sesión del Senado.

Durante la legislatura que está terminando, el Senado ha discutido numerosos proyectos atinentes al Ministro de Hacienda o no atinentes a él. En la tarde de ayer fui citado a la Comisión de Hacienda para asistir al estudio de este proyecto, por ser una materia sobre la cual había interés en conocer el criterio del Gobierno por medio del Ministro del ramo. Concurrí a la Comisión y expresé la opinión que le merecía al Ejecutivo. Inclusive ayer, como a las siete y media de la tarde, bajé a la Sala a fin de saber a qué hora se podría tratar esta iniciativa, porque tenía interés en explicar las indica-

ciones que dejé presentadas. Sin embargo, en la mañana de hoy no se me citó específicamente para asistir a la discusión del proyecto en la Sala. No sabía a qué hora se iba a tratar. A última hora de la mañana los Senadores de mi partido me informaron que se estaba discutiendo. Hoy en la tarde llegué a mi oficina y allí me expresaron que el Senado tenía interés en conocer la opinión que yo podría tener sobre este asunto. No he evadido mi asistencia al Senado, pues inmediatamente concurrí a la Sala por cuanto creo conveniente que el Gobierno manifieste su opinión al respecto.

Tal como expresé en el día de ayer en la Comisión de Hacienda, considero, sin pronunciarme acerca de la justicia o procedencia de la solicitud que él involucra, que se trata de un proyecto inconstitucional.

Creo que la inconstitucionalidad fue reconocida por todos los Senadores en la Comisión. No se votó allí para pronunciarse sobre la constitucionalidad de la iniciativa, sino para decidir si el Senado tenía facultades para declarar la inconstitucionalidad de la misma, en razón de la práctica parlamentaria existente. La mayoría de la Sala reconoció que, habiéndose determinado ya la constitucionalidad por una de las ramas del Congreso, el Senado no podía pronunciarse sobre ella. Pero ya en la discusión particular, diversos señores Senadores formularon indicaciones para tratar de eliminar los vicios de inconstitucionalidad. Las hicieron tanto el Honorable señor Ibáñez como el Honorable señor Silva Ulloa. Sin embargo, a pesar de tales indicaciones en el fondo subsiste, en mi concepto, el vicio señalado. Y lo digo, en primer lugar, porque, no obstante establecerse un gasto, no se consigna ningún financiamiento. En segundo lugar, porque parte del gasto corresponde a aumento de remuneraciones del sector público, pues consiste en un reajuste de las llamadas "pensiones perse-



guidoras", en circunstancias de que la jurisprudencia reiterada de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Senado ha estimado que la iniciativa en gastos de esta índole corresponde exclusivamente al Ejecutivo. En este caso, no ha existido iniciativa del Presidente de la República, pues la disposición nació de los parlamentarios en la Cámara de Diputados.

Gran número de Senadores ha expresado que el vicio de inconstitucionalidad y los defectos de que pudiera adolecer el proyecto —el mismo Honorable señor Teitelboim ha expresado aquí que tiene defectos— podrían ser corregidos por la vía del veto.

Analizando la materia en la mañana de hoy, he llegado a la conclusión de que ni siquiera el veto podría eliminar la inconstitucionalidad de la iniciativa. Y ello, ¿en razón de qué? Aun cuando el Presidente de la República, mediante un veto sustitutivo, diera la coiniativa a este gasto, es decir, saneara a posteriori el vicio de inconstitucionalidad consistente en aumentar remuneraciones del sector público, a mi modo de ver no podría establecer el financiamiento, pues para ello debería crear impuestos que, de acuerdo con la Constitución Política, deben tener origen en el primer trámite de la Cámara de Diputados. Y ocurre que en esta iniciativa no se incluyeron disposiciones de carácter tributario sobre financiamiento. Me nace, entonces, la duda de si el Ejecutivo puede, constitucionalmente, proponer tributos en el veto. Para mí no cabría discusión si en el proyecto hubiera una disposición de ese orden, porque entonces el Gobierno podría modificarla, ampliarla o restringirla, pero como no existe, me nace la duda que he señalado.

En cuanto al fondo del problema, hago presente al Senado, de acuerdo con la información que me proporcionó la Empresa de los Ferrocarriles que el sistema previsional de sus funcionarios es muy sui

géneris, pues ellos no están, como el resto de los empleados públicos, acogidos a un sistema nacional de previsión. La Empresa, sin aporte de los trabajadores, financia el costo total de su previsión, salvo en lo relativo a desahucio y revalorización de pensiones.

El señor SILVA ULLOA.—Y de montepío.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).— Exactamente. Tiene razón Su Señoría.

Los funcionarios no hacen cotizaciones, como los empleados públicos, para financiar sus beneficios previsionales, fuera del aporte equivalente o superior del Estado. La empresa destina este año para ese objeto más o menos ciento nueve millones de escudos. Para la mayoría de sus empleados es imponible la mayor parte de las remuneraciones; pero a un sector, en especial los que prestan servicios en Maestranzas, se les paga a trato, y una parte importante de sus emolumentos — las llamadas remuneraciones anexas— no son imponibles.

El señor ALLENDE.—¿Qué porcentaje es ése?

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Es variable. Depende del trato.

El señor ALLENDE.—Deme una cifra aproximada.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—No tengo los datos a la mano. El presidente de la Federación Industrial Ferroviaria, don Edmundo Polanco, señaló ayer en la Comisión que muchas veces iba en proporción de uno a uno. Pero no tengo los datos a mano; de modo que no podría certificar esa información.

¿Qué se desea en el caso de las Maestranzas? Se pretende establecer la imposibilidad total sin modificar el sistema de jubilación de los funcionarios de la Empresa, con lo cual se crea un mayor gasto tanto para dicha entidad, por los aportes que deberá hacer, como para el Fisco, por su obligación de financiar los reajus-

tes de las llamadas "pensiones perseguidoras". En el caso de aquélla, el mayor gasto excede de los veintisiete millones de escudos, y en el del Fisco, calculado en moneda de 1969, ese mayor egreso sobrepasaría los veintitrés millones de escudos. No se ha propuesto financiamiento para ninguno de esos gastos, ni el de la Empresa ni el del Fisco.

El señor GUMUCIO.—¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

No asistí al comienzo de esta sesión, porque no tuve conocimiento oportuno de ella. Un señor Senador me hizo presente, incidentalmente, que continuaría hoy en la tarde.

El Honorable señor Carmona dijo que las bancas demócratacristianas consideran de justicia el proyecto y que, por lo tanto, están llanos, como lo han demostrado, a que se pueda discutir y aprobar.

El problema de la constitucionalidad lo encuentro grave. Coincido en que no es claro. En el Senado he mantenido siempre la línea de no aceptar proyectos inconstitucionales. Sin embargo, hago presente al señor Ministro que continuamente el Congreso ha despachado iniciativas cuyo gasto se financia con cargo a un proyecto de ley de presupuestos futuro. Ahora bien, al concederse estos beneficios a contar desde enero de 1970, el gasto figurará en el próximo presupuesto. Pues bien, como el aporte del Gobierno a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado se hace en forma global mediante un decreto —se detalla ese aporte en el presupuesto interno de la Empresa—, crea que el financiamiento de la iniciativa en debate puede estimarse constitucional desde el momento en que —repito— es un aporte global que se consigna en la ley de Presupuestos del próximo año.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—En realidad, el Honorable señor Gumucio, que ha ejercido el cargo de Subsecretario de Hacienda, conoce muy bien estas materias. Es efectivo que en

algunos casos se ha aceptado el sistema de financiar gastos con cargo a presupuestos futuros. Pero al rechazarse el informe de la Comisión de Hacienda, queda automáticamente desechada la indicación que el Honorable señor Silva Ulloa formuló en dicho organismo y, en consecuencia la inconstitucionalidad se mantiene, pues la iniciativa queda sin financiamiento.

El señor CHADWICK.—La renovó.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—En lo que a mí respecta, no concuerdo con la tesis sustentada por el Honorable señor Gumucio en el sentido que pudiera darse patente constitucional a un proyecto sobre la base de financiarlo en una ley futura. Todos sabemos que la ley de Presupuestos será discutida en los próximos meses y deberá aprobarse antes del 31 de diciembre. Sin embargo, puede darse el caso de que se rechacen determinadas partidas o ítem. Entonces no puede estimarse financiado un proyecto sobre la base de una legislación inexistente. Recuerdo que en 1965 se produjo en el Senado una discusión similar respecto del impuesto patrimonial, lo cual obligó al Gobierno a modificar la iniciativa.

El señor GUMUCIO.—El Ejecutivo ha propuesto una serie de proyectos con ese financiamiento.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Personalmente, soy contrario a esa tesis.

El señor CHADWICK.—Hace dos meses discutimos un proyecto semejante.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Yo no he propuesto ninguno, por dudar de la constitucionalidad del mecanismo.

El señor SILVA ULLOA.—Un viejo adagio dice que "por la boca muere el pez". El señor Ministro sostiene ahora que no se puede considerar un financiamiento basado en una ley inexistente. La disposición constitucional existe y el Eje-

cutivo la ha cumplido. Pues bien, el Congreso debe pronunciarse sobre la ley de Presupuestos enviada a conocimiento del Parlamento el 31 de agosto. Aun en el caso de que éste no lo hiciera, el proyecto se convertirá en ley. De modo que no es un hecho antojadizo referirse a la existencia de la ley de Presupuestos a contar del primero de enero de 1970.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Yo me referí a un ítem, señor Senador.

El señor SILVA ULLOA.—En realidad, quiero llegar a otro punto.

El señor Ministro de Hacienda considera que una iniciativa no cuenta con financiamiento si éste figura en una ley que será discutida posteriormente. Sin embargo, de acuerdo con innovaciones introducidas en el Estatuto Orgánico de la ley de Presupuesto por el actual Gobierno, se consideran financiamiento de aquélla a los empréstitos extranjeros que aún no han sido negociados ni convenidos. Así lo ha sostenido el señor Ministro de Hacienda, quien ha suscrito y enviado tales proyectos a conocimiento del Congreso Nacional. Es decir, lo que proponemos es el “chocolate del loro”, comparado con lo que el Gobierno hace, en el aspecto financiero, en una ley de envergadura, como lo es la de Presupuestos.

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

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Preferiría contestar primero las observaciones formuladas por el Honorable señor Silva Ulloa.

Su Señoría sostuvo que no puede dejar de considerarse la ley de Presupuestos como fuente de financiamiento futuro, pues ella, de todas maneras, deberá ser aprobada, aunque el Congreso no se pronuncie sobre ella antes del 31 de diciembre. Yo podría aceptar, inclusive, el argumento de Su Señoría, si en el proyecto enviado por el Gobierno el 31 de agosto se hubiera estipulado este gasto, pero como no

ha sucedido así, esa materia no podrá entenderse aprobada.

En lo relativo a los créditos externos, es efectivo que la ley de Presupuestos los ha consignado algunos años como financiamiento.

El señor RODRIGUEZ.—Están consignados.

El señor SILVA ULLOA.—Lo hace todos los años.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—En realidad, sucede a menudo, pero el Ejecutivo contrata créditos externos para financiar determinadas inversiones de carácter presupuestario. Reitero que así se ha procedido en muchas oportunidades. ¿Pero qué sucede en la realidad? Que si tales créditos no se obtienen, el gasto correspondiente no se realiza, pues no existe la contrapartida de ingreso y el Gobierno queda inhabilitado para efectuar el desembolso respecto del cual se ha pronunciado el Parlamento.

El señor CHADWICK.—Denantes manifesté que sólo hace dos meses abordamos un proyecto de ese carácter.

El señor MONTES.—¿Cuál es la razón de las indicaciones?

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Por las razones expuestas, no es posible comparar esta situación con la planteada por el Honorable señor Silva Ulloa.

El señor CHADWICK.—Recuerdo que no hace más de un mes y medio, el Senado despachó un proyecto que disponía un gasto con cargo a recursos provenientes del Séptimo Convenio de Excedentes Agrícolas que, hasta ese momento, no se había suscrito. En la Comisión de Hacienda se dejó constancia de ese antecedente y su informe también lo registró, por lo cual no se puede dudar de mis afirmaciones. Además, debo manifestar que, por iniciativa del Gobierno, se autorizó a los servicios públicos para comprometer el crédito de la Nación, sin más requisito que el visto bueno del Ministro de Hacienda,

por obligaciones que deben cargarse a presupuestos futuros, sin financiamiento de ninguna especie. Lo anterior demuestra que se ha utilizado el procedimiento. También quiero advertir que la doctrina económica expuesta por el Secretario de Hacienda conduciría a que la ley de Presupuestos no tuviera déficit. Pero la realidad indica que el desfinanciamiento para este año alcanzará a un mil 300 millones de escudos.

El señor ALLENDE.— ¡Déficit muy grande para un Ministro tan chico...!

El señor CHADWICK.— Sabemos además que algunos años las leyes de Presupuestos se aprueban desfinanciadas, pues se considera que hay necesidades impostergables y se hace el gasto sin contar con los recursos respectivos.

En cuanto a la materia específica que nos ocupa, debemos tener en cuenta que se trata de funcionarios de una empresa autónoma que presta servicios en la rama del transporte. Gran parte del desfinanciamiento que ella exhibe ha sido provocado por el Gobierno, que la impulsa u obliga a fijar tarifas preferenciales. Al respecto, recuerdo el caso de las empresas del fierro, que cuestan a los Ferrocarriles del Estado más de 30 millones de escudos, en beneficio de un grupo muy conocido de monopolistas. De modo que cuando se hace tanto escándalo porque a los trabajadores se les va a restablecer una situación de justicia, que todo el mundo acepta como imperiosa, debería tenerse presente que el origen del desfinanciamiento de esa entidad está en los privilegios otorgados a favor de determinadas empresas.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Desearía contestar de inmediato las observaciones formuladas por el Honorable señor Chadwick.

El señor ALLENDE.— ¿Cuál es la indicación, señor Ministro?

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Trataré de contestar al Honorable

señor Chadwick, aunque, en realidad, no entendí del todo su exposición. Sin embargo, creo que en el transcurso de la discusión podremos aclarar algunos puntos.

El señor Senador afirmó que se habrían financiado determinados gastos sobre la base del Séptimo Convenio de Excedentes Agrícolas.

El señor CHADWICK.— Que no estaba aprobado.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Recuerdo que esta materia fue discutida por el Senado y formulada, si mal no recuerdo, en un veto.

El señor CHADWICK.—Así fue, señor Ministro.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).— Hasta hace dos años, dichos convenios se celebraban de Gobierno a Gobierno, y al hacerlo en esa forma, de acuerdo con los preceptos constitucionales, ellos deben ser sometidos a la aprobación del Parlamento. Pero desde 1967, me parece son suscritos entre una empresa autónoma del Estado, como lo es la Empresa de Comercio Agrícola, y una institución del Gobierno de los Estados Unidos. Por lo tanto, al no celebrarse a nivel gubernamental, no quedan sujetos a la consideración del Congreso. En consecuencia, la situación es distinta,....

El señor CHADWICK.—Pero se trata de una empresa estatal.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—...y de ahí que en la ley de Presupuesto de este año se haya considerado tal ingreso.

El señor CHADWICK.—No es así, señor Ministro.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Me estoy limitando a aclarar lo que me pareció haber entendido al Honorable señor Chadwick.

El señor CHADWICK.—Este es el séptimo convenio de esa especie que se ha suscrito.

El señor HAMILTON.— ¿Por qué no dejan contestar al señor Hinistro?

El señor ALLENDE.— Siempre ha sido grata para nosotros la presencia del señor Zaldívar, y así lo hemos demostrado. Sin embargo, cuando incurre en error, debemos rectificarlo.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—El problema estriba en lo siguiente. Los ingresos provenientes de los convenios de excedentes agrícolas fueron consignados para permitir, administrativamente, los traspasos de fondos y su utilización por parte de ECA para gastos fiscales.

El señor CHADWICK.—No, señor Ministro.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Ese fue el problema suscitado y dado a conocer por la Dirección del Presupuesto y que, posteriormente, dio lugar al veto. Pero nada tiene que ver con problemas del financiamiento o desfinanciamiento de determinado proyecto.

Por otra parte, deseo aclarar al Honorable señor Chadwick que la ley de Presupuestos, por lo menos en teoría,...

El señor CHADWICK.—En teoría.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—...debe despacharse totalmente financiado; es decir, los gastos y egresos deben calzar.

El señor CHADWICK.—Por desgracia, no es la realidad.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—En cuanto a la afirmación de que la actual ley de Presupuestos se encuentra desfinanciada en un mil 300 millones de escudos, si ella fuera efectiva, como Ministro de Hacienda ya debiera haber propuesto un proyecto tendiente a obtener esa cantidad,...

El señor RODRIGUEZ. — ¿Cuánto le falta?

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—...la cual, desde el punto de vista financiero, constituye una barbaridad.

Seguramente el Honorable señor Chadwick, al hacer tal afirmación, se ha basado en declaraciones formuladas el 30 de agosto por el Ministro que habla con motivo de la presentación del proyecto de Presupuestos del año 1970. Recuerdo que en esa ocasión expresé que existía un déficit —que debía ser cubierto— por una suma cercana a los mil 100 millones de escudos, pero para 1970.

Es efectivo que podemos tener problemas de ingresos en la ley de Presupuestos de este año, pero no por el hecho de que no hayan coincidido los recursos con los egresos, sino por diversas circunstancias, como los gastos extraordinarios que debieron efectuarse para combatir la sequía y las inundaciones, que han significado un desembolso ascendente a 60 millones de escudos, con cargo al 2% constitucional. Además se ha debido acudir en ayuda de la zona de Arauco, y el problema de la contaminación arsenical del agua en Antofagasta y otros, han obligado a un gasto de 16 millones de escudos.

Todos ellos son problemas de carácter presupuestario que pueden presentarse en el transcurso de un año. Además, la aprobación de leyes sin el financiamiento adecuado, como es el caso del proyecto que estamos discutiendo, contribuye a desfinanciar el Presupuesto. En efecto, si se aprueba una iniciativa desfinanciada y se obliga al Fisco a incurrir en gastos, indiscutiblemente que el Presupuesto aprobado al 31 de diciembre de cada año constituirá una utopía en cuanto a que resulte financiado.

El Honorable señor Gumucio me ha pedido una interrupción.

El señor NOEMI (Vicepresidente): — Ruego a Sus Señorías no interrumpir al señor Ministro.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—Aceptaré todas las interrupciones pertinentes al tema en debate.

El señor GUMUCIO.—La mía lo es.

El señor NOEMI (Vicepresidente). —

Varios señores Senadores me han expresado su deseo de que el señor Ministro se concrete a las indicaciones presentadas por el Ejecutivo.

El señor HAMILTON.—Ya nos hemos desviado del tema en debate.

El señor GUMUCIO.—En homenaje a la brevedad y al anhelo de votar cuanto antes la iniciativa, renunciaré a la intervención que pensaba hacer. Tan sólo daré un buen argumento acerca de lo que significa la ley de Presupuestos.

En esa legislación, en la parte correspondiente al Cálculo de Entradas, se pueden consignar posibles empréstitos y cualquier probable tributación. Entonces se hace necesaria una ley de suplemento. También pueden incluirse en el Presupuesto de Gastos futuros desembolsos aprobados durante el año de vigencia de la ley de Presupuestos.

Por lo tanto, habría una pequeña salida, que considero importante, para legalizar el proyecto.

El señor ZALDIVAR (Ministro de Hacienda).—En resumen, dejó establecido el problema de la inconstitucionalidad de la iniciativa y mis dudas en cuanto a que por la vía del veto el Ministro que habla pudiera establecer un financiamiento, pues no habría iniciativa de la Cámara de origen, que es la Cámara de Diputados. Como saben los señores Senadores, las leyes sobre contribuciones de cualquier naturaleza sólo pueden tener principio en esa rama del Congreso.

Refiriéndome al fondo del proyecto, debo señalar que la Federación Industrial Ferroviaria envió ayer un memorándum a la Comisión de Hacienda, a fin de proponer algunas soluciones al problema planteado. Por su parte, el Honorable señor Ibáñez, para salvar el problema de la inconstitucionalidad en lo relativo a gastos, formuló una indicación destinada a eliminar la obligación del Fisco en cuanto a los reajustes de las pensiones perseguidoras, con lo cual se evitaba un gasto de 23 millones de escudos. El Senador señor Sil-

va Ulloa presentó indicación —también fue propuesto por los trabajadores— en el sentido de dar vigencia al proyecto a contar del 1º de enero de 1970. El Ejecutivo, por medio del Ministro que habla —no con el objeto de provocar el problema, sino tratando de resolverlo; creo que, en definitiva, no tendrá solución ni siquiera por la vía del veto—, formuló tres indicaciones.

La primera de ellas elimina, en el inciso primero del artículo 1º, lo referente a la medicina curativa. Ya se había borrado en la Comisión lo relacionado con el aporte para el desahucio. Se expuso como fundamento el hecho de que, en el caso de Ferrocarriles, está acreditado que el fondo de desahucio se encuentra totalmente desfinanciado, desde el punto de vista de la seguridad social, ya que más de dos tercios de él deben ser cubiertos por la propia empresa. Esto no sucede con los empleados públicos, porque ellos hacen un aporte de 6% y tienen un límite de 24 meses, de modo que su fondo de desahucio está en absoluto financiado. En cambio, en los Ferrocarriles —en general, se trata de un fondo formado con el esfuerzo de los propios trabajadores—, el aporte de los empleados asciende a 2%, 3% y 4%, según los años de servicios. Creo que ése fue el motivo por el cual se eliminó la palabra “desahucio” en el artículo 1º. El Ejecutivo pidió entonces eliminar lo referente a la medicina curativa, para circunscribir el problema sólo a las jubilaciones.

En cuanto a la segunda indicación, que fue solicitada inclusive por la Federación Industrial Ferroviaria, exime a la Empresa de la obligación de entregar a la caja su aporte para el fondo de retiro, pues no tiene razón de ser. Esa cantidad equivale a 8.346.000 escudos.

La última indicación tiene por objeto buscar una salida al problema. A pesar de no estar conforme con el régimen previsional de Ferrocarriles —es un sistema de autoseguro en absoluto desfinanciado, que

sólo obtiene recursos gracias al aporte de la Empresa—, propuse que, en el plazo de cinco años y en términos progresivos, se hicieran imponibles las remuneraciones de los trabajadores de ese sector, facultando al Presidente de la República para determinar los procedimientos de aplicación y financiamiento. Aun cuando el plazo puede ser discutible, estimo que es prudente.

En Chile se han dictado legislaciones de esta índole, mediante las cuales, en forma paulatina, se ha tratado de resolver problemas difíciles, como el que nos ocupa.

A mi juicio, la indicación, en caso de ser aprobada, eliminaría inclusive el problema de la inconstitucionalidad del proyecto. En efecto, en el plazo de cinco años, otorgando al Jefe del Estado la referida facultad, podría terminarse con el problema en forma progresiva, evitando las dificultades de financiamiento que origina el proyecto y que provocan el debate en torno de su inconstitucionalidad.

Reitero que las indicaciones del Ejecutivo no se han hecho de mala fe, sino con el objeto preciso de buscar una solución. El Gobierno no dispone en estos momentos de recursos para resolver los problemas que puedan plantearse. El Ministro de Hacienda debe enfrentar —agradezco al Honorable señor Chadwick la oportunidad que me ha brindado para referirme al déficit del próximo año— un desfinanciamiento de 1.100 millones de escudos, debido a la necesidad de otorgar los reajustes correspondientes a los servidores de la Administración Pública y mantener vigente en 1970 la totalidad de los programas de inversión.

Aparte ese desfinanciamiento —debo advertido al Congreso, porque es una situación grave—, existe un problema de orden previsional que deberá ser analizado por esta Corporación y que ya ha discutido la Cámara. Se trata de dos iniciativas que implican una carga de tipo tributario-previsional ascendente a 500 mi-

llones de escudos: la revalorización de pensiones de la ley N° 15.386 y el problema de los reajustes del Servicio de Seguro Social, cuyo pago sólo se ha podido hacer parcialmente, no porque el Fisco no haya hecho el aporte pertinente, sino porque el sistema de ese organismo se encuentra totalmente desfinanciado.

Debo advertir al Senado, como lo hice en la Cámara, que es muy peligroso el camino de seguir incrementando los gastos sin establecer al mismo tiempo la contrapartida por concepto de entradas de orden fiscal o para los regímenes previsionales, a fin de afrontar esos gastos. El proyecto en discusión es un nuevo grano de arena que contribuye a aumentar esos gastos.

Si se aprueba la indicación destinada a no hacer obligatorio el aporte de la Empresa a la Caja de Ferrocarriles, ascendente a 8.346.000 escudos —reitero que esto fue sugerido también por la Federación Industrial Ferroviaria—, y si se acepta la aplicación progresiva de este sistema —aquí se desea hacerla de una sola vez—, sería factible resolver el problema.

Esos son los fundamentos de las indicaciones del Ejecutivo. Creo cumplir con mi deber al dar a conocer la opinión del Gobierno. A mi juicio, ella será mantenida al formularse el veto.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Solicito el asentimiento de la Sala para declarar cerrado el debate sobre el particular y votar en conjunto las tres indicaciones.

Acordado.

El señor GARCIA.—Pido leer las indicaciones.

El señor FIGUEROA (Secretario). — La primera elimina, en el inciso primero del artículo 1º, la frase “licencias médicas curativas”.

La segunda agrega el siguiente artículo nuevo “La Empresa de los Ferrocarriles del Estado quedará exenta de efectuar los mayores aportes derivados de la apli-

cación de la presente ley a la Caja de Retiro y Previsión Social para incrementar el Fondo de Retiro del personal”.

La última también agrega un artículo nuevo: “La presente ley regirá, progresivamente, en el plazo de cinco años contado desde su publicación en el Diario Oficial. Para este efecto, se faculta al Presidente de la República para que dicte las disposiciones necesarias para su adecuada aplicación y financiamiento”.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — En votación las tres indicaciones.

— (*Durante la votación*).

La señora CAMPUSANO.— Los Senadores comunistas votaremos en contra de las tres indicaciones del señor Ministro, porque consideramos que, por sobre cualquier interés, está el de la masa de trabajadores que entrega parte de las riquezas del país.

Cada vez que se trata de beneficiar a los asalariados se traen a colación la Carta Fundamental, el Reglamento u otras disposiciones, y se agobia a los sectores populares del Senado que defienden las reivindicaciones de los trabajadores. Pero no se adopta la misma actitud cuando se desea beneficiar a otros sectores. Por ejemplo, nadie argumentó sobre la base de esos preceptos para defender los intereses de Chile en lo relativo al cobre; ni ha habido tal disposición para defender los intereses del país cuando se ha tratado de entregar a las compañías pesqueras 33 millones de escudos por concepto de bonificaciones. Entonces no había Presupuesto desfinanciado ni nada similar. Tampoco se ha recurrido a esos argumentos cuando, mediante el sistema del “drawback” —devolución de impuestos de exportación—, se ha devuelto vergonzosamente a grandes empresas 327.699.499 escudos. Es decir, el Fisco ha dejado de percibir, favoreciendo a esas “pobres” compañías —entre ellas, la Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones—, esa inmensa cantidad de dinero. ¡Por eso no hay recursos para financiar el proyecto

que beneficia a los trabajadores ferroviarios!

Estas son las razones por las cuales rechazamos las indicaciones del Ejecutivo.

El señor BALLESTEROS.— Acepto las indicaciones del Gobierno, menos la consistente en excluir lo relativo a las licencias médicas.

El señor GARCIA.— Después de estudiar el problema, consideramos que la solución la da lo resuelto por la Comisión de Hacienda. Creemos que esa fórmula es constitucional.

El señor MONTES.— En la mañana dijo otra cosa.

El señor GARCIA.— Esa es opinión de Su Señoría, porque no oyó lo que dije o no lo entendió bien. Pero no lo repetiré.

El señor MONTES.— Insisto en que el señor Senador dijo otra cosa.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — El Honorable señor García está fundando su voto. Ruego al Senador señor Montes no interrumpir.

El señor GARCIA. — Además, lo propuesto por la Comisión de Hacienda incluye las aspiraciones mínimas de los obreros ferroviarios. Las indicaciones formuladas por el señor Ministro desbaratan nuestras ideas y nuestro proyecto.

Por otra parte, deseábamos evitar el veto del Ejecutivo. Según las explicaciones del señor Ministro, ello sucederá.

Por eso, nos abstenemos.

El señor IBAÑEZ.— Esta mañana, al término del debate, uno de los Senadores comunistas dijo que los trabajadores ferroviarios estaban cansados de tramitaciones. Por eso, me extraña que el Partido Comunista adhiera a la posición de otras colectividades de Izquierda que piden la tramitación de un veto para abordar una situación que a nosotros nos corresponde resolver.

La señora CAMPUSANO.— Pero también había otra indicación.

El señor IBAÑEZ.— Aquí se desea despachar la iniciativa de la Cámara, a fin de que el Gobierno, por la vía del veto, en-



care el problema. Esto lo sostuvieron esta mañana los representantes de todos los partidos. Inclusive, un Senador comunista dio a conocer una lista de inmoralidades relativas a este proyecto. A mi juicio, olvidó una: la de sacar la castaña con la mano del gato.

No veo la razón por la cual el Senado deba abdicar del derecho de legislar. Si existía consenso entre los señores Senadores de que la iniciativa no era adecuada, que debía corregirse, que le faltaba financiamiento, era obligación de esta rama del Congreso dar una respuesta a todas esas preguntas. Dimos una. Probablemente, no era perfecta, ni mucho menos; no pretendimos que lo fuera; pero era una respuesta.

En cambio, el Senado faculta al Gobierno para legislar mediante el veto. Y, curiosamente, quienes sostienen esa teoría son los mismos que hace una semana se opusieron enconadamente a que mediante una reforma constitucional se estableciera un sistema para delegar facultades legislativas en el Poder Ejecutivo. Y esto es lo que precisamente está ocurriendo ahora.

Por eso, me interesa mucho dejar en claro, y que lo oigan los obreros ferroviarios desde la galería, que, primero, hay oposición a conceder facultades al Gobierno, pero cuando se trata de legislar sobre un problema espinudo como éste, los señores Senadores se hacen a un lado y dejan en manos del Ejecutivo la solución del problema.

La señora CAMPUSANO.—Se trata de una reivindicación de los trabajadores.

El señor IBÁÑEZ.—Es importante que esto quede en claro.

Formulamos una proposición. Puede que adolezca de errores; puede ser mejorada, lo sabemos. En cambio, los colegas de enfrente no han propuesto nada.

Antes de terminar mis observaciones, quiero hacerme cargo de una campaña absolutamente engañosa. Recojo las palabras pronunciadas por la Honorable seño-

ra Campusano sobre el "drawback", sistema que existe en el mundo entero para fomentar las exportaciones y dar trabajo a quienes laboran en las industrias respectivas.

La señora CAMPUSANO.—Si estuvieran en manos de los trabajadores, sería distinto.

El señor MONTES.—Es otra manera de explicar un privilegio.

El señor IBÁÑEZ.—Los Senadores comunistas preferirían cerrar todas las industrias y, también, que el Gobierno se viera privado de los inmensos ingresos derivados de las exportaciones, que permiten efectuar las importaciones que el país necesita.

El señor RODRIGUEZ. — Refiérase al otro punto.

El señor IBÁÑEZ.—No podemos aceptar, a propósito de una votación, afirmaciones como las formuladas por la Honorable colega.

Por las razones expuestas, me abstengo.

El señor MONTES.—¡Debe estar buena la mamadera y por eso la defienden!

El señor ALLENDE. — Cuando esta mañana eché de menos, con nostalgia parlamentaria, la presencia del señor Ministro, no hacía una frase.

Reconocemos la capacidad del señor Ministro; expone con claridad y defiende con mesura convincente sus argumentos e indicaciones. Frecuentemente, proporciona antecedentes que el Senado debe considerar. Y esta tarde lo hemos oído.

Discrepo esencialmente de la posición del señor Ministro en el sentido de que este proyecto sea constitucional o inconstitucional. En realidad, como lo ha reconocido el propio presidente de la Comisión de Trabajo, Honorable señor Tomás Reyes, el Senado no podía pronunciarse sobre la constitucionalidad de la iniciativa, por haber sido ya aprobada por la otra rama del Congreso. Esto es muy claro.

En seguida, el partido de Gobierno, que tiene la presidencia de las Comisiones de

Trabajo y de Hacienda y también la de la Corporación, pudo aplicar una disposición reglamentaria para que el proyecto no se sometiera a votación. Si a juicio del señor Ministro la iniciativa implica mayor gasto, el Presidente del Senado y los de las Comisiones mencionadas pudieron declararla improcedente. Para ello bastaba un oficio del Ejecutivo. Pero éste no se opuso ni tampoco los presidentes de las Comisiones. Por eso, ahora lo estamos votando. Quiero dejar claramente establecido que desde el punto de vista reglamentario, si se hubiera querido, se habría evitado este pronunciamiento.

Asimismo. . .

El señor BALLESTEROS. — Pero ya estaba aprobado por una rama del Congreso.

El señor ALLENDE.—. . . discrepo del señor Ministro en cuanto a que el proyecto no pueda financiarse por la vía del veto.

El financiamiento no sólo puede conseguirse con el establecimiento de tributos, sino también con el aumento de las tarifas y con economías en la Empresa. Al respecto, se han hecho dos proposiciones muy importantes: que la Empresa deje de mantener tarifas privilegiadas para compañías que perciben cuantiosas rentas, como las productoras de hierro, que, a pesar de los muchos privilegios que las benefician, dejan en el exterior gran parte de las divisas que ganan, situación que algunos señores Senadores no ignoran. Por otra parte, se ha sugerido que la Empresa deje de pagar comisiones a compañías privadas para proveerse de petróleo.

En consecuencia, el señor Ministro no tiene la razón.

Todavía más, los propios obreros han propuesto otro sistema de financiamiento. Están dispuestos a entregar parte de sus emolumentos a fin de completar sus imposiciones. Tampoco la Empresa estaría obligada a financiar el fondo de retiro. En esas circunstancias, es innecesario recurrir al tributo y al veto. A pesar de

las razones que dio, el señor Ministro va preso. . .

Voto que no las tres indicaciones.

El señor RODRIGUEZ. — Honorable señor García, no sea sectario: levánteme el pareo.

El señor ALLENDE.—¡Hágalo por el 18 de septiembre!

El señor GARCIA.—Si Su Señoría vota de la misma manera que nosotros, con todo gusto.

El señor RODRIGUEZ.— No voto, por estar pareado.

El señor SILVA ULLOA. — El señor Ministro se refirió en varias oportunidades a la indicación que formulé en la Comisión de Hacienda destinada a fijar como fecha de vigencia de la ley en proyecto el 1º de enero de 1970. En verdad, según los informes de esta Corporación, que aparecen en las páginas 569 y 573 del Manual del Senado —no los voy a leer porque quiero ser lo más breve posible—, “la limitación de la iniciativa parlamentaria respecto a proyectos de gastos establecidos en el inciso segundo del N° 4 del artículo 44 de la Constitución, se refiere exclusivamente a los gastos ordenados para el mismo año de vigencia de aquéllos”. Es decir, cuando propusimos que los gastos se produjeran el año próximo, estábamos cumpliendo con normas expresas de la Constitución.

En la mañana sostuve que debido a la negativa de despachar en la tarde de ayer el proyecto, el único camino que cabía, a fin de satisfacer las aspiraciones de los trabajadores ferroviarios, era rechazar todas las indicaciones, incluida la mía, con el objeto de que antes del término de la legislatura ordinaria pudiera terminar su tramitación en el Congreso, sin perjuicio de las observaciones que, ojalá, envíe el Ejecutivo, de acuerdo con el criterio sostenido por los dirigentes de los empleados y obreros de Ferrocarriles.

Por último, el señor Ministro expresó en su intervención que el séptimo convenio de excedentes agrícolas estaba apro-

bado en la ley de Presupuestos del presente año. Tampoco leeré el documento respectivo, porque comprendo la impaciencia de quienes están esperando el resultado de este debate. En todo caso, en la página 323 de la ley de Presupuestos de este año se comprueba lo que sostuvimos: que sólo está aprobado el sexto convenio de excedentes agrícolas y que en ningún caso el Parlamento se ha pronunciado sobre la materia.

El señor BALLESTEROS.—Porque no necesita hacerlo.

El señor SILVA ULLOA.—Es necesario cumplir con ese trámite, porque se trata de un convenio entre una institución estatal chilena con otra norteamericana del mismo tipo. Como todo ello implica gastos, el Parlamento debe conocerlo. Además, desde el mismo momento en que la Empresa de Comercio Agrícola celebra el convenio con la institución norteamericana, se está comprometiendo el honor nacional, pues está de por medio el aval del Estado.

El señor BALLESTEROS.— Se trata de créditos.

El señor SILVA ULLOA. — Según la terminología usada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, en esta materia se compromete el honor nacional. Por ello, tenemos perfecto derecho a exigir el conocimiento integral del séptimo convenio de excedentes agrícolas. Lo expresado por el señor Ministro no tiene ninguna razón de ser.

Por no haberse escuchado nuestra proposición de ayer, no somos responsables de lo que hoy sucede. Anoche estábamos dispuestos a trabajar hasta la hora que hubiere sido necesario, con el objeto de que el proyecto cumpliera segundo trámite constitucional y pasara a la Cámara, para que ésta se pronunciara sobre las enmiendas que hubiéramos aprobado.

Voto en contra de todas las indicaciones.

El señor CHADWICK.—Voy a hacer-

me cargo de algunas observaciones del señor Ministro en los términos más breves.

El señor Ministro objetó mi referencia a que había un déficit de 1.300 millones, diciendo que tal vez no había entendido el alcance de su declaración de los últimos días del mes de agosto.

Es importante determinar con exactitud la política del Gobierno al respecto. Presenta en esa fecha un proyecto de ley de Presupuestos aparentemente financiado; pero no dispone ni calcula recursos para hacer el reajuste. El país debe preguntarse cómo es posible que, después de haber sufrido una desvalorización monetaria ascendente a 26,8% en lo que va corrido del año, se presente un cálculo de los gastos de la nación en que no figure una provisión de fondos para atender el pago de reajustes. Es indudable que el cálculo fue presentado en términos mañosos, pues el reajuste tendrá que otorgarse al personal del sector público, de modo que pueda absorber una inflación de la cuantía de la que hoy está sufriendo la economía nacional.

Lo dicho comprueba que la cifra de 1.300 millones de escudos no es excesiva, ya que el señor Ministro ha expresado que falta la cantidad de 1.100 millones, principalmente para los efectos del reajuste. Todavía hay que agregar quinientos millones de escudos para dar cumplimiento a leyes previsionales y, también, los recursos que deben destinarse al Servicio de Seguro Social, a fin de que pueda financiar sus obligaciones con la masa de sus imponentes.

Ahora me quiero referir a lo que ha dicho el Honorable señor Ibáñez respecto del "drawback". El señor Senador sostiene que los exportadores están proporcionando trabajo a la gente y recursos al Estado para que pueda importar. La verdad estricta es que el sistema de "drawback" funciona sobre la base de una ficción; aparenta ser devolución de impuestos, pero en los hechos es una subvención fijada en porcentaje por los valores de venta, incluidos los fletes,...

El señor IBÁÑEZ.—Para fomentar las exportaciones.

El señor CHADWICK. — ... para fomentar las exportaciones.

Se fomentan las exportaciones a costa del Estado, para asegurar utilidades a los empresarios. Eso es lo que nos repugna a todos los sectores de Izquierda, porque si el país hace el sacrificio lo lógico es que el beneficio favorezca a todos los trabajadores en general y no se dé por la vía del empresario, que lo retiene a título de utilidad.

Ese es el escándalo que hemos estado denunciando, porque es contrario al sentimiento más elemental de equidad el que un pueblo sometido a muy bajos salarios, a desocupación y al flagelo del alza constante de los precios tenga que presenciar cómo se acumulan las utilidades a favor de los empresarios exportadores por el sistema del "drawback".

Es cierto que ello se realiza en otros países, pero todos se rigen por el régimen capitalista, que nosotros repudiamos, y por lo tanto se realiza en contradicción con la tesis sostenida tradicionalmente por todos los sectores socialistas: la de que el comercio exterior debe ser un monopolio del Estado.

El señor IBÁÑEZ.—En los países socialistas más que en ningún otro se practica el "drawback".

El señor CHADWICK.— Es una regla distinta.

Voto que no.

El señor TARUD. — He oído con todo interés el debate y muchas cosas tendría que decir al respecto, pero no lo haré porque creo que hemos demorado demasiado el despacho de este proyecto.

Voto negativamente las tres indicaciones.

El señor HAMILTON.— Señor Presidente, ha habido un justificado pero en realidad alarmante apremio por despachar este proyecto.

El Senado funciona ordinariamente casi cuatro meses en el año. El primer mes

completo de la actual legislatura —fue mi primera experiencia en esta Corporación— transcurrió sin que ni siquiera se hubiera constituido; y, cuando lo hizo, los Senadores de las bancas de Izquierda nos tuvieron dos días en una discusión para saber si la ausencia del Honorable señor Allende en una votación constituía reglamentariamente empate o dispersión.

El señor ALLENDE. — Era muy importante.

El señor HAMILTON.—Me referiré a las indicaciones.

La primera exige a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de la obligación de efectuar determinados aportes a la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles. Como el señor Ministro lo ha explicado, ella emana de una proposición de los propios funcionarios de la Empresa.

Se podrá argüir en este momento que cualquier indicación aprobada supondría un tercer trámite constitucional y la demora consiguiente del proyecto. Yo creo —y he consultado al señor Ministro de Hacienda para hacer este ofrecimiento— que si esas indicaciones fueran aprobadas, el Ejecutivo se comprometería a incluir en la convocatoria a legislatura extraordinaria el proyecto, de manera que se pudiera discutir. No se vería forzado a un veto que puede ser totalmente supresivo de muchos aspectos que bien pueden arreglarse en el Congreso.

La segunda indicación se relaciona con la licencia curativa. Si bien esto se funda en razones de innegable justicia y tiene poca incidencia en el aspecto financiero, es, al igual que lo relativo al desahucio, inconstitucional. Nadie ha sostenido que no lo sea.

Se ha dicho que no corresponde al Senado declarar la inconstitucionalidad, porque ya la otra rama del Congreso —la Cámara de Diputados— se pronunció sobre el proyecto sin referirse a esta anomalía, por lo que habría quedado saneada.

El señor RODRIGUEZ.—Es lo que se dijo.

El señor HAMILTON.—Es una manera de evitar conflictos entre las dos ramas del Congreso.

Creo que la tesis es buena en la medida en que cabe alguna interpretación. Pero si es claro el vicio de inconstitucionalidad, no deja de serlo por la circunstancia anotada. Y los que estamos aquí hemos jurado respetar la Constitución y el Reglamento del Senado, y no los precedentes que siente la Cámara de Diputados.

La tercera y última indicación se refiere a la vigencia de la ley. Se propone un plazo de cinco años, que bien pudiera disminuirse, y se faculta al Ejecutivo para aplicarla gradualmente. Se ha retirado la indicación del Honorable señor Silva Ulloa para que la ley comenzara a regir el próximo año. Mejor dicho: él mismo la ha votado negativamente y ha sido rechazada por el Senado.

Si se hubiera aceptado, esta tercera indicación podría haberse discutido en el proyecto incluido en la convocatoria. Me extraña, además, la falta de fe de los Senadores de la Izquierda tradicional y su abanderado en sus posibilidades electorales. En definitiva, se trata en este caso de una facultad que debería ejercer el próximo Presidente de la República. . .

El señor MONTES.—No.

El señor ALLENDE.—No.

El señor HAMILTON.—Si el Honorable señor Allende se pronuncia en contra de ella es porque se considera anticipadamente derrotado.

Voto afirmativamente las tres indicaciones.

El señor ALLENDE. — Como soy creyente, creo en los treinta años de la Democracia Cristiana.

El señor CARMONA.—Muy brevemente. . .

El señor LORCA.—Tiene que comenzar el segundo período. . .

El señor CARMONA.— Quería referirme. . .

El señor ALLENDE.—Excúseme, señor Carmona, perdón.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Está fundando el voto el Honorable señor Carmona.

El señor ALLENDE.—Llame la atención al Honorable señor Lorca.

El señor CARMONA.—Ruego al señor Presidente hacer respetar mi derecho.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Es lo que estoy haciendo.

El señor CARMONA.—Me referiré al fundamento del voto del Honorable señor Allende. Por eso esperaba que él me escuchara.

El señor ALLENDE.—Con el mayor agrado.

El señor CARMONA. — El Honorable señor Allende manifestó que estaba en la mano de cualquiera de los presidentes de las dos Comisiones —de Trabajo o de Hacienda— haber declarado la inconstitucionalidad del proyecto y haber solicitado por oficio al Gobierno que diera curso a su tramitación, si nosotros hubiéramos hecho cuestión de este asunto.

El señor RODRIGUEZ.—En la Cámara de Diputados.

El señor CARMONA.—Lo dijo aquí.

El señor ALLENDE.—Así es.

El señor CARMONA.— Quiero manifestar, porque es necesario aclarar las cosas, que tal afirmación del Honorable señor Allende es inconsecuente con su tesis de que, una vez emitido pronunciamiento por la Cámara de Diputados en un proyecto de ley, ya no existe posibilidad de hacerle ninguna observación de inconstitucionalidad en ninguna de sus tramitaciones en el Senado.

Debo dejar establecido que, hecha la consulta en la Comisión de Hacienda, la mayoría opinó, en virtud de los precedentes establecidos en el Senado, que esta Corporación no podía pronunciarse en esta materia porque ya el proyecto había pasado por la Cámara de Diputados. Por lo tanto, le estaba vedado al presidente de la Comisión formular la petición de oficio

a que se ha referido Su Señoría. Quería dejar expresa constancia de este punto.

El señor RODRIGUEZ.—No tiene ninguna importancia.

La señora CAMPUSANO. — Esa es la tesis defendida por Sus Señorías.

El señor CARMONA.—Por eso mismo.

El señor HAMILTON.—Todo lo que dice el Honorable señor Allende es importante.

El señor ALLENDE.—La señora Senadora se refiere al Honorable señor Carmona.

El señor CARMONA.— Que se respete mi derecho, señor Presidente.

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Lo estoy haciendo.

El señor CARMONA.—Creo que es importante, porque me parece errado el criterio que ha aplicado esta Corporación en problemas de constitucionalidad. Sostengo que la inconstitucionalidad nace en el momento en que se pronuncia la Cámara de Diputados y no antes. Por lo tanto, no hay oportunidad de declarar la inconstitucionalidad sino una vez que la Cámara se ha pronunciado sobre un proyecto, una indicación o un artículo.

El señor RODRIGUEZ.—¿Por qué no lo hizo el señor Valenzuela Valderrama?

El señor CARMONA.—Me extraña la actitud del Honorable señor Allende en el sentido de que, respecto de una de las indicaciones del señor Ministro, que encuentra justa porque ha sido propuesta por los mismos trabajadores, el señor Senador diga algo digno de Ripley: "La voto negativamente porque me interesa que se nos presente en el veto",...

El señor ALLENDE.— No he dicho eso.

El señor CARMONA.—... en circunstancias de que tiene la posibilidad de aprobarla ahora.

Por las razones expresadas por el señor Ministro sobre la conveniencia de las indicaciones, voto afirmativamente.

El señor RODRIGUEZ.—En la Cámara quedaría empantanado el proyecto.

El señor REYES. — Señor Presidente, antes de que empezara la votación propuse una fórmula que fue mal interpretada y que me parecía conducente a dar solución positiva al asunto que interesa a los ferroviarios. No fue aceptada, y estamos insistiendo en el proyecto de la Cámara de Diputados, aun cuando tenemos todos el convencimiento, manifestado en las Comisiones e incluso en este debate, de que es imperfecto —uso el calificativo más suave— y, por lo tanto, el Ejecutivo se verá en la necesidad de vetarlo...

El señor SILVA ULLOA. — De mejorarlo.

El señor REYES.—... para corregirlo sustancialmente.

Por nuestra parte, subsiste el convencimiento de que la iniciativa es inconstitucional, y creemos que lo mismo sostiene el Ejecutivo.

Compartimos las dudas del señor Ministro en cuanto a que sea factible proponer un financiamiento adicional por medio del veto. Nos parece discutible que en un trámite no regular, como es el veto, puedan agregarse disposiciones relativas a impuestos. Pero existe la posibilidad sugerida aquí de obtener financiamientos indirectos mediante limitaciones de los beneficios de la Empresa o regulaciones internas de la misma en cuanto a sus contratos, u otras. Es evidente que de este modo podrían obtenerse recursos para cubrir parte de los gastos que el proyecto implica.

El señor ALLENDE.—Eso es lo que yo dije.

El señor REYES.—Es probable que, como consecuencia del proceso que aquí se está finiquitando, que se traducirá finalmente en la aprobación del texto de la Cámara de Diputados, mucha gente pretenda haber obtenido un triunfo; o, por último, que algunos sectores políticos digan: "Presionamos o arrinconamos lo suficiente a otros sectores hasta que tuvieron que doblegarse". En buena hora den esa ver-

sión. A nosotros no nos afecta que algunos señores Senadores...

El señor RODRIGUEZ. — Se pone el parche antes de la herida.

El señor REYES. — ...se satisfagan dando cuenta de deserciones u otros hechos por el estilo que eventualmente puedan haberse producido.

Si ése es el precio que quiere ganarse de esta discusión, ahí está gratuitamente otorgado.

Hemos querido proceder con seriedad.

En definitiva, el proyecto, en los términos en que lo despachará el Senado, será inoperante, y los propios trabajadores tienen conciencia de que no podrá mantenerse en esas condiciones, ya que ellos mismos han sugerido cambios que alteran sustancialmente aquello a que nosotros ahora estamos dando el pase.

De ahí que nos pronunciemos por las indicaciones del señor Ministro, que encuadran el texto de la iniciativa en lo que

en alguna medida se acerca a lo constitucional. Y con mayor razón lo hacemos cuando una de esas indicaciones ha sido aprobada por el propio gremio de los ferroviarios.

Voto que sí.

—*Se rechazan las indicaciones (12 votos contra 9, 1 abstención y 3 pareos).*

El señor NOEMI (Vicepresidente). — Como consecuencia del rechazo de las indicaciones, queda aprobado el proyecto en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados.

Se me informa que los Comités han acordado que se levante la sesión.

¿Habrá acuerdo?

Acordado.

Se levanta la sesión.

—*Se levantó a las 17.51.*

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

## ANEXOS.

### DOCUMENTOS.

#### 1

*PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CAMARA DE  
DIPUTADOS QUE CONCEDE UN NUEVO PLAZO PARA  
INSCRIBIRSE EN EL REGISTRO NACIONAL DE  
COMERCIANTES.*

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

Proyecto de ley:

*Artículo único.*—Concédese un nuevo plazo a los comerciantes para inscribirse en el Registro Nacional de Comerciantes Establecidos de Chile, de 60 días, contados desde la fecha de publicación de la presente ley.”

Dios guarde a V. E.

(F'do.): *Héctor Valenzuela Valderrama.—Eduardo Mena.*

#### 2

*INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA, RECAIDO  
EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CA-  
MARA DE DIPUTADOS QUE HACE IMPONIBLES LAS  
REMUNERACIONES ANEXAS DE EMPLEADOS Y OBRE-  
ROS DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES  
DEL ESTADO.*

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que hace impondibles las remuneraciones anexas de empleados y obreros de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

A la sesión en que se estudió esta iniciativa concurrieron, además de los miembros de vuestra Comisión, el señor Ministro de Hacienda, don Andrés Zaldívar; el señor Superintendente de Seguridad Social, don Carlos Briones; el Subdirector Administrativo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, don Gonzalo Millán, y el Jefe de Finanzas de la misma, don Hugo Godoy.

Asimismo, se escucharon exposiciones de don Edmundo Polanco, Presidente de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, y de don Waldo Iriarte, representante de la Unión de Obreros Ferroviarios de Chile.



En primer término, se debatió la constitucionalidad del proyecto, materia que el Honorable Senador Presidente de la Comisión sometió a la consideración de ésta.

El Honorable Senador señor Carmona manifestó que procedía en tal forma, debido a que existían precedentes contradictorios sobre la declaración de inconstitucionalidad por el Senado de proyectos de ley en segundo trámite constitucional que regulan pensiones de jubilación del sector público.

A su juicio, sin embargo, la situación es clara, debido a que el artículo único del proyecto infringe la norma contenida en el inciso segundo del N° 4° del artículo 44 de la Constitución Política del Estado, al ordenar un gasto con cargo a los fondos de la Nación, sin crear o indicar al mismo tiempo, las fuentes de recursos necesarios para atenderlo y, por lo tanto, le son aplicables a este caso los diversos mecanismos contenidos en los Reglamentos de ambas ramas del Congreso Nacional para adecuar los proyectos de ley a las normas constitucionales.

El señor Ministro de Hacienda sostuvo que el proyecto de ley es inconstitucional, también, porque aumenta el monto de parte de las llamadas "pensiones perseguidoras" del sector público, materia que, como lo han reconocido diversos informes de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Senado, es de iniciativa exclusiva del Ejecutivo, patrocinio con que no cuenta el proyecto en debate.

El Honorable Senador señor Bossay expresó que si el proyecto hubiere sido iniciado en el Senado podría discutirse su constitucionalidad, ya que la práctica parlamentaria ha sido uniforme en los últimos años en el sentido de que ninguna de las ramas del Congreso Nacional pueda hacer una declaración de tal naturaleza respecto de los acuerdos de la otra, caso en que se encuentra el proyecto en informe.

Asimismo, hizo presente que la Honorable Cámara de Diputados, por unanimidad e incluyendo dentro de ella a los representantes del Partido de Gobierno, coloca en una situación muy difícil al Senado, porque le impide financiar la iniciativa de ley en informe por medio de impuestos, al no contenerlos y ser dicha materia de origen exclusivo en la referida Cámara.

Agregó que dadas las citadas características de la iniciativa en informe, no existe otra alternativa para la Cámara revisora que decir sí o no al proyecto, sin perjuicio de que durante la tramitación de las observaciones respectivas se debatan las materias que sobre este punto proponga el Presidente de la República.

El señor Superintendente de Seguridad Social expresó que el sistema previsional de los funcionarios ferroviarios era una muestra de los absurdos a que ha llegado la legislación en esta materia.

En efecto, la Caja respectiva sólo tiene a su cargo los montepíos del mencionado personal, las pensiones de sus propios empleados y la concesión de uno que otro préstamo, mientras que la propia Empresa paga las demás prestaciones.

Respecto de los montepíos no existe problema de financiamiento, debido a que éste se efectúa con las cotizaciones de los propios benefi-

ciarios, pero que sí lo tienen los aumentos de las pensiones, de los desahucios y de las licencias médicas, que son de cargo directo de la entidad empleadora.

En cuanto al desahucio, por sus especiales características: ausencia de tope y una imposición diferenciada del 2, el 3 y el 4%, sólo es financiado por los empleados en un 21%, mientras que en el resto de la Administración su pago está respaldado íntegramente por las cotizaciones de los interesados.

Asimismo, el reajuste de las pensiones, de acuerdo con los mecanismos vigentes, es efectuado por la Empresa por cuenta del Fisco cuando se trata de pensiones producidas por accidentes en actos de servicio (artículo 24 de la ley 10.343), de las llamadas "perseguidoras chicas" (artículo 63 de la misma ley), y de las denominadas "perseguidoras grandes" (artículo 64 de la citada ley).

El Honorable Senador señor Ibáñez expresó que las dos causales de inadmisibilidad planteadas se subsanarían si de el proyecto se suprimen las disposiciones que significan egresos para el Fisco y se financian los gastos de cargo de la Empresa, ya sea con cargo a los usuarios de la misma, de los propios empleados, o de economías o mejor administración de la referida entidad.

Opino que es importante, cuando se conceden esta clase de beneficios, que los que los pagan sepan que los están pagando, y que en consecuencia, si se considera justo hacer impondibles todas las remuneraciones del personal de la Empresa, es lógico que las personas que la usan, si no hay otra fuente de recursos, paguen el gasto. Añadió que si por el alza de tarifas se desplaza lo transportado por ferrocarril a otros medios de comunicaciones, es conveniente que los beneficiarios del proyecto sepan que quedarán cesantes por efectuar peticiones exorbitantes o que exceden la medida de lo prudente.

El Honorable Senador señor Silva dijo que concordaba con el planteamiento del Honorable Senador señor Bossay en el sentido de que no correspondía plantear en la actual etapa de tramitación del proyecto el problema de la constitucionalidad de sus normas.

Agregó que, por lo demás, si se fijaba como fecha de su vigencia el 1º de enero del próximo año, como lo aceptan los propios trabajadores, se solucionaba el problema de adecuar la iniciativa de ley en informe al inciso segundo del Nº 4º del artículo 44 de la Constitución, debido a que la jurisprudencia reiterada de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Senado había establecido que la citada restricción sólo es aplicable a los gastos que se ordenan para el mismo año en que se dicta la norma.

En cuanto al hecho de que la Empresa sea una Caja de Previsión, manifestó que ello no era responsabilidad de los trabajadores sino de ella misma, que ha querido mantener un sistema de autoseguro en lugar de establecer una previsión diferenciada mediante imposiciones.

Añadió que, por otra parte, había que tener presente que la Empresa ha establecido un sistema de imposibilidad restringida, que contradice el criterio general que ha tenido el Estado respecto del sector privado en

el sentido de que debe cotizarse sobre la totalidad de las remuneraciones.

Agregó que no existen antecedentes que abonen la efectividad de las cifras sobre costo del proyecto en informe.

Los Honorables Senadores señores Carmona y Hamilton expresaron que no entraban a considerar la justicia o injusticia de la iniciativa, debido a que era imposible aprobarla por infringir un precepto constitucional.

Agregaron que según el artículo 112 del Reglamento del Senado, la declaración de inadmisibilidad de un proyecto de tal especie podía efectuarse en cualquier momento de su tramitación.

Dijeron en seguida, que habían planteado la referida situación, debido a que el Senado se encontraba en la imposibilidad de financiar el proyecto al carecer de iniciativa para crear nuevos tributos, por no contenerlos la proposición legal en informe.

Vuestra Comisión, con los votos de los Honorables Senadores señores Bossay, Ibáñez y Silva, y la oposición de los Honorables Senadores señores Carmona y Hamilton, declaró constitucional el proyecto.

El Honorable Senador señor Ibáñez manifestó que votaba en el sentido referido porque presentaría indicaciones que adecuarían las disposiciones de la iniciativa en informe a las normas constitucionales. Agregó que las referidas indicaciones tendrían por única finalidad la señalada y no significarían en ningún caso una manifestación de su opinión sobre los beneficios respectivos. Para formularlas solicitó, también, a los señores representantes de la Empresa que hicieran una breve exposición de la situación financiera de la misma.

El señor Godoy manifestó que la actual Administración de la Empresa, al hacerse cargo de ella, se trazó tres objetivos esenciales: 1) Mejorar la situación económico-financiera de la Empresa, disminuyendo la fuerte dependencia del aporte fiscal; 2) acelerar al máximo posible los gastos de inversión, tanto para disminuir los costos de operación como para poner a tono la empresa con los nuevos conceptos existentes en materia de servicio ferroviario, y 3) llevar a cabo una política de personal que permitiera elevar el nivel de eficiencia, subsanando serias anomalías que estaban ocurriendo en cuanto a la falta de equidad respecto de ciertos grupos postergados.

Para ello se propusieron los siguientes medios:

- Una recuperación tarifaria real de un 5% anual;
- Un incremento del volumen de transporte en una tasa aproximada al 4% anual;
- Una disminución del costo medio general por unidad de transporte, y
- Un detallado programa de inversiones para el período, aumentando la inversión en escudos así como contratando créditos en el extranjero.

El cumplimiento de esta política se ha efectuado en la siguiente forma:

- La política de recuperación tarifaria se ha cumplido de acuerdo a lo programado, tal es así que en los últimos cuatro años se ha recuperado en términos reales un 20,7% del valor de las tarifas;

—El incremento del transporte ferroviario no ha sido lo satisfactorio que se esperaba: es así como a fines de 1969 se tendrá un incremento único del 11% contra un programa de sobre el 22%. Esto hace pensar que la recuperación tarifaria ha sido negativa respecto al mejoramiento de los niveles de transporte;

—La disminución del costo medio por unidad de tráfico no se ha cumplido en absoluto. Los costos han ido subiendo, teniendo como causa principal el aumento del nivel medio real de remuneraciones por persona al año, que ha alcanzado la cifra del 52% en el período 1965-69, en moneda de valor estable.

Esta situación ha llevado a que en el año 1969, del presupuesto de explotación el 72% corresponda a gastos en remuneraciones y previsión social, y el 28% a desembolsos por concepto de suministros, materiales, contratos, etcétera.

De la cifra de 72% antes señalada, en previsión social se gastan E<sup>o</sup> 151.000.000, y E<sup>o</sup> 451.000.000 en remuneraciones, lo que da un total de E<sup>o</sup> 602.000.000, siendo el monto del citado presupuesto para 1969 de E<sup>o</sup> 829.000.000.

Los aportes fiscales son de E<sup>o</sup> 207.000.000, incluidos E<sup>o</sup> 35.000.000 por Revalorización de Pensiones. Los ingresos propios ascienden al resto, es decir, alrededor de E<sup>o</sup> 620.000.000.

En consecuencia, se ha cumplido con la reducción del aporte fiscal, que era del 43,55% del total de los gastos en 1964, a un 28,2%. Estas son cifras del presupuesto corriente, porque la inversión siempre ha sido de cargo fiscal.

Dicha inversión ha tenido un fuerte incremento, que se funda en la disponibilidad que se ha dejado al erario al disminuir en forma significativa el aporte fiscal al presupuesto de operaciones. En 1969, la inversión programada alcanza a E<sup>o</sup> 188.000.000 y US\$ 5.500.000. En 1964, la inversión fue de E<sup>o</sup> 134.000.000 (moneda de 1969) y US\$ 993.000.

Estos antecedentes revelan que los límites que dispone la Empresa para otorgar mejoramientos son muy estrechos, debido a que sólo puede actuar sobre el 28% de los gastos que no constituyen remuneraciones ni previsión. Si se compromete un mayor volumen de recursos en este tipo de beneficios, ello podría significar la imposibilidad para la empresa de mantenerse dentro de márgenes competitivos, pasando a ser una entidad cuya principal misión sería pagar remuneraciones y pensiones, dejándola totalmente amarrada para entrar en una competencia que está muy fuerte en este momento.

Agregó que el personal activo de los Ferrocarriles del Estado es de alrededor de 25.000 personas, y el pasivo 14.900, de los cuales son jubilados 13.800 y montepiados 1.100. Puntualizó que se había disminuido el personal en 220 plazas aproximadamente durante la presente administración.

Por último, dijo que según los estudios efectuados por la Empresa, el costo del proyecto, excluidos los montepíos, era de E<sup>o</sup> 27.691.600 para ella, E<sup>o</sup> 6.398.600 para el personal y E<sup>o</sup> 23.350.000 para el Fisco.

El señor Polanco expresó que las remuneraciones del gremio ferro-

vario comprenden dos rubros: el sueldo base y las remuneraciones anexas, que en muchos casos duplican el sueldo base. Estas llamadas remuneraciones anexas, especialmente los tratos, no son imponibles, lo que trae las siguientes consecuencias:

1) El trabajador que se acoge a licencia por enfermedad, sólo percibe el sueldo base, lo que es injusto porque en dicho caso es cuando se requieren mayores recursos.

2) Para fijar las pensiones de jubilación sólo se considera el sueldo base. La Empresa otorga un beneficio llamado "grado flotante", que es la acumulación total de las rentas que se perciben, traducidas en un grado equivalente a esa remuneración. Pero esto no es un derecho de los trabajadores sino que su otorgamiento constituye una facultad del Director de la Empresa, que sólo puede aplicar en casos determinados. En la práctica, sólo se otorga a un 50% del personal que se va de la Empresa. Los requisitos para que se pueda conceder el grado flotante son: a) tener 30 años de servicios, para cuyo cómputo no se considera la continuidad de la previsión ni los años reconocidos; b) tener buena hoja de servicios; c) tener buena conducta, etc. Estos requisitos impiden que el beneficio se pueda otorgar a todos los trabajadores. Tal situación no es atribuible a la actual administración de la Empresa, sino que ha existido siempre. El trabajador que por cualquier motivo debe abandonar la Empresa sin contar con los requisitos mencionados, se va aproximadamente con un tercio del ingreso real.

3) El desahucio también corresponde al sueldo base. Está establecido el desahucio de un mes de sueldo por cada año y es financiado en parte por el personal ferroviario.

El problema principal que presenta este proyecto es el financiamiento y, en este aspecto, el personal está dispuesto a contribuir a él. Ha calculado E<sup>9</sup> 5.564.000 por nuevas imposiciones (tratos y remuneraciones anexas). Asimismo, podría destinarse a tal finalidad los E<sup>9</sup> 8.346.000 que la Empresa debe entregar a la Caja de Previsión de los Ferrocarriles del Estado, recursos que los trabajadores están dispuestos a ceder para tal objeto, ya que la mencionada Caja otorga muy pocos beneficios y mantiene una gran burocracia del orden de los 300 funcionarios. En consecuencia, el personal ferroviario entregaría al financiamiento del proyecto la suma de E<sup>9</sup> 14.000.000, sin perjuicio de otros posibles financiamientos que el gremio ha venido planteando desde hace mucho tiempo. Ellos son:

a) La utilización plena de la capacidad instalada de la Empresa. Hay maestranzas bastante modernizadas que están trabajando a un 40% ó 50% de la capacidad instalada, ya que esas son las necesidades de la Empresa. Pero si se abriera la perspectiva de tomar trabajos que no sean de ella, se aumentarían sensiblemente los ingresos, lo que redundaría en beneficio no sólo del personal sino también de la empresa. Tal podría suceder en el taller de fundición, en la planta de oxígeno, etcétera.

b) La posibilidad de que la Empresa compre directamente sus combustibles a ENAP, también sería otra importante economía.

El señor Iriarte manifestó que hace diez años que el gremio viene luchando para que las remuneraciones anexas sean imponibles.

Hay 8.000 obreros que están bajo el grado 19 y cuya renta es de E° 454, incluidas las remuneraciones anexas. Si jubilan, se van con menos de E° 300.

En este momento, más de 9.000 jubilados se van con menos de E° 300 mensuales de jubilación.

Vuestra Comisión, por unanimidad, aprobó en general el proyecto.

En seguida, el Honorable Senador señor Ibáñez formuló indicaciones para suprimir de los beneficios del proyecto el aumento del desahucio; para excluir de los mismos el aporte fiscal por reajustes de pensiones; para que el mayor gasto se financie con cargo a recursos ajenos al aporte fiscal, y para que el proyecto entre en vigencia a contar del 1° de enero de 1970.

El Honorable Senador autor de las indicaciones manifestó que las dos primeras tenían por finalidad eliminar el gasto fiscal; la tercera, financiar los nuevos egresos que debía efectuar la Empresa, agregando que si se utiliza el alza de tarifas para tal efecto, ésta no será mayor de un 3% promedio, y la cuarta, establecer el plazo necesario para que la Empresa busque el financiamiento que estime más adecuado escuchando a los trabajadores.

Añadió que si la referida alza es conveniente o inconveniente, posible o imposible, es un hecho que debe juzgar la Empresa y su personal.

El Honorable Senador señor Silva sostuvo que las indicaciones referidas no solucionaban el problema de fondo, porque excluían de sus normas a las pensiones por accidentes del trabajo y a las llamadas "perseguidoras", lo que a su juicio es injusto porque todos los trabajadores del sector público imponen sobre el conjunto de sus remuneraciones.

Agregó que todo escrúpulo constitucional que existiera podría solucionarse, como ya lo manifestó, fijándose como fecha de vigencia de los beneficios el 1° de enero del año próximo. Por ello, formuló indicación en tal sentido. En relación al alza de tarifas, dijo que se oponía a la aprobación de un precepto en tal sentido, debido a que el porcentaje necesario de su aumento para financiar el proyecto es muy bajo y que, por tanto, lo que se pretende es justificar un acto de tal naturaleza. Añadió que, por lo demás, esta materia no es de competencia del Congreso.

El Honorable Senador señor Ibáñez replicó que no se oponía a los mencionados beneficios, pero que su aprobación era imposible por carecer de financiamiento y no tener el Senado iniciativa para crearlo. Respecto al alza de tarifas, sostuvo que el Congreso Nacional debía actuar lógicamente cuando aprobaba un beneficio, o sea, diciendo explícitamente con cargo a qué lo establecía.

El Honorable Senador señor Bossay sostuvo que la misma exigencia que se le hace al sector privado respecto a las impositivas debía cumplirse por el sector público. Añadió que la solución del problema de financiamiento debía encontrarse durante la discusión de las observaciones respectivas.

Respecto del alza de tarifas, el señor Ministro de Hacienda manifes-

tó que era adecuado que si el Congreso Nacional aprobaba beneficios que significan mayores egresos a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, al mismo tiempo se estableciera que éstos podían efectuarse con cargo al citado aumento, porque así se definirían claramente las responsabilidades al respecto.

Agregó que, sin embargo, tal procedimiento no produce siempre el efecto deseado, debido a que puede restringir la utilización de los servicios de la Empresa.

En relación a salvar la constitucionalidad del proyecto mediante el establecimiento de una nueva fecha para su vigencia, dijo que tal procedimiento sólo postergaba el problema y mantenía el no financiamiento del mismo.

El Honorable Senador señor Hamilton propuso que las diversas posibilidades que tenga la Empresa para financiar el gasto se establezcan de manera facultativa, con el objeto de que sea su Dirección, conjuntamente con sus empleados, la que determine cuál alternativa es la más apropiada.

Vuestra Comisión, con los votos de los Honorables Senadores señores Carmona, Hamilton e Ibáñez, y la oposición de los Honorables Senadores señores Bossay y Silva, aprobó las diversas indicaciones, salvo la relativa a la fecha de vigencia del proyecto, que fue aprobada por unanimidad.

En consecuencia, tiene el honor de proponeros que aprobéis el proyecto en informe con las siguientes enmiendas:

#### Artículo único.

Pasa a ser artículo 1º.

En su inciso primero, sustituir las palabras “dentro de un plazo de sesenta días”, por las siguientes: “a contar del 1º de enero de 1970”, y suprimir el vocablo “desahucio”.

En su inciso final, agregar después de la palabra “personal”, lo siguiente: “y no se aplicará para los efectos establecidos en los artículos 24, 63 y 64 de la ley N° 10.343”.

A continuación, agregar el siguiente artículo 2º, nuevo:

“Artículo 2º—El mayor gasto que irroque la presente ley a la Empresa de Ferrocarriles del Estado podrá ser financiada mediante aumentos, por valores equivalentes, de las tarifas que cobra por sus servicios, destinación del fondo de retiro a esta finalidad o con cualquier otra clase de recursos.

Sin embargo, no podrá imputarse en ningún caso el mayor gasto al aumento del aporte fiscal.

---

Con las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

“Proyecto de ley:

“*Artículo 1º*—El Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado deberá, a contar del 1º de enero de 1970 y en uso de las atribuciones que le confiere el D.F.L. N° 94, establecer que serán imponibles y se considerarán como sueldo base para los efectos de jubilación, montepíos y licencias médicas curativas, las remuneraciones anexas que por su trabajo y producción percibe el personal de obreros y empleados de los diferentes Servicios de la citada empresa.

Para estos efectos se considerarán los tratos, bonificaciones, bonificaciones de asistencia y producción y otras remuneraciones análogas, que constituyan o no un porcentaje del sueldo base.

Lo dispuesto en los incisos anteriores en ningún caso significará disminuir los beneficios legales y reglamentarios vigentes que la Empresa está otorgando a su personal y no se aplicará para los efectos establecidos en los artículos 24, 63 y 64 de la ley N° 10.343.

*Artículo 2º*—El mayor gasto que irroque la presente ley a la Empresa de Ferrocarriles del Estado podrá ser financiado mediante aumentos, por valores equivalentes, de las tarifas que cobra por sus servicios, destinación del fondo de retiro a esta finalidad o con cualquier otra clase de recursos.

Sin embargo, no podrá imputarse en ningún caso el mayor gasto al aumento del aporte fiscal.”

---

Sala de la Comisión, a 16 de septiembre de 1969.

Acordado en sesión de esta fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Carmona (Presidente), Bossay, Hamilton, Ibáñez y Silva.

(Fdo.): *Iván Auger Labarca*, Secretario.

3

INFORME DE LA COMISION DE TRABAJO Y PREVISION SOCIAL RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS QUE HACE IMPONIBLES LAS REMUNERACIONES ANEXAS DE EMPLEADOS Y OBREROS DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social ha estudiado un proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que hace imponibles las remuneraciones anexas que percibe el personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

A las sesiones en que se trató esta materia asistieron el Subsecretario de Previsión Social, don Alvaro Covarrubias; el Superintendente de



Seguridad Social, don Carlos Briones; el Honorable Diputado señor Andrés Aylwin; el Director y Subdirector de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, señores Luis Falcone y Gonzalo Millán, respectivamente; don Hugo Godoy, Jefe de Finanzas de la misma Empresa; el Presidente de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, don Edmundo Polanco; don Guillermo Cruces, en representación del Consejo Ferroviario de San Bernardo y don Waldo Iriarte, en representación de la Unión de Obreros de Chile.

Dada la premura del tiempo, no nos ha sido posible entregar a la Sala un informe más amplio sobre esta importante materia, limitándonos a sintetizar sus aspectos principales.

Como anexos a este informe se acompañan los siguientes documentos: a) Informe N° 1.750, de fecha 27 de agosto último, del Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; b) Informe N° 1882, de 15 del mes en curso, de la Dirección de esa Empresa, que contiene una explicación de la incidencia financiera del proyecto, y c) Memorándum entregado a la Comisión por la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, en el cual efectúa la defensa del proyecto en informe y desvirtúa los planteamientos de la Empresa.

---

*Observaciones de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.*

La Empresa opina que el proyecto en informe producirá, en caso de ser aprobado, un fuerte impacto y distorsión en el sistema de remuneraciones del personal en servicio activo y del personal jubilado. Su costo es del orden de los E° 51.000.000, cuyo detalle figura en la página 6 de este informe, suma que se encuentra sin financiamiento. La iniciativa implica, además, modificaciones a las últimas leyes de reajustes de rentas del sector público en la parte en que esas disposiciones han consultado bonificaciones y otras remuneraciones análogas que tienen carácter de no imponibles.

*Posición de la Federación Industrial Ferroviaria de Chile.*

Este organismo estima que el planteamiento de la Empresa adolece de graves errores de apreciación. En efecto, el proyecto tiene por objeto, precisamente, terminar con la distorsión existente en cuanto a remuneraciones que al no ser imponibles, pierden el carácter de tales al enfermarse o jubilar el trabajador ferroviario, siendo tan evidente e injusto este desnivel que, al jubilar, aquellos personales que no han logrado el tope de sus carreras, gozan por breve tiempo de un ascenso que les permite mejorar relativamente su situación económica. En todo caso, esta posibilidad no es otorgada a todos los trabajadores, sino a una selección.

Además, señala que lo normal y correcto es que toda remuneración sea imponible, con el objeto de que exista la debida relación con la pensión de jubilación que el trabajador percibirá en el futuro.

En cuanto al costo, manifiesta que la cifra entregada por la Empresa no es real sino efectista, como se explica en el anexo correspondiente, acompañado a este informe.

El señor Superintendente de Seguridad Social expresó que los trabajadores tienen razón en pedir que todas las remuneraciones deban ser imponibles, beneficio que ya tienen los técnicos de la Empresa.

El financiamiento, tal como se presenta el proyecto, no puede ser otro que un aumento de los aportes fiscales.

Reitera que todas las remuneraciones deben ser imponibles, ya que los beneficios se regulan en relación con los aportes. El sistema jubilatorio debe ser financiado con aportes de la Empresa y con aportes de los asalariados. Debe buscarse un mecanismo que dé financiamiento a las jubilaciones; los montepíos no presentan problemas, ya que se financian totalmente con cargo de los trabajadores.

Respecto de las remuneraciones anexas, manifestó el señor Briones que ellas constituyen el 60% de las remuneraciones de los trabajadores de la Empresa. Habría que terminar con el sistema absurdo que significa que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado sea una entidad de previsión, en la que el Director tiene una serie de facultades, como asignar grados flotantes a quienes tienen 30 años de servicios, producir jubilaciones prematuras, etc. Todo ello tiene una gran incidencia en el sistema de seguridad social de los trabajadores. A su juicio es absurdo que exista una Caja de Previsión, como la de los Ferrocarriles, que sólo paga montepíos, concede jubilaciones a sus propios empleados y otorga un préstamo de Fiestas Patrias a los trabajadores ferroviarios y tiene enormes gastos de administración.

Lo que carece de financiamiento son los beneficios jubilatorios y la medicina curativa. El sistema a que están sujetos es el siguiente: el porcentaje de imposición que se destina a jubilación es fluctuante, varía entre un 11% y un 20%. El sistema de medicina curativa de estos personales, implantado por la ley N° 16.781, es contributivo: existe un aporte de los trabajadores del 1% de sus remuneraciones y un aporte de los empleadores del 1%, más un aporte adicional por las pensiones. A los trabajadores ferroviarios se les presenta un problema similar al que tenían los empleados particulares antes de la derogación del artículo 150 del Código del Trabajo, puesto que tienen remuneraciones decrecientes por licencia de enfermedad: 100% el primer mes, 75% el segundo, 50% el tercero y 25% el cuarto mes. La ley N° 16.781 sustituyó este sistema por otro que consiste en un aporte patronal del 1% de las remuneraciones destinado exclusivamente a formar un seguro social de enfermedad, que se da hasta un año y se puede prorrogar por seis meses más, con sueldo íntegro; si al término de ese período el trabajador no se ha recuperado, pasa a otro mecanismo protector de la seguridad social, que es la pensión de invalidez. En el sector público las licencias son indefinidas,

hasta que la Comisión de Medicina Preventiva declara que la salud del trabajador no es compatible con el servicio.

Por todas estas razones los trabajadores ferroviarios reclaman, a su juicio, con razón, de las diferencias que tiene su sistema de medicina curativa con los que favorecen a los sectores público y privado.

Explica que la Empresa paga actualmente 13.800 pensiones de jubilación; tiene 1.100 beneficiarios de montepío. En consecuencia, tiene a su costo directo, a 14.900 pensionados.

La Caja de Previsión, por su parte, tiene 120 jubilados (ex empleados de ella) y paga 14.100 pensiones de montepío. Son de su cargo, en total, 14.220 pensiones.

Todo el sector, entre beneficiarios de pensiones de jubilación y montepío, asciende a 29.120 pensionados.

---

El siguiente es el cuadro desglosado del mayor gasto fiscal y de la Empresa para el primer año de aplicación del proyecto:



Vuestra Comisión, con los votos de los Honorables Senadores señores Ballesteros, Acuña, Contreras y García, estimó justa esta iniciativa legal en cuanto hace imponibles ciertas rentas percibidas por los trabajadores, y le prestó su aprobación en general.

El proyecto consta de un artículo único que dispone que el Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado deberá, dentro de un plazo de 60 días, y en uso de las atribuciones que le confiere el D.F.L. N° 94, de 1960, que fijó el texto definitivo de la Ley de Administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, establecer que serán imponibles y se considerarán como sueldo base para los efectos de jubilación, desahucio, montepíos y licencias médicas curativas, las remuneraciones anexas que por su trabajo y producción percibe el personal de obreros y empleados de los diferentes Servicios de la citada Empresa, para cuyo efecto se considerarán los tratos, bonificaciones, bonificaciones de asistencia y producción y otras remuneraciones análogas, que constituyan o no un porcentaje de sueldo base.

En el debate habido en el seno de vuestra Comisión se llegó a la conclusión de que el proyecto involucra un costo para la Empresa y el Fisco de E° 51.041.600, sin que aquel organismo ni los trabajadores beneficiados hayan propuesto ninguna fórmula concreta de financiamiento. Sobre el particular, la Comisión estimó que dicho financiamiento debe efectuarse mediante un aporte tanto de la parte empresarial como de los trabajadores. Así, se obtendrían los fondos necesarios para cubrir el gasto del proyecto y otorgar mejores beneficios previsionales al referido personal por parte de la Empresa, ya que la Caja de Previsión de los Ferrocarriles del Estado se limita sólo a pagar montepíos y a conceder un préstamo para Fiestas Patrias, sistema que se encuentra al margen de todas las normas que se usan en los distintos mecanismos de la seguridad social moderna.

En efecto, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado importa, para estos efectos, una verdadera institución previsional por cuanto son de su cargo exclusivo, sin que exista aporte de los obreros y empleados, los beneficios de la jubilación, fondo de retiro y medicina preventiva y curativa. Ella debe aportar, además, la parte correspondiente a los desahucios de su personal.

El hecho de que la Empresa no propusiera financiamiento alguno, así como tampoco los trabajadores, y ante la necesidad de someter a dicho personal a algún sistema moderno de seguridad social, llevó a vuestra Comisión a determinar que, no siendo ella la Comisión técnica para pronunciarse sobre la financiación, debía prestarle su aprobación al proyecto en estudio por cuanto hace imponibles las remuneraciones anexas de los empleados y obreros de la Empresa, con lo cual aplica un sano criterio en materia previsional, dejando expresa constancia de que se encuentra desfinanciado en la suma antes señalada.

Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social, por unanimidad,

y considerando exclusivamente que el proyecto contiene una sana norma de seguridad social, tiene a honra recomendaros su aprobación en los mismos términos en que viene formulado.

El Honorable Senador señor Ballesteros dejó constancia de que votaba favorablemente esta iniciativa legal sólo por estimar justo el principio que ella sustenta, ya que al hacerse imponibles las remuneraciones anexas se permitirá al personal disfrutar de mayores beneficios previsionales. Sin embargo, hizo notar su preocupación por el desfinanciamiento del proyecto, expresando su esperanza de que la Comisión de Hacienda, que deberá pronunciarse sobre el financiamiento por imperio del Reglamento, encuentre la fórmula justa que permita hacer operable esta ley.

Sala de la Comisión, a 15 de septiembre de 1969.

Acordado en sesión de esta fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Ballesteros (Presidente), Acuña, Contreras y García. (Fdo.): *Andrés Rodríguez Cruchaga*, Secretario.

REF.: Informa Proyecto de Ley que hace imponibles remuneraciones anexas de empleados y obreros Empresa FF. CC. del E., oficio 1.388, de 12/8/69, Boletín N° 24.621.

D. N° 380/1750/.—

Santiago, 27 agosto de 1969.

Señor Presidente:

La Honorable Cámara de Diputados dio su aprobación al siguiente Proyecto de Ley:

“*Artículo único.*—El Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado deberá, dentro de un plazo de sesenta días y en uso de las atribuciones que le confiere el D.F.L. N° 94, establecer que serán imponibles y se considerarán como sueldo base para los efectos de jubilación, desahucio, montepíos y licencias médicas curativas, las remuneraciones anexas que por su trabajo y producción percibe el personal de obreros y empleados de los diferentes Servicios de la citada Empresa.

“Para estos efectos se considerarán los tratos, bonificaciones, bonificaciones de asistencia y producción y otras remuneraciones análogas, que constituyan o no un porcentaje del sueldo base.

“Lo dispuesto en los incisos anteriores en ningún caso significará disminuir los beneficios legales y reglamentarios vigentes que la Empresa está otorgando a su personal.”

El señor Presidente ha solicitado que esta Empresa de los Ferrocarriles del Estado emita un informe sobre la iniciativa legal transcrita.

Sobre el particular, esta Dirección debe informar a Ud. lo siguiente:

#### I.—*Observaciones Generales.*

El proyecto en referencia producirá en caso de ser aprobado un fuerte impacto y distorsión en el sistema de remuneraciones del personal

en servicio activo y del personal jubilado y tiene un costo elevadísimo para el cual no se consulta financiamiento alguno e implica, además, modificaciones a las últimas leyes de reajustes de rentas del sector público en la parte en que esas disposiciones han consultado bonificaciones y "otras remuneraciones análogas" que tienen carácter no imponible.

## II.—Observaciones Particulares.

1.—*Jubilación.*—El personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado no contribuye con aporte alguno al financiamiento del sistema de jubilaciones que es de cargo total y exclusivo de la Empresa.

En consecuencia, al darle el proyecto de ley citado el carácter de sueldo base e imponible a todas las remuneraciones anexas sólo se producirá el efecto de aumentar las pensiones de jubilación futuras, sin que ello signifique ninguna contribución del personal a este nuevo beneficio.

La situación expuesta es aun más grave si se considera que ella tendrá una repercusión directa en las rentas del personal actualmente jubilado en los siguientes aspectos:

a) Reajuste automático de las pensiones de jubilados afectos a los artículos 24, 63 y 64 de la ley 10.343; y

b) Incidencia en el reajuste de las pensiones del personal ferroviario de acuerdo con la ley de Revalorización de Pensiones, ya que él se determina en función de las remuneraciones imponibles del personal similar en servicio activo. (Artículo 6º Ley 15.386).

Además, fundamentar el proyecto en el perjuicio que sufriría al retirarse de la Empresa el personal de maestranzas de los Ferrocarriles del Estado que percibe tratos y anexos, constituye una afirmación inexacta por cuanto dicho personal al jubilar como Jefe de Taller, etapa superior de su carrera, lo hace con la totalidad de la renta que percibe a la fecha de su retiro.

Si por razones escalafonarias o de carreras no alcanzan a ocupar cargos de Jefes de Talleres se les otorgan iguales rentas que a éstos para retirarse siempre que cumplan treinta años de servicios. De tal modo, el proyecto en referencia sólo favorecerá las jubilaciones prematuras que los servidores ferroviarios pueden obtener con 10 años de servicios y 45 de edad o con 15 años de servicios, si son declarados cesantes.

2.—*Desahucio.*—El desahucio para el personal ferroviario corresponde a un mes de sueldo base por cada año de servicio prestado a la Empresa y se financia sólo en parte con aporte del mismo personal equivalentes al 2%, 3% y 4% de sus respectivas rentas bases según tenga hasta 10, más de 10 y hasta 20, o más de 20 años de servicios. (En la Administración Pública el aporte asciende a un 6%).

Dicho aporte representa una cantidad inferior al 50% de los desahucios que se pagan y, en consecuencia, se estaría otorgando un beneficio no financiado cuyo desfinanciamiento se vería aumentado, pues el mayor monto de desahucio a obtener sólo se cotizaría a partir de la vigencia de la ley sin aportarse nada para el mayor pago correspondiente a los años anteriores en los cuales se cotizó por montos más reducidos.

Por otra parte, las asignaciones o rentas imponibles del personal fe-

roviario sirven solamente para jubilar pero no son computables para el desahucio puesto que éste se calcula sobre la renta base. Hacer computable para el desahucio las actuales rentas o asignaciones imponibles y, además, las no imponibles, alteraría todas las normas actuales que rigen el procedimiento y cálculo que se sigue para otorgar este beneficio, ya muy amplio, toda vez que no está limitado a 24 meses como en la administración pública sino se paga a razón de un mes por año cualquiera que sea el tiempo trabajado por el beneficiario en la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

3.—*Montepío*.—Por las mismas consideraciones anteriores, el aumento de las pensiones de jubilación y de las rentas imponibles del personal en servicio activo producirá también un mayor gasto por concepto de pensiones de montepío, por cuanto éstas se calculan tomando como base la pensión de jubilación o las rentas computables para calcularlas, según se trate de fallecidos jubilados o en servicio activo. En todo caso, se hace presente que esta materia y sus repercusiones corresponden a la Caja de Retiros y Previsión Social de Ferrocarriles del Estado.

4.—*Licencias Médicas*.—Las remuneraciones anexas que son en función de un incremento del rendimiento del personal, como los tratos o bonificaciones por asistencia, tienen su financiamiento en la mayor producción que obtiene la Empresa.

Al considerarse imponibles y sueldo base para los efectos de licencias médicas curativas, la Empresa incurriría en un pago no financiado con la correspondiente contribución del personal en nuevos bienes o servicios.

### III.—*Aplicación del Proyecto.*

El proyecto comprende a todo el personal ferroviario, pues contiene enunciados muy generales y se refiere a remuneraciones anexas que “por su trabajo y producción percibe el personal de obreros y empleados de los diferentes servicios de la citada Empresa.”

Además, se mencionan en él los “tratos”, “bonificaciones”, “bonificaciones de asistencia y producción” y “otras remuneraciones análogas, que constituyan o no un porcentaje del sueldo base”. Muchas de estas remuneraciones varían mes a mes, no obstante lo cual, el proyecto no señala procedimiento alguno para determinar las sumas que en definitiva servirán de base para calcular los mayores montos de desahucio, jubilaciones y montepíos.

### IV.—*Costo Mínimo del Proyecto.*

A pesar de lo complejo que resulta calcular la incidencia económica del proyecto en un plazo breve, considerando su repercusión directa en el pago de desahucios y jubilaciones de reajuste automático (Artículos 24, 63 y 64, Ley 10.343), se puede estimar que su costo para la Empresa no será inferior a la suma de E<sup>9</sup> 60.000.000 anuales.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado no está en condiciones económicas que le permitan atender el cumplimiento del referido proyec-



to de ley, por tal razón, afectará a su personal en la misma medida en que los beneficios que se propone otorgar desfinancien los rubros presupuestarios destinados a pagar remuneraciones y beneficios previsionales. Saluda atentamente a Ud.

Al señor Presidente de la Comisión de Trabajo y Previsión Social.  
Senado de la República.  
Presente.

#### IV

REF.: Su oficio N° 1.423, de fecha 12 de septiembre en curso.

D. N° 380/1882/—

Santiago, 15 de septiembre de 1969.

Señor Presidente:

En relación con el Proyecto de Ley que hace impositivas las remuneraciones anexas del personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, esa Honorable Comisión acordó solicitar a esta Dirección un estudio detallado y desglosado para el financiamiento de la referida iniciativa legal, indicando el aporte que deberán hacer tanto la Empresa como los trabajadores.

1.—*Situación actual.*—Antes de analizar el mayor gasto del referido Proyecto de Ley y su posible financiamiento, es previo que esa Honorable Comisión considere los siguientes antecedentes:

1.—La Empresa de los Ferrocarriles del Estado paga de su exclusivo cargo las pensiones de jubilación de su personal, y es así como en el presupuesto correspondiente al presente año se consultan E° 109.000.000 para el pago de jubilaciones, sin que exista ningún aporte del personal ferroviario para contribuir al financiamiento de dicho beneficio.

2.—Los reajustes de las pensiones de jubilación son de cargo fiscal o de cargo del Fondo de Revalorización de Pensiones, aportando la Empresa al referido Fondo el 0,5% de las remuneraciones impositivas que paga a su personal y éste el 0,5%, aplicado sobre esas mismas remuneraciones.

3.—El desahucio compatible con la jubilación establecido por la ley 7.998, corresponde a un mes de sueldo base por cada año de servicio, sin tope alguno, y se financia en parte con un aporte del personal equivalente al 2%, 3% y 4% de las correspondientes rentas bases, según tenga hasta 10, más de 10 y hasta 20, o más de 20 años de servicio, respectivamente.

Considerando el balance efectuado al 30 de junio del presente año y las estimaciones presupuestarias basadas en balances de años anteriores, se puede concluir que en el año 1969 se pagará por concepto de desahucio una suma aproximada a E° 29.600.000 con un aporte del personal de E° 6.300.000, es decir, la Empresa contribuye al financiamiento de esos desahucios en un 78,7% y el personal solamente con un 21,3%.

4.—La Medicina Curativa del personal en servicio es de cargo ex-

clusivo de la Empresa y su costo para el presente año se ha estimado en E° 3.600.000. No existe aporte del personal.

5.—La Empresa aporta, además, a la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado, para contribuir a la formación del Fondo de Retiros del personal, un 5% de las remuneraciones imponibles, estimado para el año 1969 en E° 11.400.000. El Fondo de Retiro acumulado lo devuelve la Caja al personal cuando éste se retira de la Empresa.

6.—El Montepío es el único beneficio previsional que paga la Caja de Retiros al personal ferroviario y se financia totalmente con el 5% de las remuneraciones imponibles que aporta dicho personal a la Caja (Ley 12.522).

II.—*Mayor gasto del Proyecto.*—En mérito de los antecedentes expuestos, y sin considerar su incidencia acumulativa en materia de jubilaciones, ya que sin disminuir el costo inicial, se irán agregando cada año nuevos jubilados acogidos al nuevo sistema, se puede concluir que el Proyecto de Ley en estudio en esa Honorable Comisión producirá los siguientes efectos, solamente en su primer año de aplicación:

a) *Un mayor gasto para los Ferrocarriles del Estado por los siguientes conceptos:*

|  |           |               |
|--|-----------|---------------|
| Jubilación . . . . .                           | E°        | 5.082.500     |
| Desahucio . . . . .                            | E°        | 18.992.500    |
| Menos mayor aporte personal ..                 | 5.564.000 | 13.428.500    |
| Aporte Empresa a Caja para Fondo de Retiro ... |           | 8.346.000     |
| Revalorización de Pensiones . . . . .          |           | 834.600       |
| — <i>Total mayor gasto Empresa</i> . . . . .   |           | E° 27.691.600 |

b) El personal sin modificar sus porcentajes actuales de aportes, por el solo hecho de otorgarles a sus remuneraciones anexas el carácter de imponibles y sueldos bases para los efectos que indica el Proyecto, aportará una mayor suma:

|  |    |               |
|--|----|---------------|
| A los Ferrocarriles para el desahucio . . . . .        | E° | 5.564.000     |
| A la Caja de Retiros de FF. CC. por montepío . . . . . |    | 8.575.000     |
| Al Fondo de Revalorización de Pensiones . . . . .      |    | 834.600       |
| — <i>Total mayor aporte personal</i> . . . . .         |    | E° 14.973.600 |

(Se acompaña cuadro anexo).

c) Un Mayor Gravamen para el Fisco por concepto de reajuste de las pensiones de jubilación que se determinan en función de las rentas imponibles de los similares en servicio activo: 2.393 jubilados afectos al artículo 63 de la ley 10.343, modificada por el artículo 18 de la ley 15.386

(75%); y 540 jubilados por accidentes en el servicio afectos al artículo 24 de la ley 10.343 (100%).

Considerando que por concepto de jubilación, el personal acogido a las disposiciones señaladas percibe anualmente E<sup>9</sup> 34.100.000 y que el Proyecto de Ley significa un aumento del 68,50% en las rentas computables para la jubilación, se puede estimar que el mayor gasto fiscal para el primer año de aplicación, ascendería a E<sup>9</sup> 23.350.000.

d) El Proyecto no significará un mayor gasto para la Caja de Retiros de los Ferrocarriles por concepto de montepío, pues este beneficio se financia con el actual aporte del personal.

III.—*Financiamiento.*—El personal ferroviario se ha opuesto siempre a la implantación de nuevos aportes que tengan por objeto contribuir al financiamiento de sus actuales beneficios previsionales, pero este planteamiento no puede hacerse extensivo a la creación de nuevos beneficios previsionales o al mejoramiento de los que actualmente disfruta, sin acentuar aun más las anomalías del actual régimen previsional del personal ferroviario y sin provocar una grave situación económica a la Empresa que soporta actualmente en su mayor parte el financiamiento de dicho régimen previsional.

La finalidad perseguida con el Proyecto en estudio constituye una antigua aspiración del personal ferroviario, pero ella no se ha concretado hasta la fecha, precisamente, por su elevado costo y por las dificultades para establecer su adecuado financiamiento. En efecto, no sería justo ni equitativo gravar con un aporte uniforme todas las remuneraciones del personal, pues los beneficios que contempla el Proyecto de Ley que se analiza, benefician en forma muy desigual a este mismo personal: existen sectores cuyas remuneraciones son totalmente imponibles (Ej.: personal de tracción, especialistas); sectores de obreros y empleados cuyas remuneraciones no imponibles sólo alcanzan a un 14,33% de sus rentas bases (Ej.: obreros de Vía y Obras, obreros de transporte, empleados administrativos y de transporte, etc.), en comparación con los operarios de maestranzas en que sus tratos no imponibles superan hasta en más de un 100% sus respectivas rentas bases (Ej.: Maestranza de San Bernardo).

En consecuencia, para que exista una distribución equitativa de los nuevos aportes en relación con los beneficios que se otorgan, ellos sólo deberían gravar las remuneraciones anexas que de acuerdo con el Proyecto de Ley pasan a ser computables para los efectos del pago de jubilaciones y desahucios. Así, por ejemplo, para financiar el mayor gasto solamente por concepto de desahucio, y sin perjuicio de la actual cotización establecida por la ley 7.998, sería necesario establecer un nuevo aporte equivalente al 7% de las remuneraciones anexas que pasarían a ser desahuciables.

En lo que se refiere a una posible contribución de los Ferrocarriles del Estado al financiamiento del citado Proyecto de Ley, debe tenerse presente que esta Empresa no está en condiciones de afrontar mayores gravámenes en materia previsional con sus propios recursos, y como, de acuerdo con su Ley Orgánica, todos los gastos que ella efectúa deben ajustarse estrictamente a sus disponibilidades presupuestarias, esto significará en la práctica transformar en inaplicable la implantación de bene-

ficios desfinanciados, y crear graves perturbaciones en el actual sistema previsional ferroviario.

Por último, debe considerarse también que el déficit que origina la explotación ferroviaria es cubierto a través de aportes estatales consultados anualmente en el Presupuesto de la Nación, de manera, que el financiamiento de cualquier mayor gasto no consultado, como de los nuevos gravámenes de cargo fiscal que impone el Proyecto de Ley en materia de reajustes de pensiones, no son de competencia ni de la resolución de esta Empresa.

Saluda atentamente al señor Presidente de la Honorable Comisión.  
(Fdo.): *Gonzalo Millán Arrate*, Subdirector Administrativo.

Al señor Presidente de la Comisión de Trabajo y Previsión Social del Honorable Senado de la República.

Presente.

REF.: Objeciones formuladas por la Empresa de Ferrocarriles del Estado al Proyecto de Ley que hace imponibles las remuneraciones anexas del personal.

Santiago, 1º de septiembre de 1969.

Señor Presidente:

La Empresa de Ferrocarriles del Estado ha informado a esta Honorable Comisión sobre los alcances que el proyecto de la referencia tiene, observado desde su prisma e intereses, constituyendo cada uno de sus análisis una objeción.

Consideramos que la exposición de la Empresa adolece de fuertes errores de apreciación, probablemente —como lo expresa en uno de sus acápite —por la brevedad del plazo en que se vio compelido a evacuarla.

En efecto, en el acápite I.—Observaciones Generales, expresa que el Proyecto constituye una distorsión del sistema de remuneración del personal activo y jubilado; y que su elevadísimo costo no tiene financiamiento.

Estimamos que, a la inversa, precisamente el proyecto tiene por objeto terminar con la distorsión existente en cuanto a remuneraciones, que al no ser imponibles pierden el carácter de tales al enfermarse o jubilar el trabajador ferroviario, siendo tan evidente e injusto este desnivel, que, al jubilar aquellos personales que no han logrado el tope de su carrera, gozan por breve tiempo de un ascenso que les permite mejorar relativamente su situación económica. En todo caso esta posibilidad no es otorgada a todos los trabajadores, sino a una selección.

No se pretende distorsionar el sistema remuneratorio en el que se encuentran comprendidas las leyes de reajuste no imponibles, sino como repetimos sanear la situación anormal de las remuneraciones no imponibles. Lo normal y sano es que toda remuneración sea sueldo e imponible, para que exista la debida relación con las pensiones que dicho trabajador ganará en el futuro.

Por otra parte, la consideración general sobre el costo no es real, sino efectista, como lo demostraremos al referirnos a cada aspecto particular

en que incide el proyecto, resultando en definitiva que la prestación que requerirá de mayores recursos es el subsidio por licencia médica, que por su carácter es accidental y temporal.

En el segundo acápite Observaciones Particulares, se refiere a los siguientes aspectos:

1.—*Jubilaciones*.—Expresa que el fundamento del proyecto es inexacto en cuanto al perjuicio que sufre el personal de Maestranza al retirarse, puesto que como Jefe de Taller, jubila con la totalidad de su renta, y si no ha logrado ese cargo, teniendo 30 años de servicios, se le otorga las rentas equivalentes al jubilar.

Debemos dejar establecido que la situación formulada como general en el caso de las maestranzas, no lo es, ya que el otorgar las rentas de Jefe de Taller al que no ha logrado este cargo es sólo una facultad de la Dirección de la Empresa y no un derecho del trabajador. No se ha expresado qué ocurre en los demás servicios como Vía y Obras, Transporte, Materiales, Sanitario, etc.

Se agrega por la Empresa, que atendida la circunstancia señalada de otorgársele el grado máximo a quien no lo tiene, el proyecto sólo beneficiará a las jubilaciones prematuras.

Como ya lo expresáramos, se trata de convertir en un derecho de los trabajadores aquello que hoy es sólo una facultad de la Dirección, y por lo mismo ello permitirá que todos los trabajadores ferroviarios jubilen con sus rentas efectivas. La jubilación prematura es una contrapartida a la facultad de la Dirección de poner término a los contratos de trabajo, sin sumario administrativo, solamente por la justificación de "no ser necesarios sus servicios". Los otros casos de jubilaciones prematuras se refieren a estados de enfermedad en que se procede en base a informes de médicos pertenecientes al Servicio Médico de la Empresa. En ambos casos, y principalmente en el segundo, que son los de mayor ocurrencia, se justifica plenamente la jubilación con su renta efectiva, ya que en la actualidad, a su enfermedad que le significa un deterioro real de su capacidad y posibilidad de trabajo —por eso la Empresa prescinde de sus servicios— se agrega el deterioro económico irrecuperable.

2.—*Desahucio*.—La materia contenida en el proyecto de ley no es una novedad en la Empresa de FF. CC. del Estado. Los profesionales y Técnicos por D.S. N° 231 de 6 de junio de 1967 de la Subsecretaría de Transporte, obtuvieron que sus asignaciones se consideraran sueldo base, y de esta manera incrementaran el fondo de desahucio. Existen además varias asignaciones de algunos servicios a las que se les ha dado la calidad de imponibles, tales como la prima de kilometraje, gratificaciones de zona, tiempo nocturno permanente, asignación de especialidad, etc. De manera entonces que se trata de igualar esta situación para todas las remuneraciones anexas, ya que ahora sólo algunas son imponibles.

El aporte determinado actuarialmente y establecido en la Ley N° 7.998 de 2%, 3% y 4% financiaba el fondo de desahucio. ¿A qué se debe, de acuerdo con lo expresado por la Empresa de Ferrocarriles, que este aporte en la actualidad signifique tan sólo el 50% de los desahucios que se pagan? La respuesta está contenida en la explicación proporcionada por la Empresa en el caso de los personales a quienes se les otorga

el grado de Jefe de Taller por un breve período antes de jubilar de manera de involucrar en dicho ascenso sus remuneraciones no imponibles, y ocurre naturalmente que ese 50% de aumento de sus remuneraciones *no ha tributado al Fondo de Desahucio* y consecuentemente conduce a su desfinanciamiento.

Con el proyecto de ley precisamente se pondrá término a dicho desfinanciamiento, ya que si se aporta al fondo de desahucio durante todo el período en que el trabajador ha percibido sus remuneraciones anexas, es evidente que los porcentajes serán suficientes para cubrir el beneficio. Por la misma razón dada, la incidencia de los anexos, por los que hasta la fecha no se ha cotizado, no alterará la situación de hecho existente.

Sobre el hecho anotado por la Empresa que los anexos no imponibles no son computables para el desahucio, sólo podemos decir que precisamente el objetivo del proyecto es hacerlos imponibles para estos efectos, financiando de esta manera el fondo de desahucio. Además, la comparación hecha con la administración pública no nos coloca en situación de favorecidos, ya que sólo los cargos de jefatura obtienen un desahucio superior a 30 meses; y por otra parte, los 24 meses de tope para el desahucio de la administración pública están compensados por una mayor renta en los mismos grados. Por ejemplo, en Obras Públicas el grado 14º tiene un total imponible de Eº 1.235 y el mismo grado en FF. CC. del Estado tiene Eº 658.

3.—*Montepío*.—Este beneficio es financiado totalmente por los trabajadores, y en él no tiene aportes ni responsabilidad la Empresa. La consecuente imposición del 5,5% sobre los anexos financiará la correspondiente alza de los montepíos.

4.—*Licencias Médicas*.—La situación de las licencias médicas curativas que se remuneran en relación al sueldo base, es desde todo punto de vista injusto, si se considera el estado de anormalidad que acarrea la enfermedad del jefe de hogar y los mayores esfuerzos económicos que involucra el poder mejorar. La situación discriminatoria existente de anexos imponibles y no imponibles tiene uno de sus más crueles reflejos en los casos de enfermedad. Es de toda justicia que en estos casos el trabajador perciba la totalidad de las remuneraciones que estaba percibiendo.

En un tercer acápite la Empresa ha sostenido la inaplicabilidad del proyecto porque no se establece en él un procedimiento para determinar las sumas que en definitiva deberán considerarse para los mayores montos de jubilación, desahucio, licencias, etc., en el caso de remuneraciones variables como lo son en su mayoría los anexos.

Sobre esta materia nos permitimos hacer presente que no existe la susodicha imposibilidad puesto que la Empresa tiene establecido los mecanismos correspondientes a través sus Reglamentos, Ordenes de Servicio, etc., en el que utiliza el sistema de promedio de los últimos seis meses para las bonificaciones de producción en el caso de licencia por accidente, feriado, etc., en que esta remuneración variable es aplicable a dichos beneficios.

Finalmente, en el acápite cuarto la Empresa expresa que el proyecto tiene un costo estimativo de sesenta millones de escudos anuales.

Esta suma es objetable desde el momento en que la propia informan-

te expresa que se trata de una materia compleja para cuyo cálculo ha contado con un plazo breve, y, a que en ella se contiene la "repercusión directa en desahucio y jubilaciones".

Del contexto diverso de esta nota se desprende precisamente que no existe tal repercusión directa, puesto que, como se dijo, al jubilar con 30 años previamente se les otorga al ferroviario un ascenso, con el que cubre sus remuneraciones anexas o gran parte de ellas. El aumento es directo sólo en el caso de las jubilaciones prematuras. Por la misma razón dada, de ascenso al jubilar, aumenta el monto del desahucio, sin financiamiento saneado. Con el proyecto el desahucio se financia totalmente, debiendo cubrir además el desfinanciamiento actual, que la Empresa estima en un 50%.

Finalmente, debemos expresar que en el rubro licencias médicas el aumento es efectivamente directo, pero su volumen no es de importancia, toda vez que no fue incluido siquiera como rubro de consideración en la estimación que objetamos.

Saludan atentamente a Ud.

Por Secretariado Nacional de la FIFCH:

(Fdo.): *Edmundo Polanco E.*, Presidente.—*Héctor Núñez A.*, Secretario General.

Al señor Presidente Comisión de Trabajo y Previsión Social.

Senado de la República.

Presente.

4

*INFORME DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS,  
RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE  
CAMARA DE DIPUTADOS QUE ESTABLECE QUE  
EL INSTITUTO TECNICO FERROVIARIO VALIDARA  
LOS TITULOS OTORGADOS POR LA ESCUELA DE  
MAQUINISTAS.*

Honorable Senado:

En el día de hoy, vuestra Comisión de Obras Públicas se abocó al conocimiento del proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que establece que el Instituto Técnico Ferroviario validará los títulos otorgados por la Escuela de Maquinistas.

Durante su análisis, escuchó las opiniones de los directivos de la Federación Santiago Warth, señores Fernando Navarro, Francisco Jácano, Francisco Cremicio y Manuel Oviedo; y de los señores Carlos Silva y Alberto Vega, Ingeniero Jefe e Ingeniero, respectivamente, de la Sección Adiestramiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

La iniciativa de ley en informe, que consta de dos artículos, dispone la anexión de la Escuela de Maquinistas al Instituto Técnico Ferroviario

y reconoce validez a los títulos de Inspector de Tracción, de Maquinista y de Ayudante de Primera, Segunda y Tercera Categorías, que otorga dicha Escuela. Además, establece que el personal que en la Empresa de Ferrocarriles del Estado desempeña la función de Inspector de Vía, declarada función técnica, pasará a formar parte del Colegio de Técnicos de Chile, en la especialidad de "Inspectores de Vías".

De los antecedentes proporcionados a vuestra Comisión se desprende que, en la actualidad, existe en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado un Instituto Técnico Ferroviario, dependiente de la Sección Adiestramiento de dicha Empresa, que tiene por objeto capacitar al personal ferroviario para el desempeño de las funciones técnicas más complejas que tienen lugar en ella, para lo cual contempla un plan de estudios de tres años de duración, al cabo del cual otorga el título de técnico en diversas especialidades ferroviarias, habilitando al titulado para formar parte de la Planta Técnica de la Empresa.

Aparte de ello, existe en la misma Empresa lo que se conoce con el nombre de "Escuela de Maquinistas", constituida por un conjunto de clases prácticas de capacitación que se imparte al personal de la Planta de Especialidades, con el objeto de proporcionarle los conocimientos técnicos más indispensables e inherentes al desempeño de sus funciones específicas, cuya complejidad va aumentando de grado en grado y cuya asimilación les permite ascender en el escalafón correspondiente. De esta manera, el trabajador que ingresa a la Empresa en calidad de limpiador, a medida que recibe esta capacitación puede ir sucesivamente ascendiendo a los cargos de Ayudante de Tercera, Segunda y Primera Categorías, luego a los de Maquinistas de Tercera, Segunda y Primera Categorías, para culminar, dentro de ese escalafón, en el cargo de Inspector de Tracción.

Lo que se persigue con el proyecto es incorporar estos cursos al plan de estudios del Instituto Técnico Ferroviario, dándole con ello mayor organicidad a esta Escuela de Maquinistas y articulando los cursos que en ella se desarrollan al posterior perfeccionamiento del personal —que tiene lugar en el Instituto señalado— para su promoción a la Planta Técnica.

Como las diferentes etapas en que se desarrollan los cursos de capacitación de la Escuela de Maquinistas corresponden a otros tantos grados del escalafón de la Planta de Especialidades, pero no constituyen títulos propiamente tales, al incorporarse esos cursos al Instituto se hace necesario crear los títulos equivalentes a esos diversos grados de capacitación y, por consiguiente otorgar validez a las calificaciones ya obtenidas por quienes han aprobado esos cursos. Con tal finalidad, el proyecto declara válidos los títulos expedidos por la Escuela de Maquinistas.

Por su parte, el artículo 2º del proyecto se inspira en el propósito de reconocer carácter técnico a las funciones que desempeñan los Inspectores de Vías de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, asimilándolas a las del personal de la Planta Técnica y permitiendo con ello su afiliación al Colegio de Técnicos de Chile.

Los representantes de la Federación Santiago Watt se manifestaron



de acuerdo con el contenido del proyecto y solicitaron su aprobación en los mismos términos en que está concebido.

La iniciativa fue aprobada en general y particular con los votos de los señores Acuña y Valente y la oposición del señor Reyes.

Los señores Senadores que se pronunciaron favorablemente expresaron que lo hacían por considerar de toda justicia satisfacer esta vieja aspiración del gremio ferroviario, no obstante reconocer que el proyecto adolece de ciertas deficiencias en cuanto a la delimitación del exacto alcance de sus disposiciones.

Por su parte, el señor Reyes expuso que se oponía porque, a su juicio, la iniciativa está mal estructurada, ya que se basa en supuestos que no están suficientemente comprobados, en cuanto a su efectividad, como sería la existencia de la Escuela de Maquinistas y del real otorgamiento de títulos en los cursos que en ella se desarrollan. En razón de ello, formuló indicación para sustituir el articulado del proyecto en orden a disponer que los cursos de adiestramiento que realiza la Empresa de los Ferrocarriles del Estado deberán certificarse, al término y aprobación de ellos, con un título en la respectiva especialidad y grado; que los diferentes cursos de adiestramiento se agruparán en distintas escuelas de especialidades y que los egresados del grado superior podrán optar al ingreso al Instituto Técnico Ferroviario. Establece, además, las diversas especialidades que tendrá a su cargo la Escuela de Maquinistas.

La indicación antedicha fue rechazada con los votos de los señores Acuña y Valente y la oposición de su autor.

En mérito de lo expuesto, con la votación anterior, vuestra Comisión de Obras Públicas os recomienda aprobar el proyecto de ley en informe, en los mismos términos en que lo ha hecho la Honorable Cámara de Diputados.

---

Sala de la Comisión, a 16 de septiembre de 1969.

Acordado en sesión de esta fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Reyes (Presidente), Acuña y Valente.

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

5

*INFORME DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS,  
RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONO-  
RABLE CAMARA DE DIPUTADOS QUE FACULTA A LA  
CORPORACION DE LA VIVIENDA PARA AUTORIZAR A  
LAS EMPRESAS PARA QUE INVIERTAN EL IMPUESTO  
DEL 5% SOBRE SUS UTILIDADES EN DIVERSAS ZO-  
NAS DEL PAIS.*

Honorable Senado:

En el día de hoy, vuestra Comisión de Obras Públicas tomó conocimiento del proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que

faculta a la Corporación de la Vivienda para autorizar a las empresas a invertir el impuesto del 5% sobre sus utilidades anuales, destinado a fines habitacionales, en zonas distintas a aquellas en que esas empresas tienen sus domicilios.

En la actualidad, dicha inversión debe hacerse en las zonas donde están instaladas las respectivas industrias o faenas. La iniciativa en informe innova en esta materia, facultando a la Corporación de la Vivienda para autorizar a las empresas a que hagan esas inversiones en otras zonas, provincias o departamentos donde tengan industrias, faenas, filiales o sucursales complementarias de la principal. Esta facultad podrá ejercerse a petición de los trabajadores de la respectiva empresa y la inversión que se autorice deberá ser siempre directamente proporcional al número de empleados y obreros que laboran en cada zona, provincia o departamento y al número de ellos que carezca de vivienda propia, excluyéndose del beneficio al personal directivo, por estimarse que, en general, quienes lo constituyen tienen los recursos económicos suficientes para adquirir casa propia por otros medios.

En resumen, el proyecto persigue dar a todos los trabajadores, laboren o no en el lugar donde tiene su domicilio la oficina principal de la empresa, la posibilidad de obtener su vivienda en virtud de la aplicación del impuesto del 5% sobre las utilidades, llenando con ello el vacío que se advierte en la legislación vigente en la materia.

Con tal objeto, la iniciativa suprime el artículo 27 de la ley N° 16.959, en razón de ser contradictorio con la nueva norma que a esa ley se introduce.

La Comisión compartió la finalidad enunciada y, unánimemente, os recomienda aprobar el proyecto de ley en informe, en los mismos términos en que lo ha hecho la Honorable Cámara de Diputados.

---

Sala de la Comisión, a 16 de septiembre de 1969.

Acorado en sesión de esta fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Reyes (Presidente), Acuña y Valente.

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

6

*MOCION DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR ISLA,  
CON LA QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE  
NORMAS RELATIVAS A LOS EFECTOS DE  
LOS DELITOS CONTRA EL ORDEN PUBLICO.*

Honorable Senado:

Es un hecho público y notorio la alarma con que el país, asombrado, observa el clima de violencia, tensión social y terrorismo que pesa sobre el país, hasta ahora desconocido en nuestra vida constitucional y en nuestras prácticas democráticas. Materia por la cual me referí extensamente en la sesión del 3 de septiembre de 1969.

Y es que no sólo es el estado de tensión y sobresalto el resultado de este clima, sino también el daño material o moral que se produce, sin que hasta el presente se vea la colaboración efectivas de los Centros de Padres y padres de familia, en el caso de las constantes manifestaciones estudiantiles que se produce en todo el país, los que no han respondido a los periódicos llamados que les ha hecho el Gobierno de la República.

Todo lo anterior indica que se hace necesario dictar una legislación que obligue a los Padres o apoderados a tomar las medidas de resguardo que la salud pública exige.

Es por esta razón que venimos en presentar el siguiente proyecto de ley, que, fundamentalmente hace responsables solidariamente de los daños producidos a todos aquellos que intervienen en las asonadas callejeras o actos terroristas y hace extensiva esta responsabilidad solidaria a todos los que tienen la responsabilidad legal de los menores de edad que intervinieron en ellos.

#### Proyecto de ley:

“Establece responsabilidad solidaria en cuanto a los efectos civiles por los delitos o cuasi-delitos, que resulten de actos destinados a subvertir el orden público”.

*Artículo 1º*—Las personas que participen en una manifestación pública u otro acto que sea contrario al Orden Público, responderán solidariamente de los efectos de los delitos o cuasi-delitos que resultaren de dicho acto o manifestación.

*Artículo 2º*—Si hubiere un menor entre dichos participante, responderán por él, su padre o madre, o quien tenga su representación legal.

Para este efecto no regirá el límite de edad del artículo 2.319 del Código Civil.

Se presumirá siempre la responsabilidad del padre o madre o representante.

Si el menor fuere inducido a participar en dicha manifestación o acto, quienes responden por él, tendrán acción para repetir contra él o los inductores.

*Artículo 3º*—Se aplicará el procedimiento sumario para establecer la participación, regular los daños y obtener la debida indemnización.

Se concede acción pública para promover dicho juicio y obtener el cumplimiento de lo resuelto.”

(Fdo.): *José Manuel Isla Hevia.*

