

Sesión 9ª, en jueves 9 de julio de 1964

Especial

(De 11.15 a 13.1)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR HUGO ZEPEDA BARRIOS.

SECRETARIO, EL SEÑOR PELAGIO FIGUEROA TORO.

INDICE

Versión taquigráfica

	<u>Pág.</u>
I. ASISTENCIA	785
II. APERTURA DE LA SESION	785
III. TRAMITACION DE ACTAS	785
IV. LECTURA DE LA CUENTA	785
V. ORDEN DEL DIA:	

Proyecto sobre suplemento de ítem del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas. (Se aprueba en general y vuelve a Comisiones unidas para segundo informe)

787

*Anexos***ACTAS APROBADAS:**

Sesiones 56^a, 57^a y 58^a, en 13, 19 y 20 de mayo de 1964 ... 806, 811 y 823

DOCUMENTOS:

- 1.—Proyecto de la Cámara de Diputados sobre recursos para obras públicas en Colchagua ... 865
- 2.—Informe de la Comisión de Relaciones Exteriores recaído en el proyecto de acuerdo sobre aprobación del Convenio de Resguardo de los Bosques Fronterizos ... 867
- 3.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto sobre franquicias de internación para elementos destinados al Colegio San Luis de Antofagasta ... 869
- 4.—Segundo informe de la Comisión de Economía y Comercio recaído en el proyecto sobre modificación del D.F.L. N° 34, de 1931, acerca de la industria pesquera y sus derivados ... 870
- 5.—Informe de la Comisión de Obras Públicas recaído en el proyecto sobre suplemento de ítem del Presupuesto del Ministerio de Obras Públicas ... 898
- 6.—Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto sobre suplemento de ítem del Presupuesto del Ministerio de Obras Públicas ... 911

VERSION TAQUIGRAFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| —Ahumada, Hermes | —González M., Exequiel |
| —Alessandri, Fernando | —Ibáñez, Pedro |
| —Ampuero, Raúl | —Larraín, Bernardo |
| —Amunátegui, Gregorio | —Pablo, Tomás |
| —Barros, Jaime | —Tarud, Rafael |
| —Barrueto, Edgardo | —Tomic, Radomiro |
| —Bossay, Luis | —Torres, Isauro |
| —Contreras, Víctor | —Von Mühlenbrock,
Julio |
| —Corbalán, Salomón | —Wachholtz, Roberto |
| —Echavarri, Julián | —Zepeda, Hugo |
| —Faivovich, Angel | |
| —Gómez, Jonás | |

Concurrió, además, el Ministro de Obras Públicas.

Actuó de Secretario el señor Pelagio Figueroa Toro y de Prosecretario, el señor Federico Walker Letelier.

PRIMERA HORA.

II. APERTURA DE LA SESION

—*Se abrió la sesión a las 11,15, en presencia de 12 señores Senadores.*

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

III. TRAMITACION DE ACTAS

El señor ZEPEDA (Presidente).—Las actas de las sesiones 56ª, 57ª, y 58ª, ordinarias, de fechas 13, 19 y 20 de mayo último, respectivamente, que no han sido observadas, aprobadas.

Las actas de las sesiones 1ª de la actual Legislatura; 2ª especial y 3ª, ordinaria; de 2, 10 y 16 de junio último, quedan en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima para su aprobación.

(Véanse las Actas aprobadas en los Anexos).

IV. LECTURA DE LA CUENTA

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

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

Mensajes.

Uno de S. E. el Presidente de la República, con el cual retira la urgencia hecha presente para el despacho del proyecto de Ley que crea la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas.

—*Queda retirada la urgencia y el documento se manda agregar a sus antecedentes.*

Oficios.

Uno de la Honorable Cámara de Diputados, con el que comunica que ha prestado su aprobación a un proyecto de ley que destina recursos para obras públicas en la provincia de Colchagua. (Véase en los Anexos, documento 1).

—*Pasa a la Comisión de Obras Públicas.*

Seis de los señores Ministros del Interior, de Educación Pública, de Obras Públicas y del Trabajo y Previsión Social, con los cuales responden a peticiones formuladas por los Honorables Senadores señores Ahumada, Contreras Labarca, Contreras Tapia y Chelén.

—*Quedan a disposición de los señores Senadores.*

Informes.

Uno de la Comisión de Relaciones Exteriores, recaído en el proyecto de acuerdo que aprueba el Convenio entre Chile y

la República Argentina, sobre resguardo de bosques fronterizos contra incendios, suscrito en Santiago el 29 de diciembre de 1961. (Véase en los Anexos, documento 2).

Uno de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que libera de derechos de internación a mercaderías consignadas al Colegio San Luis de Antofagasta. (Véase en los Anexos, documento 3).

Segundo informe de la Comisión de Economía y Comercio, recaído en el proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Gómez, que modifica el D.F.L. N° 34, de 1931, sobre industria pesquera y sus derivados. (Véase en los Anexos, documento 4).

Uno de la Comisión de Obras Públicas y otro de la Comisión de Hacienda, recaídos en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que suplementa diversos ítem del Presupuesto del Ministerio de Obras Públicas (Véase en los Anexos, documentos 5 y 6).

—*Quedan para tabla.*

Mociones.

Una del Honorable Senador señor Ahumada, con la que inicia un proyecto de ley que aclara el artículo 5° transitorio de la ley N° 15.076, que fija el texto refundido del Estatuto del Médico Funcionario.

—*Se acuerda ponerla en conocimiento de S. E. el Presidente de la República, para los efectos del patrocinio constitucional necesario.*

Una de los Honorables Senadores señores Alvarez, Ampuero, Contreras Tapia, Gómez y Torres, con la que inician un proyecto de ley que establece diversas franquicias en favor de las provincias de Tarapacá, Antofagasta y Atacama.

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

Una del Honorable Senador señor Ahumada, con la que inicia un proyecto de ley

que beneficia a don Carlos Müller Rivera.

Una del Honorable Senador señor Eduardo Alessandri, con la que inicia un proyecto de ley que aumenta, por gracia, la pensión de que disfruta don Oscar Garcés Silva.

Una de los Honorables Senadores señores Barrueto y Curti, con la que inician un proyecto de ley que beneficia a don Carlos Gustavo Hernández Valeze.

Una del Honorable Senador señor Bossay, con la que inicia un proyecto de ley que beneficia a don Jorge Katalinic Lubin.

Una de los Honorables Senadores señores Castro y Contreras Tapia, con la que inician un proyecto de ley que concede pensión, por gracia, a la viuda e hijos menores del escritor don Nicomedes Guzmán.

Una del Honorable Senador señor Larraín, con la que inicia un proyecto de ley que beneficia a don José Bravo Alviña.

Una del Honorable Senador señor Curti, con la que inicia un proyecto de ley que concede pensión, por gracia, a doña Amelia Echaurren Orrego viuda de Dávila; y

Dos del Honorable Senador señor Pablo, con las que inicia igual número de proyectos de ley que benefician a doña Ida Graichen Jacoby viuda de Berríos y a don Guillermo Novoa Hozven.

—*Pasan a la Comisión de Asuntos de Gracia.*

Presentaciones.

Veintiséis telegramas de diversas personas de Aisén, en que solicitan el pronto despacho del proyecto de ley que aprueba el IV Censo de la Población de la provincia de Magallanes.

—*Se manda agregarlos a sus antecedentes.*

Una del Colegio de Contadores de Chile, en que felicita al Senado con motivo del cumplimiento del 153° aniversario de la fundación del Congreso Nacional.

—*Se manda archivarla.*

V. ORDEN DEL DIA

SUPLEMENTO DE ITEM DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

El señor FIGUEROA (Secretario). — Corresponde tratar los informes de las Comisiones de Obras Públicas y de Hacienda recaídos en el proyecto de ley de la Cámara de Diputados que suplementa diversos ítem del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas.

Ambas Comisiones recomiendan al Senado aprobarlo con las enmiendas indicadas en sus respectivos informes.

—*El proyecto y los informes figuran en los Anexos de las sesiones 7ª y de hoy, documentos N.ºs. 11, 5 y 6, páginas 734, y 898 y 911.*

El señor WACHHOLTZ.— Como el informe de la Comisión de Hacienda acaba de llegar, sería conveniente darle lectura, a fin de que se impongan de él los señores Senadores. Además, es muy breve.

—*El señor Secretario da lectura a su informe.*

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

Ofrezco la palabra.

El señor GOMEZ.— El informe de la Comisión de Hacienda establece que no recurrirá a la primera fuente de financiamiento señalada en el proyecto aprobado por la Cámara, porque los fondos del cobre están comprometidos por la ley 15.575. Quisiera decir, al respecto, que cuando se discutió el financiamiento de aquella ley, expresó en forma clara el señor Ministro de Hacienda que los fondos comprometidos eran solamente los correspondientes a la participación fiscal, sin perjuicio de la ley 11.828. Pero aparecerían ahora comprometidos todos esos fondos, incluso los mayores ingresos a que se refiere dicha ley en los artículos 26, 27, 28 y 33.

Estimo, señor Presidente, que el Go-

bierno tuvo razón al plantear el problema en la forma como lo hizo, porque los fondos del cobre no están todos comprometidos, pues la ley 11.828 estableció que los correspondientes a participación regional y destinados a determinadas obras públicas en el norte, deberían depositarse por la Tesorería General de la República, automáticamente, en una cuenta separada.

Es inadmisibles que mediante estas raras nomenclaturas usadas en la redacción de leyes que hacen referencia a cuentas C-1 o H-12, se estén cercenando fondos destinados a otros fines por leyes especiales. Desearía una explicación del Ejecutivo sobre la materia.

El señor PINTO (Ministro de Obras Públicas).— En verdad, no sé si este proyecto requiere de segundo informe. He sido advertido de que se han presentado varias indicaciones, y el Gobierno, que está estudiando en forma detallada el financiamiento propuesto por la Comisión de Hacienda, desearía, también, tener la oportunidad de verificar si efectivamente existe la seguridad de obtener dentro del plazo de este año los recursos de que aquí se habla, como los referentes a aumento de crédito y a derechos de internación.

Por estas razones, quería consultar si el Ejecutivo tendrá oportunidad para presentar indicaciones al proyecto y estudiar en detalle el alcance de sus disposiciones, como aquella que suspende la aplicación de la ley 11.828. Es necesario establecer si verdaderamente el espíritu del Congreso fue dejar esa legislación al margen de todo gravamen destinado a financiar el reajuste.

El señor FIGUEROA (Secretario). — Reglamentariamente, el proyecto debe tener segundo informe, y la Comisión dispone de dos días de plazo para despacharlo. Quedaría citado el Senado a sesión especial para el día lunes próximo.

El señor PINTO (Ministro de Obras Públicas).— Mi consulta es si el Ejecutivo

tendrá oportunidad de presentar indicaciones.

El señor ZEPEDA (Presidente). — Puede hacerlo, dentro del plazo reglamentario.

El señor GOMEZ.— Como la explicación dada por el señor Ministro no es completa ni satisfactoria, quiero pedirle, en nombre de la delegación parlamentaria del norte, que los fondos del cobre comprometidos por la ley N^o 11.828 no sean afectados por el artículo 25 transitorio de la ley 15.575, donde se emplea aquella nomenclatura de Cuenta B-2^a y Cuenta B-1; porque el espíritu del Ejecutivo y del legislador fue comprometer sólo los recursos correspondientes a participación fiscal, sin tocar para nada los artículos 26, 27 y 28 de la ley 11.828, relativos a obras públicas en el norte. Si se vulneró el imperio de esta ley especial, ello podría corregirse por la vía de la indicación en el proyecto en debate.

El propio Ejecutivo ha manifestado ahora en la Comisión de Hacienda, que lo comprometido eran sólo tres millones de dólares, en circunstancias de que el mayor rendimiento ascendió a seis o siete millones. La diferencia corresponde a los fondos a que se refieren los mencionados artículos.

Ruego al señor Ministro tomar en cuenta estas observaciones, para hacer la debida rectificación.

El señor LARRAIN.— Quiero ampliar lo dicho en la Comisión de Hacienda. En realidad, esa especie de privación de recursos para el norte, de que habla el señor Senador, no es tan efectiva como puede apreciarse al analizar este proyecto. En efecto, la iniciativa en debate otorga suplementos para obras públicas que se están realizando en aquella zona, por una suma superior a 17 millones de escudos. Quedó perfectamente en claro que, aun cuando se le cercenaran los recursos consignados en la ley 11.828, ascendentes a seis o siete millones de escudos, la zona

norte estaría demás compensada con las obras que se financiarán con los suplementos otorgados por este proyecto, que superan, como digo, los 17 millones de escudos. O sea, se le daría con una mano el doble de lo que se le quitaría con la otra. En consecuencia, no habría ningún perjuicio para la zona norte, sino, por el contrario, un gran beneficio, con la aprobación del proyecto en la forma como viene propuesto por la Comisión de Hacienda.

El señor GOMEZ.— Este aspecto no lo estoy discutiendo. Me estoy refiriendo a la aplicación de las leyes 11.828 y 15.575.

El señor LARRAIN.—Lo que importa son las obras públicas que se ejecuten. A la zona le da lo mismo que ellas se realicen en virtud de una ley o de otra.

El señor GOMEZ.—En todo caso, se estarían cercenando recursos requeridos por el señor Ministro para otras obras —de arquitectura, sanitarias— y, asimismo, de la municipalidad y la Corporación de Fomento. A mi juicio, bien convendría mantener el espíritu primitivo en cuanto a la inversión de dichos recursos.

El señor LARRAIN.— Señor Senador, las inversiones presupuestarias son por un año, de manera que el espíritu primitivo no se altera.

El señor GOMEZ.—Son por un año, pero nada impide aclarar la intención que tuvieron el legislador y el Gobierno al discutirse la ley 15.575. El señor Ministro de Hacienda dijo en forma categórica que la parte afectada era la participación fiscal.

Prueba de ello es que el propio Ejecutivo financió el proyecto en debate, en la letra a) del artículo 22, mediante fondos del cobre. Así lo hizo, por cuanto no estaban comprometidos, y el señor Ministro de Obras Públicas expresó claramente en la Comisión que la parte afectada ascendía sólo a tres millones de dólares.

Ese fue el espíritu del Gobierno y del legislador al dictar la ley 15.575, y mi deseo es restablecer dicho propósito. Esto es

ajeno al hecho de que las inversiones en el norte sean mayores o menores; ese aspecto no lo discuto al Honorable señor Larraín.

El señor LARRAIN.—Por lo demás, señor Senador, la unanimidad de los miembros de la Comisión de Hacienda rechazó la letra a) del artículo mencionado.

El señor GOMEZ.—Estoy de acuerdo con ese rechazo. Sólo pretendo que el espíritu que animó al legislador al aprobar el artículo 25 transitorio de la ley 15.575, sea respetado al aplicarse esa disposición legal, y que, si se ha cometido un error debido a la rara nomenclatura de dicho artículo, que el Ejecutivo lo enmiende por la vía de la indicación.

Ese es el fondo de mi planteamiento y sé que el señor Ministro concordará con él, pues precisa de los fondos a que me referí.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Señor Presidente, ¿tiene suma urgencia el proyecto?

El señor ZEPEDA (Presidente).—Sí, señor Senador.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Lo deploro mucho, pues el informe de la Comisión de Hacienda reviste enorme gravedad. A mi juicio, informes de esta naturaleza debieran ser puestos en conocimiento de los Senadores con anticipación.

Se expresa que el proyecto se financia con recursos ya comprometidos para el reajuste de los funcionarios públicos; que ciertas facultades otorgadas al Tesorero General distorsionan el manejo de la hacienda pública, el cual debe ser dirigido y orientado por el Ministro de Hacienda y el Banco Central. Tales afirmaciones, expresadas por la Comisión de Hacienda, revisten tal gravedad que me llevan a aconsejar la postergación del despacho del proyecto, mientras los Senadores nos imponemos en detalle del articulado. Repito que lo considero de gravedad extraordina-

ria para el prestigio mismo de la Corporación.

El señor ZEPEDA (Presidente).—Ha pedido la palabra el Honorable señor Von Mühlenbrock.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—No sé si puedo hacer uso de la disposición del artículo 99 del Reglamento del Senado, en virtud de la cual los Senadores deben estar informados con dos días de anticipación de los proyectos o los informes. Naturalmente, se exceptúan aquellos asuntos respecto de los cuales se acuerde suma urgencia. Lo acepto. Pero creo que ésta no es la manera regular de tramitar un proyecto de ley en el Senado.

El señor VON MÜHLENBROCK.—Al comenzar a exponer el criterio de los Senadores liberales frente a este interesantísimo proyecto, deseo calmar la inquietud, muy justificada, de mi Honorable colega de agrupación el señor González Madariaga, manifestándole que, en efecto, en la iniciativa en debate venía un artículo que facultaba al Tesorero General de la República para convenir directamente con el Banco Central prórrogas en el pago de obligaciones por empréstitos internos y externos contratados por el fisco.

El precepto en referencia fue analizado a fondo por la Comisión de Hacienda. Aun cuando deba invertir el orden en que pensaba desarrollar mis observaciones respecto de los dos informes, que he podido conocer como miembro de ambas Comisiones, deseo señalar que la de Hacienda hizo un estudio meticulado y muy profundo de todo el articulado. Muchas veces se la critica un tanto por asumir el papel de super Comisión y revisar en mayor profundidad el articulado de las iniciativas sometidas a su consideración. Pero dentro de las normas de respeto y convivencia, de esa comunión superior de propósitos y aspiraciones de bien público que se produce en el Senado, la Comisión de Hacienda, respetuosa de todas las demás,

trata siempre, dada la especialidad de sus componentes, de estudiar todo artículo que pueda incidir en materias económicas o financieras.

El informe, que revela un trabajo serio, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión. De su lectura surge la convicción de que no sólo debe ser acogido por la Sala, sino también de que resguarda el interés público y la legislación que el Parlamento ha estado dictando en los últimos meses, como por ejemplo, los preceptos de la ley 15.575 sobre reajuste al sector público.

El artículo a que alude el Honorable señor González Madariaga fue analizado por la Comisión de Hacienda. Advierto que ésta, inclusive, cuando se discutió un precepto que faculta al Presidente de la República para que ciertas partes de los empréstitos suscritos en el extranjero no pasaran a rentas generales de la nación, sino que fueran pagadas directamente por el prestatario a las firms que entregaren equipos al Ministerio de Obras Públicas, hizo presente que diversas razones podían conducir a estimarlo inconstitucional y, en otra parte de sus incisos, ilegal. Su acuciosidad la llevó al extremo de invitar al Contralor General de la República, don Enrique Silva Cimma, quien concurrió a una de sus sesiones. Sus miembros, entre los cuales se cuentan distinguidos abogados, discutieron con él el aspecto constitucional, y la redacción del artículo fue dada por el propio Contralor.

En cuanto al precepto que preocupa al Honorable señor González Madariaga, la Comisión lo rechazó por unanimidad, por estimar que su redacción daba facultades ilimitadas al Tesorero General de la República para prorrogar el pago de la deuda pública tanto interna como externa, pasando por sobre el Congreso Nacional, distorsionando el manejo de la hacienda pública y creando la anarquía más completa en la fiscalización que la Contraloría de-

be llevar de las cuentas y contabilidad de la nación e, incluso, de toda la política económica.

De manera que deseo manifestar que el criterio del informe de la Comisión de Hacienda...

El señor GONZALEZ MADARIAGA. —¿Me permite, Honorable colega?

Le agradezco mucho las explicaciones que está dando, pero en el correcto desempeño de un cuerpo democrático como éste, no basta con que una Comisión se forme opinión sobre un problema. También se la debe formar la Sala, y para ello es necesario dar tiempo a los señores Senadores para que conozcan los negocios legislativos con la debida anticipación.

El señor VON MÜHLENBROCK. — Por eso, en este caso es deber de los miembros de esa Comisión ilustrar a la Sala y dar a conocer el informe, ya que existe trámite de suma urgencia.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. —Lo cual es una barbaridad.

El señor VON MÜHLENBROCK. — Justamente, de lo informado por las Comisiones de Obras Públicas y Hacienda, se desprende que el proyecto representa un gasto de 74 millones 300 mil escudos y que debe ser aprobado con suma urgencia. En efecto, las actividades nacionales se han resentido últimamente debido a dos factores: primero, el alza del costo de la vida, que el año pasado alcanzó a 48,5%, y, segundo, los problemas políticos, que no vale la pena analizar, pues todos mis Honorables colegas los conocen con profundidad.

El alza del costo de la vida ha motivado un déficit de 25% en el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, que en 1964 asciende a 294 millones de escudos. Tal porcentaje, según los estudios de la Comisión de Hacienda, representa exactamente la cifra de 74 millones 300 mil escudos, dada a conocer en ambos informes.

¿Cómo se financia el proyecto? Ello ha sido analizado en el informe de la Comisión de Hacienda, que se acaba de leer. Esta concuerda absolutamente con la afirmación de que la iniciativa del Ejecutivo vulneraba las disposiciones de la ley 15.575 y tomaba para sí parte del financiamiento dispuesto para el reajuste de remuneraciones de la Administración Pública. Aún más: estimó que si las Comisiones del Congreso hubieran aceptado el criterio adoptado por la Cámara, se habría invalidado la indicación del Honorable señor Larraín, que coloca una cláusula de resguardo para los propietarios de Chile ante el precepto según el cual, si el rendimiento de los tributos establecidos en la ley 15.575 no financiara el proyecto, el Ejecutivo podría aplicar íntegramente el recargo del 100% correspondiente a la retasación de los bienes raíces, y si se produjeran excedentes, debería devolver a los contribuyentes de bienes raíces de Chile lo cobrado en exceso en el año 1963. De ahí la enorme trascendencia del estudio realizado por la Comisión respecto de las disposiciones del proyecto.

De la lectura de la ley, se dedujo que, efectivamente, según el criterio del legislador y la letra del artículo, todo excedente, ya sea por cifra de negocios, por mejores precios del cobre, etcétera, iría a financiar la ley de reajuste. Y aquí debo manifestar, en resguardo de los intereses de las provincias cupreras del país, que el criterio de las Comisiones unidas, cuando se discutió la ley 15.575 sobre reajuste a la Administración Pública, fue no tocar la ley 11.828. Se estableció —repito— que los excedentes que se produjeran por el mayor precio del cobre se destinarían a financiar la ley 15.575; pero en ningún momento el legislador tuvo el propósito de modificar las disposiciones de la ley 11.828.

Por otra parte, las inversiones que se harán en la zona norte, en virtud de este proyecto, son tan convenientes para ella

que cualquiera menor entrada de la ley 11.828, al aplicarse la 15.575, está sobradamente compensada. De ahí el criterio favorable de los Senadores liberales a las enmiendas introducidas por la Comisión de Hacienda al informe de la de Obras Públicas y al proyecto de la Cámara de Diputados.

Es indispensable suplementar el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, pues la mayor parte de los trabajos se están paralizando, y ello ocasiona un incremento considerable de la cesantía. De ahí que insistamos en mantener el trámite de suma urgencia. A nuestro juicio, el retraso en el despacho del proyecto por parte del Congreso tendrá desastrosas repercusiones sobre la economía nacional.

El financiamiento se completa con el menor gasto que significará, durante el año en curso, la postergación de las propuestas para construir caminos transversales, las cuales se abrirán a fines de 1964 ó a principios de 1965. Ello determinará, en el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, una economía del orden de los diez millones de escudos. El proyecto queda perfectamente financiado, según el criterio de la Comisión, al elevar de 15 a 18 millones de dólares la autorización concedida al Ejecutivo para contratar empréstitos. Además, para garantizar la inversión y no crear al Gobierno conflictos de ninguna especie, la Comisión acordó destinar el excedente de la ley 15.575 a financiar este suplemento.

Concurrió a la Comisión de Hacienda el Vicepresidente Ejecutivo del Departamento del Cobre, quien dio a conocer que los mayores ingresos fiscales provenientes del aumento del precio del cobre ascienden a seis millones de dólares y que, por otra parte, hay una mayor entrada, aproximada de cinco millones de dólares proveniente del mejor precio y aumento de las exportaciones de la mediana minería de ese metal.

Después de haber dado a conocer en lí-

neas generales el criterio de los Senadores liberales respecto de la aprobación del proyecto, que creo puede ser sancionado con absoluta confianza por la Sala, quiero analizar, en particular, algunas disposiciones atinentes a la zona que represento, la Novena Agrupación Provincial.

El artículo 2º dispone una inversión de Eº 500.000 para construir, en la provincia de Valdivia, los caminos de Valdivia a Niebla, de Corral a La Unión, de Hueinahue a Arquihue y de Lanco a Tripayante.

Quiero explicar brevemente al Senado el objeto de estas inversiones.

Su finalidad es paliar la atroz cesantía que está afectando a esa provincia, como consecuencia de los terremotos de 1960, de la mala ubicación geoeconómica de la ciudad, cabecera de un ramal ferroviario, de la paralización de los altos hornos de Corral, de la destrucción de ese puerto por los maremotos y de la paralización de las obras en construcción de la industria del carbón de Pupunahue, y que afecta a unos seis mil jefes de familia. En el resto de la provincia, se calcula una cesantía de cuatro mil jefes de familia; de manera que, en total la población cesante aproximadamente alcanza a diez mil personas.

A causa de la mala ubicación geoeconómica de Valdivia, una serie de industrias se negaron a reconstruir, como la Refinería de Azúcar de Viña del Mar; la Compañía Cervecerías Unidas, que producía la cerveza Andwanter, conocida en todo el país por su calidad, y el molino Hoffmann, de la isla Teja. Si a ello se agrega la destrucción de los altos hornos de Corral y la paralización de una cantidad enorme de pequeñas industrias, tenemos el cuadro completo de los factores que han provocado el fenómeno de depreciación en la provincia de Valdivia y que tanto inquieta a su representación parlamentaria.

La única manera de absorber la cesantía, mientras se estudia una política de

contenido profundo para resolver esos problemas, es tratar rápidamente de ocupar un buen número de trabajadores en la construcción de obras públicas, entre las cuales los caminos y las obras de arquitectura son las que mayor cantidad de brazos pueden ocupar. De ahí que hayamos obtenido la comprensión del señor Ministro de Obras Públicas para destinar esa suma, que aparece en el artículo 2º del proyecto, a financiar la construcción de los caminos señalados.

En segundo lugar, otro artículo dispone que la Dirección de Vialidad pague a la Empresa Marítima del Estado el funcionamiento del "ferry-boat" en el canal de Chacao. Quiero analizar aquí, en forma breve, el contenido de dicho precepto, como ya lo hice presente en la Comisión de Obras Públicas.

El propósito permanente del legislador y la acción del Gobierno —la que está cumpliendo la Corporación de Fomento de la Producción— es llevar la atención de los poderes públicos a la provincia de Chiloé. Dicha provincia, de enormes posibilidades económicas, de gran belleza, destinada a ser un gran emporio ganadero, por prestarse admirablemente para el cultivo de la remolacha, que está entregando al país alrededor del 50 por ciento de su producción de mariscos, ha atravesado, durante muchos años, por un estado de abandono casi integral. Su población, así como la de la provincia de Arauco, disminuye. En este momento, según datos del censo de 1960, apenas tiene 98.000 habitantes. Se va produciendo de ella un éxodo permanente a las provincias vecinas y, en especial, a la República Argentina. Se cree —así lo indican las estadísticas— que de Chiloé han emigrado por lo menos doscientos mil habitantes a la vecina república en lo que va corrido del siglo, lo cual representa un sangramiento constante.

Se instaló el "ferry-boat" y se construyeron los muelles de acceso en el canal de

Chacao, para contribuir al desarrollo de la provincia. Este mismo Senado otorgó a Chiloé un tratamiento especial: en la ley N° 14.171 creó una comisión especial, dentro de la Corporación de Fomento, para estimular su desarrollo. Inclusive, el legislador no se conformó con hacer llegar el camino longitudinal hasta Puerto Montt, sino que lo prolongó hasta Quellón, en el extremo sur de la Isla, para incorporarla definitivamente al progreso.

El Parlamento mantuvo el régimen de puerto libre, para que Chiloé tuviera mayores posibilidades en su desarrollo económico. Pero ahora nos encontramos con el contrasentido de que, mientras toda una política del Ejecutivo e incluso de los organismos internacionales, fija sus ojos en esa provincia, al iniciar el servicio del "ferry-boat" se incurre en el error de establecer subidas tarifas para el transporte de vehículos, carga y pasajeros, lo cual constituye, lisa y llanamente, un impuesto al desarrollo de la Isla.

Por eso, yo expresaba al Ministro de Obras Públicas, don Ernesto Pinto Lagarrigue, para quien sólo tenemos frases de reconocimiento y admiración por su loable labor en favor de esa provincia, que los servicios del "ferry-boat" a través del canal de Chacao sean considerados como parte integrante del camino longitudinal. En otras palabras, que no se cobre derecho por concepto de carga, pues exigir sesenta mil pesos por el paso de un camión de seis toneladas desde Punta Coronel, en Caleta Pargua, al pueblo de Chacao, en el otro lado del canal, equivale a gravar en diez mil pesos cada tonelada.

Ahora bien, los turistas que podrían recorrer Chiloé no lo harán si se ven abocados a pagar una crecida suma. Las tarifas fijadas en un principio ya fueron rebajadas un tanto; pero si deseamos estimular el desarrollo de la Isla e incorporarla a la economía, que el país conozca sus bellezas y que lleguen allá la cultura y el progreso, es indispensable que el Ministe-

rio de Obras Públicas, por intermedio de la Dirección de Vialidad, tome a su cargo el funcionamiento del "ferry-boat".

En nombre de las provincias de Chiloé y Llanquihue, que tienen extraordinario interés en su desarrollo económico y cultural, me permito solicitar al señor Ministro de Obras Públicas que examine el problema y corone la brillante política seguida para levantar a Chiloé de su prostración, eximiéndola de ese tributo, pues el cobro de tan subidas tarifas para el transporte de pasajeros y vehículos en el "ferry-boat", que hace poco comenzó a funcionar, constituye un cuello de botella para el progreso de Chiloé.

En seguida, un artículo dispone la construcción de un gimnasio cubierto en la localidad de Palena. Destaco lo anterior, pues nuestro propósito, al estudiar el proyecto de suplemento, fue no introducir ninguna indicación que cree problemas o altere los planes en desarrollo del Ministerio de Obras Públicas. Pero debo hacer notar que de la Cámara vino una disposición que destinaba pequeñas sumas para obras de vialidad en el departamento de Palena. Todos los caminos importantes de dicho departamento están en construcción. Por eso, se formuló indicación, que aceptó el señor Ministro de Obras Públicas, en el sentido de que esa pequeña cantidad de dinero se invirtiera en la construcción de un gimnasio cubierto, a fin de facilitar el desarrollo del deporte y dar expansión espiritual a la juventud en ambas lejanas regiones de Chiloé continental, donde, precisamente, Chile tiene un gran conflicto limítrofe.

Antes de terminar mis observaciones sobre el proyecto en debate, que los Senadores liberales votarán favorablemente en general, deseo comentar una indicación que me he permitido presentar junto con mi Honorable colega por Valdivia señor González Madariaga.

Ya he analizado el caso dramático de la

provincia de Valdivia, que en la actualidad tiene diez mil cesantes. Deseo recordar, ahora, lo que está aconteciendo en el puerto de Corral.

Dicho puerto fue destruido por el terremoto, a raíz de lo cual gran cantidad de personas emigró a la ciudad de Valdivia. En ésta, las obras de construcción del puerto de Las Mulatas han avanzado lentamente y aún no se ha podido precisar una política portuaria que determine si el puerto se ubicará en Niebla o si se seguirá hasta terminar con un puerto mayor en Las Mulatas.

Mientras tanto, sobre las actividades valdivianas gravita el peso de la ley N° 3.352, de 23 de febrero de 1918, por la cual se estableció un recargo por tonelaje sobre la conducción de carga de importación o de exportación y de cabotaje que se envíe al puerto de Corral o salga de él, lo que se ha traducido, prácticamente, en la destrucción del puerto. En efecto, en el mes de mayo sólo entraron a dicho puerto dos barcos; en el mes de junio, uno, y en los días que van corridos de este mes, ninguno. Eso ha ocasionado una cesantía pavorosa en los gremios de estibadores y ha creado un problema tan horrible y desesperante, que me obliga a distraer la atención del Senado, en el debate general de un proyecto que deseo ver aprobado rápidamente, para pedir su comprensión.

El tributo sobre el cabotaje impide a los puertos de Corral y de Valdivia competir con Talcahuano, San Antonio y Puerto Montt. Debido a ello no se ha podido desembarcar trigo de importación chilena en el puerto de Corral. Lo han pedido los gremios, inclusive, renunciando al pago de horas extraordinarias. Pero como está en vigencia la ley que recarga las tarifas en doce por ciento, y como encima de ellos recae el impuesto de cifra de negocio, de 16,5%, se origina una carestía en el transporte de las mercaderías del ca-

botaje que envía Valdivia, lo cual la deja totalmente fuera de competencia.

Me he permitido presentar indicación —repito— para derogar la ley 3.352, pues ello tiene atinencia con las normas legales que estamos estudiando, por cuanto con ese impuesto se financian las obras de dragado del río, entre Corral y Valdivia. Dichas obras se terminaron hace más de 20 años, y el impuesto sigue cobrándose y gravita pesadamente sobre las actividades de la zona, al extremo de producir su estrangulamiento. Por eso, solicito la comprensión del Senado a fin de suprimir ese gravamen oneroso, pues estamos gastando miles de millones para levantar la economía valdiviana, en circunstancias de que ella está agobiada y debilitada por un derecho de 12%. Yo he buscado los datos por todas partes: en la Contraloría General, en Aduanas y en la Tesorería General, pero mis cálculos indican que el movimiento total de Valdivia fue de 80 mil toneladas, y el costo de la contribución de transporte, de 20 mil pesos la tonelada, entre Corral y Puerto Montt. Tendríamos, entonces, un rendimiento de 1.600 millones en el valor del transporte, y un 12% no superará jamás los 150 millones de pesos. Ello ocasiona la distorsión de la economía valdiviana.

Finalmente, deseo rogar al Senado la comprensión suficiente para suprimir ese gravamen. Con ese objeto, me permití formular indicación junto con el Honorable señor González Madariaga, quien fundará su criterio al respecto.

Eso es todo.

El señor BOSSAY.—Deseo intervenir en este debate general relativo a la idea de legislar sobre el mensaje del Ejecutivo, mediante el cual se traspasan fondos a diversos ítem del Ministerio de Obras Públicas, con el propósito de impedir que quienes, simplemente, se impongan de la discusión por medio de la versión de prensa, puedan formarse una idea equivocada

del despacho de ese mensaje por las Comisiones técnicas: la de Obras Públicas y la de Hacienda, como podría desprenderse, en especial, de las palabras de mi Honorable colega señor Von Mühlenbrock.

Deseo esclarecer que el informe técnico de la Comisión de Obras Públicas es el mismo que evacuó la de Hacienda, con dos o tres diferencias a las cuales me referiré. En primer lugar, algunas indicaciones que no fueron formuladas en la primera, fueron, en cambio, despachadas por la segunda; o sea la Comisión de Obras Públicas no pudo pronunciarse al respecto y, por eso, tales indicaciones figuran en artículo separado en el informe de la de Hacienda, al cual se acaba de dar lectura.

En segundo lugar, me referiré al artículo 10, del cual hicieron mención los Honorables señores Von Mühlenbrock y González Madariaga. En verdad, he leído ambos artículos 10, y puedo decir que el propósito de fondo, la filosofía que los dos anima, es la misma. En otras palabras, según el estudio practicado por distinguidos abogados de la Contraloría General de la República, la única diferencia radica en que, en el informe de la Comisión de Hacienda, se reglamenta el artículo 10, pues se dice que el monto de los préstamos destinados a esas adquisiciones en el extranjero, conforme a la modalidad consignada en el precepto mencionado, será indicado por el Presidente de la República. Podríamos dar lectura a ambos artículos, pero nos encontraremos con que, en el fondo, son exactamente iguales. Deseo decir algo a este respecto.

Solicito al señor Ministro que nos informe sobre los propósitos que envuelve la idea. En general, participo de la proposición.

En este momento, en Chile, disputan la presidencia de la República dos distinguidos Senadores: don Salvador Allende y don Eduardo Frei.

El señor TARUD.— ¿Y dónde deja a don Julio Durán, señor Senador?

El señor BOSSAY.— Estoy hablando yo, Honorable colega.

En esa lucha se plantea, con toda claridad, la necesidad de efectuar cambios fundamentales en nuestra estructura económica. Para lograrlo, desde luego, es de primordial importancia agilizar la herramienta maestra que llevará a la práctica tales cambios.

Un sistema presupuestario arcaico, que retrasa la ejecución de obras públicas y que lleva a incorporar esa parte de los empréstitos destinados a bienes de capital con recargo para nuestra economía, es una de las causas fundamentales que resta agilidad a nuestro desarrollo económico.

El señor Ministro dio a conocer índices abrumadores de este retraso, entre los cuales figuran la correspondencia, las idas y venidas, la autorizaciones y comunicaciones necesarias de los organismos que conceden los préstamos. Todo esto influye para que las máquinas, bombas, tractores orugas, etcétera, lleguen retrasados y pasen meses y años, no obstante ser vitales para la economía, sin que se pueda disponer de esos elementos.

Ha habido, pues, coincidencia entre las Comisiones de Obras Públicas y de Hacienda respecto del artículo 10, en el sentido de que es necesario modificar el arcaico sistema de incorporar a nuestra economía esos bienes de capital.

En seguida, en la Comisión de Hacienda se hizo una enmienda de índole estrictamente reglamentaria —a la que podría dar lectura—, porque aun en la parte final, al referirse al Banco Central, repite textualmente lo que dice la de Obras Públicas. Estoy totalmente de acuerdo con ello, pues estimo que el hecho de ser el Presidente de la República quien asigne parte de los empréstitos correspondientes, es una buena norma.

Finalmente, deseo referirme a las palabras pronunciadas por el Honorable señor Von Mühlenbrock, quien, textualmente, dijo que una de las Comisiones había estudiado minuciosamente el proyecto. De esto podría deducirse que la otra no lo hizo en igual forma.

El señor VON MÜHLENBROCK.—Perdone, Honorable colega. Su Señoría no me entendió bien. Expresé que la iniciativa había sido estudiada por las dos Comisiones: la de Obras Públicas y la de Hacienda. Tengo el honor de pertenecer a ambas. Destaqué, primeramente, en forma extraordinaria, el informe de la Comisión de Obras Públicas. En seguida, como en la sesión de ayer se dio un verdadero tirón de orejas a los miembros de la de Hacienda, por su minuciosidad para revisar los artículos del proyecto relativo al plan nacional de construcciones escolares, entré a analizar la materia.

Puedo declarar al Honorable colega que estoy orgulloso del informe de la Comisión de Obras Públicas y de la forma como se encaró el estudio de la iniciativa. De manera que no he criticado a dicha Comisión, a la cual —repito— me honro en pertenecer, ni menos a su Presidente, el Honorable señor Bossay.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—¡Se nota que hay un jardín en el Senado...!

El señor BOSSAY.—Sí, de flores...

Por último, quiero referirme a la parte final.

Soy, precisamente, uno de los parlamentarios que, en numerosas oportunidades, han intervenido para defender la idea de que cada Comisión técnica es responsable de las materias a su cargo. Esto lo defendí cuando era presidente de la Comisión de Hacienda, y lo defiendiendo ahora, en mi calidad de presidente de la de Obras Públicas. Como consecuencia de ello, también, en la página 10 del informe de ésta quedó claramente estatuido —más ade-

lante le daré lectura— que la Comisión estimaba el problema del financiamiento del proyecto como de la exclusiva responsabilidad de la Comisión de Hacienda y que era ella la que, en definitiva, tenía la última palabra en esa materia. En efecto, las palabras del informe sobre el particular dicen: “Dejó para la Comisión Técnica de Hacienda la oportunidad de hacer un exhaustivo estudio y análisis del gasto y de las fuentes de financiamiento propuestos”. En otros términos, la Comisión de Obras Públicas se dedicó exclusivamente a establecer la realidad de los distintos gastos, de acuerdo con el informe del Ejecutivo, y la realidad, conforme a esas mismas informaciones, de los diferentes ingresos, a fin de que la Comisión técnica analizara esos datos y estableciera si estaban ajustados a las necesidades económicas que planteaba la iniciativa legal en estudio.

No necesito molestar más la atención de los Honorables Senadores sobre el proyecto. Se trata, en realidad, de una iniciativa fundamental y de extraordinaria importancia, pues permitirá continuar y terminar obras, toda vez que, como se acostumbra decir, con una frase muy manida, “las obras públicas no tienen nombre”; y como se repite también, mediante otra expresión igualmente manida, “Chile no se termina el 4 de septiembre”. Es necesario, por lo tanto, continuar el desarrollo de dichas obras al margen de cualquier otro criterio. Posiblemente éste sea el único bien que reciben las provincias; de manera que no podemos sino aprobar la idea de legislar sobre la materia y despachar, por unanimidad, la iniciativa en estudio.

Los Senadores radicales votarán favorablemente el proyecto y anticipan que están totalmente de acuerdo con los cambios de orden financiero propuestos por la Comisión Técnica de Hacienda.

El señor CONTRERAS (don Víctor).—Quiero hacer más las palabras de mi

estimado amigo el Honorable señor Gómez, referentes a la congelación de las mayores entradas provenientes del cobre, en favor de las municipalidades y de la Corporación de Fomento de la Producción.

Es cierto lo que aquí se ha manifestado en el sentido de que las obras públicas beneficiarán a la mayoría de las provincias del país. En esto, quiero dejar constancia de que aspiro a que la mayor parte de aquéllas se realice lo antes posible y que se cuente con los recursos necesarios para tal objeto. Pero debo agregar que la disposición contenida en el proyecto modificadorio del plan de obras públicas y de su presupuesto consigna la congelación de una mayor entrada para las instituciones ya mencionadas.

Si bien es cierto que —repito— el plan general beneficiará a la mayoría de las provincias, no lo es menos que aquellas que producen cobre se encuentran, como es de conocimiento de los señores Senadores, en una situación en extremo difícil por la carencia de obras públicas y municipales. Hemos recalcado con mucha frecuencia, en esta sala, que existen comunas en las provincias del norte donde las únicas obras que pueden realizarse son precisamente las que cuentan con los fondos derivados de su industria extractiva, ya que —es de dominio de los señores Senadores— los recursos o entradas propios de las municipalidades, en el momento actual, deben destinarse, por lo general, al pago de sueldos y salarios. La mayoría de las leyes que gravan la propiedad en las diferentes comunas del país no han sido de beneficio de los municipios, sino de la caja fiscal.

Por tal motivo, soy partidario de que las Comisiones respectivas aclaren el sentido de la disposición del artículo 25 transitorio de la ley N° 15.575, a fin de que la mayor entrada a que se refiere no afecte a las municipalidades ni a la Corporación de Fomento de la Producción,

por carecer éstas en absoluto de recursos para llevar a cabo sus planes.

Luego, en el proyecto en discusión se consignan cuatro puntos importantes: los relacionados con la Corporación de la Vivienda, la Dirección de Obras Portuarias, el servicio de Pavimentación Urbana y la Dirección de Vialidad.

En lo relativo a la CORVI, el informe de la Comisión de Obras Públicas propone destinar la suma de 6 millones de escudos para ejecutar un plan extraordinario de radicación de postulantes modestos en las ciudades que revelan mayores índices de falta de viviendas, como Santiago, Valparaíso y Concepción. No cabe duda de que en éstas ha aumentado considerablemente la población en los últimos años y se hace indispensable asignar los fondos necesarios para resolver el problema habitacional de los sectores más pobres.

Una de las ciudades donde hay mayor urgencia en realizar un programa en este sentido es Iquique. Por eso, en compañía de los Honorables señores Gómez y Ampuero, formulé indicación para incluir en dicho plan a esa ciudad. Las razones que tuvimos en vista son conocidas de todos los señores Senadores: el desarrollo de la industria pesquera en la provincia de Tarapacá ha hecho aumentar en forma notoria la población. En efecto, hace tres años, Iquique tenía sólo 45 mil habitantes y ahora, según las últimas informaciones, 85 mil. Los industriales pesqueros deben aportar un 5% para el desarrollo de un plan habitacional, pero no se ve nada efectivo todavía. Los trabajadores han debido ir afrontando el problema con sus propios medios, lo cual ha hecho aumentar en forma notoria las poblaciones callampas. Además, vemos a diario, en Iquique, lanzar a la calle a los arrendatarios, que quedan sin tener dónde cobijarse.

Por las razones expuestas, estimo urgente que la Corporación de la Vivienda

procure, en lo posible, considerar en sus planes la ciudad antes mencionada, donde el problema habitacional se ha agravado de tal modo que la especulación con los arriendos no tiene límite. Es común encontrar en las calles centrales, como la avenida Baquedano, en Iquique, casas cuya renta de arrendamiento llega a 400 mil pesos, en circunstancias de que en ciudades como ésta ningún trabajador está en condiciones de pagar semejante precio.

El problema serio a que se ha visto abocada la Corporación de la Vivienda es el de los terrenos. Pero en Iquique existe gran cantidad de antiguas bodegas, construidas para almacenar salitre, que en la actualidad ofrecen un aspecto deplorable y constituyen nada más que criaderos de ratas, que en nada colaboran a la limpieza y estética de la ciudad. En consecuencia, creo que la CORVI haría una obra de bien público si expropiara esos insalubres edificios y, con ellos, resolviera en parte el problema de la vivienda. Es sabido que en la localidad referida no hay, como en Antofagasta y Tocopilla, terrenos fiscales donde los pobladores, merced a que el clima no es tan duro como en el sur del país, pudieran levantar sus viviendas en forma provisional. En Iquique, la mayoría de los terrenos son particulares, salvo algunos pocos de propiedad municipal y que ya han sido totalmente ocupados para atender las necesidades de la población.

Votaremos favorablemente la idea de legislar y nos permitimos solicitar a los señores miembros de la Comisión que se dignen prestar atención a estas sugerencias, que son de toda justicia.

El señor BARROS.—Señor Presidente, deseo corroborar lo expresado por el Honorable señor Víctor Contreras Tapia, en el sentido de que apoyaremos todas las indicaciones formuladas en la Cámara de Diputados y las que aquí se están planteando frente al proyecto en debate, cuyo

costo se aproxima a los 74 millones de escudos y a un millón de dólares.

Tuvimos oportunidad de asistir a la Comisión mientras se debatían los tres primeros artículos, que constituyen, por así decirlo, la médula de esta iniciativa de ley.

Concordamos, desde luego, en el rechazo del ítem 12-01-121-1, por 15 millones de escudos, que serían entregados a la CORVI para la construcción de parroquias. Debo decir que en este caso reza muy bien el adagio "primum vivere, deinde philosophari". Y conste que yo no formo parte de la Comisión de Obras Públicas, que desechó este ítem.

Los demás ítem, tan necesarios, según lo explican los Honorables señores Contreras Tapia y Bossay, favorecen la construcción de embalses, caminos transversales, aldeas, obras sanitarias, defensas de riberas, veredas y soleras en poblaciones modestas, obras de construcción en el Lauca, Lluta, San Pedro de Atacama, embalses La Paloma, El Yeso y Maule, obras de regadío en general, carreteras, la construcción del puerto de Arica, campos deportivos para la Universidad de Chile, etcétera, todo lo cual, como se ha expresado aquí, no tiene color político.

Naturalmente, las alzas de costos que implican estas obras representan, dentro de esta suplementación, un término medio de 25% a 30%.

Nosotros deseáramos que en el artículo 6º, relativo a la construcción de escuelas en Toconao y Socaire, se agregara la escuela de Ollahue, en Antofagasta, como lo habíamos conversado con el Honorable señor Víctor Contreras.

Lamentamos la eliminación de los 500 mil escudos destinados a ampliar el frigorífico de Curicó, pues se tiene proyectado expandir su capacidad hasta para 650 mil cajas de manzanas. Hago mía esta indicación, para renovarla en el seno de esa Comisión.

Así también, nos alegramos del aporte

que se hará a la Empresa Marítima del Estado para poner de nuevo en funcionamiento el "ferry-boat" Alonso de Ercilla, que presta servicios o debería prestarlos en el canal de Chacao. En este aspecto formuló apreciaciones muy atinadas el Honorable señor Von Mühlenbrock.

Como parlamentario porteño, celebro que el producto del peaje del túnel de Zapata se deposite en la Tesorería General de la República y que los giros con cargo a él se destinen exclusivamente al estudio y construcción del túnel de Lo Prado y obras complementarias.

Por otro lado, nos merece reparos el penúltimo inciso del artículo 7º, que habla de un ítem para "estudios contratados o que se contraten." ¿Por qué no se encomiendan éstos únicamente a técnicos chilenos? ¿Acaso este inciso no lleva implícitos los convenios de asistencia técnica con Estados Unidos de Norteamérica?

Por último, haciendo una consideración general del articulado, yo me pregunto: ¿qué tiene que ver, en la suplementación de diversos ítem del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, el artículo 8º, que agrega la glosa "y el Cuarto Convenio de Excedentes Agropecuarios. Este ítem será excedible hasta la concurrencia del monto de los respectivos convenios"?

Nosotros, señor Presidente, todavía estamos pagando el segundo convenio sobre esos excedentes. Estimo que este agregado es improcedente.

Termino anunciando que votaremos favorablemente el proyecto, con los reparos que he mencionado.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Señor Presidente, como en el caso del proyecto referente a la construcción de establecimientos educacionales, esta iniciativa de ley, de notoria influencia en el desarrollo de las obras públicas, merece la atención del Senado y del Congreso en general. Nosotros, por la Vanguardia Popular, le prestaremos el apoyo conveniente.

Sin embargo, deseo formular algunas observaciones de interés general para el país.

Observo que el proyecto de ley tiene por objeto financiar los gastos de Obras Públicas en 25% y que, de este porcentaje, sólo significa incremento de las obras un 7%, pues el 18% restante cubrirá el alza provocada por el proceso inflacionario.

En seguida, deseo referirme al desarrollo de las obras.

En el proyecto se destinan 1.500 millones de pesos para continuar la construcción del puerto de Arica. Quisiera que el señor Ministro me ilustrara un poco sobre este aspecto. No es que yo quiera oponerme a que en esa ciudad se construya un muelle de la importancia del que ese puerto reclama; pero creo que el proyecto ha sido demasiado grandioso, dado el proceso económico nacional.

Entiendo que la superficie de ese muelle sobrepasa las 20 hectáreas. ¿No es así, señor Ministro?

El señor PINTO (Ministro de Obras Públicas).—No recuerdo la cifra exacta, señor Senador, pero creo que es un poco mayor.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Si no me equivoco, llega a 20 hectáreas. Y muchas de las construcciones permanentes se han realizado en la parte situada sobre el mar, en el muelle, en circunstancias de que debieran haberse levantado en tierra.

El señor GOMEZ.—No había espacio suficiente para hacerlo así, Honorable colega.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— El Honorable señor Gómez, que tantas luchas ha dado en este alto Cuerpo en defensa de los intereses de la zona que representa —lo cual es digno de aplauso— me hace esta observación. ¡Pero en el litoral se podían haber ejecutado esas construcciones! ¿Por qué lanzarse al mar para hacer obras faraónicas, en un país que está endeudado y que casi constituye una

colonia económica extranjera, ya que continuamente estamos autorizando la contratación de nuevos empréstitos?

El señor GOMEZ.—¿Cómo es eso de colonia?

El señor BARROS.—Casi...

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Digo que casi somos una colonia del extranjero, por las vinculaciones de orden económico en que estamos comprometidos. Este es el alcance de mis palabras.

El señor GOMEZ.—Está bien. Si lo ha dicho entre comillas, se lo acepto.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Un gasto de tal magnitud no guarda relación con el proceso económico general. Dije hace poco que el déficit presupuestario del año pasado, sumado al de 1962, llega a más de 300 mil millones de pesos. De manera que los gastos del país deben ser cuidadosamente analizados. No se trata de que esta Administración contraiga todos los compromisos imaginables, que puedan permitirle después, en el recuento histórico, decir que tal o cual obra se emprendió o realizó exclusivamente durante su gestión. La sucesión en las actividades del país exige respeto igualitario y, sobre todo, respeto por el interés económico de la nación.

El señor PINTO (Ministro de Obras Públicas).—En realidad, tocante al proyecto del puerto de Arica, quiero recordar a los señores Senadores que se trata de una obra sumamente delicada, que tiene un largo proceso de estudio en los laboratorios modelos. No es posible modificar, en una conversación, un proyecto estudiado durante diez o quince años en el laboratorio modelo de Peñaflor. La inclinación del muro de defensa, por el costado sur, y la inclinación del molo de atraque, por el lado norte, han sido consideradas como la solución más económica. Ahora, la mayor o menor extensión de la superficie rellena de arena situada entre ambos muros dependerá de las condicio-

nes de estabilidad del puerto. Ese es un estudio que requiere gran cuidado.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Agradezco mucho la información de carácter técnico que ha proporcionado el señor Ministro; pero quiero ir más lejos.

Aceptamos la necesidad de hacer esta obra grandiosa —porque realmente lo es— que reclaman los habitantes de ese puerto. No obstante, me permitiría preguntar al señor Ministro si esos largos estudios no debieran haberse conjugado con un entendimiento con la República del Perú, a fin de salvar la exigencia que nos impone el Tratado de 1929, de construir un malecón de atraque de barcos de gran calado para uso exclusivo del vecino país y autorizar el libre tránsito de armas. ¡El Tratado de Lima es uno de los grandes desastres diplomáticos de Chile! ¡Qué admirable habría sido que, en ese estudio técnico, se hubiera comenzado por llegar a un entendimiento con el Perú, para construir un solo puerto para las necesidades de ambos países!

El señor PINTO (Ministro de Obras Públicas).— Está considerado que tanto Perú como Chile podrán hacer uso del malecón.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Chile tiene la obligación de construir un malecón, que podría haber hecho ahora juntamente con el Perú. Y no se me diga, como contestación, que el malecón podrá ser usado por ambos países, porque eso no estaría ajustado a la realidad.

El Tratado del año 1929, que estudiaremos más adelante, ha constituido —vuelvo a decirlo— uno de los gravámenes más onerosos que pesan sobre el presupuesto de Chile; y tanto, que no hemos podido cumplirlo todavía. ¡Qué loable habría sido que la presente Administración, que invierte cuantiosísimos recursos, hubiera empezado por la gestión diplomática necesaria para llegar a un acuerdo! La habríamos aplaudido, por dos razones: por-

que habría servido a Arica y porque habría evitado una carga que gravita sobre el presupuesto nacional y que, más aún, compromete la palabra empeñada en un tratado internacional.

En seguida, advierto que en este proyecto, que demuestra preocupación por varios puertos de la República, nada se hace por el de Magallanes, que se está embancando, hasta el punto de que algunos barcos han varado y han debido ser auxiliados. El señor Ministro debe conocer la angustia que allí existe.

El señor PINTO (Ministro de Obras Públicas).—Se envió una draga a Magallanes.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Bueno, pero no se dice absolutamente nada al respecto.

Magallanes está amenazado de tener que suspender el fondeo de barcos extranjeros, y ya se ha anunciado la posible suspensión de la recalada en ese puerto, precisamente por el peligro que envuelve su poca profundidad. Es ésta una materia de suma importancia, en especial por tratarse de una zona que es necesario proteger con esmero.

Es verdad que el presupuesto consigna fondos para facilitar la comunicación con Isla Grande de Chiloé, es decir, para mantener el "ferry-boat" de que se ha hecho mención. Tengo grandes vínculos espirituales con esa provincia, porque me incorporé a la actividad parlamentaria en su representación, y la he servido con calor, con empeño, con interés. Durante doce años fui Diputado por la zona. Y siempre pensé, y así se lo dije a más de algún representante del Ministerio de Obras Públicas, que habría sido preferible tener allí "ferry-boats" pequeños, que se hubieran internado en el litoral, para permitir el embarque y desembarque de pasajeros y no hubieran hecho necesarios grandes muelles que avanzan en zonas donde la corriente es terrible y el viento, tormentoso, sobre todo en invierno. Sería más sencillo

el atraque y el despegue en Pargua y Chacao, si las embarcaciones pudieran internarse en la costa. En la época de invierno, los pasajeros habrían podido trasladarse y embarcar y desembarcar sin los peligros que envuelve enfrentarse a la braveza del mar, que es tremenda. Ojalá, señor Ministro —lo deseo de vivo corazón—, tenga que arrepentirme de lo que he dicho y declarar más tarde que lo realizado es de provecho; pero, intertanto, no advierto en el proyecto nada que signifique dotar a Chiloé de mayores elementos en materia de contactos marítimos.

No sé si el señor Ministro está informado de que la mayor parte de las comunas de Chiloé carecen de toda conexión entre sí. No hace muchos días leí una nota de un ciudadano chileno, residente en la Argentina, quien, en un legítimo deseo de vincular ese pueblo con el nuestro, emprendió una jornada deportiva con juventudes de la vecina república. Pues bien, durante tres o cuatro días viajaron en un barco en condiciones inhumanas: sin comidas, bebidas, dormitorios ni nada. Allá, en el sur, los barcos no disponen de capacidad ni de comodidad alguna. Debo decir, sin temor a ser desmentido, que el fracaso de la Empresa Marítima del Estado en este aspecto es rotundo. Por ejemplo, la provincia de Aisén estuvo más de un mes sin recibir correspondencia porque ésta se hallaba detenida en Puerto Montt. Sé que impresionaría al Senado y a la opinión pública conocer la queja permanente de los pobladores de Quemchi, Quellón y Queilén, y la situación de las pequeñas islas del archipiélago, en el conjunto de las de Achao.

Reitero en forma muy sincera que no encuentro en este proyecto nada que corrija tal estado de cosas. Reconozco, sí, que se ha hecho mucho en materia de contactos aéreos con el extremo sur. Debo felicitar al señor Ministro por la iniciativa que en este aspecto le ha correspondido y, en especial, por el buen empleo de

los recursos proporcionados por el Gobierno americano para la construcción del aeródromo de Pupelde. A este respecto, rogaría al señor Ministro tender la mano al Club Aéreo Civil de Chiloé, pues debe abandonar la cancha "Manuel González", para trasladar sus hangares, bodegas, etcétera, al aeródromo de Pupelde. Si no se auxilia a esa gente que con esfuerzo y riesgo de su vida se empeña en mantener esas conexiones aéreas en zonas totalmente alejadas de la mano de Dios, ignoro qué suerte correrán.

Deseo referirme, ahora, a una indicación suscrita con el Honorable señor Von Mühlenbrock, para suspender los efectos de una ley que no comprendo cómo se mantiene vigente desde hace cincuenta años. Me refiero a la ley N° 3.352, de 23 de febrero de 1918, la cual impuso un gravamen de 12% al cabotaje entre Corral y Valdivia, a fin de financiar las obras de habilitación de aquel puerto. Corral fue destruido totalmente por los últimos sismos, a consecuencia de los cuales desapareció el banco de las Tres Hermanas, su mayor obstáculo y que la propia naturaleza eliminó.

Ese gravamen pesa sobre Corral en forma extraordinaria. Los alimentos que llevan desde Valdivia, sufren recargos excesivos. Por ejemplo, la carne, la fruta y otros artículos llegan aumentados a Corral en 30% ó 40%.

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

Deseo consultar a la Mesa si existe posibilidad de prorrogar la hora, ya que hay varios Senadores inscritos para hacer uso de la palabra y sólo restan 15 minutos para el término de la sesión.

El señor ZEPEDA (Presidente).—El único Senador inscrito que no ha hecho uso de la palabra es Su Señoría.

Advierto que, de no procederse en esta oportunidad a votar el proyecto, tendría que citar a sesión para esta tarde.

Así lo estipula el Reglamento; de mane-

ra que es conveniente resolver en esta ocasión.

El señor LARRAIN.—Le ruego inscribirme para hacer uso de la palabra, aunque sólo sea por pocos minutos, señor Presidente.

El señor ZEPEDA (Presidente).—En todo caso, ¿habría acuerdo para votar al final de la sesión?

El señor TOMIC.—Siempre que dividamos el tiempo restante. Yo sólo necesito cinco minutos.

El señor AMUNATEGUI.—Votemos de inmediato, a fin de que el tiempo restante lo ocupen los oradores inscritos.

El señor ZEPEDA (Presidente).—¿Habrá acuerdo para efectuar de inmediato la votación y prorrogar el debate?

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Desde luego, sólo se trata de pronunciarse sobre la idea de legislar.

—*Se aprueba en general el proyecto.*

El señor ZEPEDA (Presidente).—Puede continuar el Honorable señor González Madariaga.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—

Como decía, junto con el Honorable señor Von Mühlenbrock, también representante de esa zona, suscribimos una indicación destinada a derogar una disposición que ha cumplido medio siglo de vigencia y grava los contactos económicos de Valdivia con Corral. Ello se impone ahora que es imperativo adoptar todas las medidas necesarias para permitir el resurgimiento de ese puerto, destruido por los sismos.

Por otra parte, ignoro si se ha continuado la construcción del camino que unirá Corral con La Unión.

El señor PINTO (Ministro de Obras Públicas).—Precisamente, en este proyecto se considera esa obra.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Me alegro mucho, señor Ministro, pues ello tiene suma importancia para la vida económica de Corral.

Con el Honorable señor Contreras La-

barca, he suscrito una indicación para completar la ejecución de los trabajos en la Avenida Costanera de la ciudad de Valdivia, en el tramo comprendido entre las calles Anfión Muñoz y Carlos Condell, en su empalme con Avenida Picarte, y en los de las calles que, desde Carlos Andwanter, desembocan en la Avenida Costanera.

Quienes conocemos el desastre de Valdivia y hemos podido apreciar la situación de tremenda inquietud que allí existe, no podemos desentendernos de la obligación de buscar todos los medios necesarios para acudir en auxilio de esa zona.

Es cuanto, en líneas generales, deseaba expresar sobre el proyecto. Debo lamentar, sí, la rapidez con que ha sido despachado, pues, como dije al comienzo de mi intervención, me he sentido alarmado frente a las observaciones de la Comisión de Hacienda. No deseo que en el despacho de otros debamos que trabajar tan de prisa.

Muchas gracias.

El señor TOMIC.—Ya aprobado en general el proyecto, estimo útil hacer algunas observaciones, aprovechando la presencia del señor Ministro.

En primer lugar, estimo conveniente que el Ministerio considere la creación de un departamento de obras fluviales, como entidad preparada para hacer frente a los problemas derivados de la configuración de nuestro territorio y de la amenaza que cada invierno se concreta, por desgracia, sobre las poblaciones ribeñanas. En las dos provincias que represento —Aconcagua y Valparaíso— durante los tres años que soy Senador, no ha habido un solo año que no me haya correspondido salir a recorrer escuelas públicas, cuarteles, locales municipales, etcétera, adonde ha sido trasladada aquella gente afectada por las inundaciones del río Aconcagua. Eso ocurre en ambas provincias a lo largo del río Aconcagua.

Por lo tanto, uno comprueba la conve-

niencia de abordar ese problema en su verdadera dimensión.

Nuestro pueblo vive en condiciones habitacionales muy precarias. Suele instalarse en las riberas de los ríos, donde normalmente nadie reclama propiedad. Luego sobrevienen estos problemas.

Algo se ha hecho en materia de defensas en La Calera y en Quillota. Se intentó hacer algo también en San Felipe. Pero el problema se renueva cada año. Según informaciones obtenidas de parte de algunos funcionarios, considero que la creación de un departamento de defensa fluvial o de obras fluviales permitiría afrontar de manera más adecuada tales situaciones.

La segunda observación que deseo formular, dice relación al ítem 12|08|100-1, del artículo 2º, que destina 17 millones de escudos “para que la Dirección de Vialidad pueda continuar las obras y contratos vigentes del camino longitudinal de Santiago a Arica y caminos de acceso”.

Deseo subrayar —estoy seguro de que los señores Senadores no verán en esto una disposición de ánimo meramente regionalista— la existencia de una situación lamentable respecto de las comunicaciones entre Viña del Mar y Valparaíso —el puerto más grande de la república— y Santiago, con sus dos millones y medio de habitantes. Ambos puntos se unen por el camino troncal que pasa por Quilpué, Villa Alemana y Limache. Viajar por ese camino —no quiero dramatizar— representa una experiencia un tanto penosa desde el punto de vista del desarrollo nacional, y peligrosa para quien utiliza esa ruta.

Estimo que el trazado y mantenimiento de ese camino corresponden a lo que fue Chile hace 40 años. Francamente, no nos hace honor que las conexiones entre el puerto y Santiago y todo lo que ello implica en cuanto a facilidades y necesidades para sus habitantes, esté subordinado a la utilización de una ruta semejante.

Asimismo, el tramo de la carretera panamericana que une Valparaíso con Santiago también debería ser considerado en la inversión de esos 17 millones de escudos, de manera de disponer de un camino en mejores condiciones y apto para las exigencias derivadas de su utilización.

La tercera observación, es para manifestar mi complacencia por el hecho de que se haya acogido la reiterada y vigorosa petición de distintos órganos representativos del puerto, para que los recursos provenientes del derecho a peaje cobrado en Zapata se inviertan efectivamente en la construcción de obras relacionadas en forma directa con la provincia de Valparaíso, como es el caso de los trabajos de terminación del túnel de Lo Prado.

Por último, solicito del señor Ministro que, en los meses que le quedan en su diligente desempeño, se sirva destinar los fondos necesarios para pavimentar el aeródromo Rodelillo, que sirve a las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar. En otra oportunidad me referiré a esta materia para justificar plenamente, con datos estadísticos y de otro orden, la necesidad de construir en Valparaíso un aeropuerto de utilización comercial.

Resulta realmente increíble, al examinar la situación del resto del país, comprobar que se ha estimado indispensable la existencia de aeródromos de utilización comercial eficiente, tanto en el plano nacional como internacional, en Arica, Iquique, Antofagasta, La Serena, Concepción, Puerto Montt, pero no se ha considerado de igual o mayor necesidad uno para atender a más de medio millón de chilenos que viven en Valparaíso, Viña del Mar y pueblos adyacentes, cuyas conexiones con el resto del país, desde el punto de vista de la utilización del transporte aéreo, tienen idéntica justificación. Estimo inadmisibles que un habitante del Puerto deba viajar dos o tres horas para ocupar un avión en Santiago.

El aeródromo de Rodelillo es una reali-

dad, y nació gracias al extraordinario espíritu de progreso característico de los vecinos de Valparaíso. Pues bien, este aeropuerto tiene 1.800 metros de superficie y fue construido por particulares que utilizaron en este propósito toda clase de recursos materiales y económicos. De manera que la pista existe y funciona, pero, por carecer de pavimento, está condenado a un continuo proceso de erosión. Caen dos o tres lluvias y hay que reparar de nuevo la cancha. Las sumas necesarias para su pavimentación no son exorbitantes, y el provecho que se obtendría para la economía nacional de la utilización del transporte aéreo como medio racional de comunicación, sería inmenso. De ahí que pida al señor Ministro que, en lo que resta de la actual Administración —se lo digo con toda lealtad—, se preocupe de materializar la ejecución de esta obra. Este aeródromo, deseo destacarlo bien, servirá a cientos de miles de personas que viven en Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Limache y otras localidades.

Tales son las observaciones que deseaba formular. Si el señor Ministro quisiera hacer algún comentario, le quedaría sumamente reconocido.

El señor LARRAIN.—Señor Presidente, deseo, en primer lugar, expresar mi conformidad con la idea central del proyecto que entrega al fisco mayores recursos para que pueda cumplir su programa de ejecución de obras públicas y aun, si fuera posible, intensificarlo. Considero que a esta altura del debate resulta innecesario extenderse en detalles sobre el proyecto, pues ya ha sido debidamente analizado en la Sala. Sin embargo, deseo referirme a dos aspectos que estimo del mayor interés.

El artículo 11 aprobado por la Cámara, con el pretexto de dar mayor agilidad al manejo administrativo del Banco Central, es decir, bajo la apariencia de un cambio en lo formal de la tramitación de las operaciones que hace el Tesorero Ge-

neral de la República, consagra una disposición de la mayor gravedad e inconveniencia. Con tal pretexto, no sólo se modifica la forma, sino que se toca el fondo del problema. En efecto, se autoriza al Tesorero General para convenir con el Banco Central prórrogas en los plazos de vencimiento de todas las obligaciones fiscales. Dentro de una buena administración, me parece del todo inconveniente establecer una norma semejante, pues vulnera todas las leyes vigentes sobre la materia. En virtud de ese precepto, prácticamente no existiría plazo que pudiera ser respetado, puesto que bastaría que el señor Tesorero General, acogiéndose a él, por sí y ante sí prorrogara el vencimiento de todas las obligaciones fiscales. Es evidente, en consecuencia, que la redacción del artículo 11 aprobado por la Cámara supera incluso la intención de quienes lo redactaron en la Comisión respectiva, y de ahí que la Comisión de Hacienda del Senado haya acordado rechazarlo, criterio en el cual, a mi juicio, debe insistir la Sala.

En segundo lugar, el artículo 17 aprobado por la Cámara, referente al financiamiento de esta iniciativa, dice en su letra a): "El mayor ingreso fiscal que resulte del aumento en el precio de exportación del cobre por encima del que sirvió de base al Cálculo de Entradas de la Ley de Presupuestos vigente, por lo que serán excedibles los ítem de la Ley de Presupuestos vigente...", etcétera. Esta norma vulnera el artículo 31 transitorio, de la ley que reajustó las remuneraciones del sector público. En efecto, dicha disposición, aprobada a iniciativa del Senador que habla, tuvo por objeto condicionar el cobro del aumento de las contribuciones a los bienes raíces al hecho de que los distintos rubros de entradas no rindieran lo calculado por la Comisión. En consecuencia, si en virtud de ese precepto se retiran recursos provenientes del rendimiento de los

distintos artículos de la ley de reajustes, es evidente que pasaría a ser letra muerta su artículo 31 transitorio. De ahí que la Comisión de Hacienda haya acordado rechazar también el artículo 17, pues, aparte desvirtuar el espíritu que animó al Parlamento cuando aprobó ese precepto, daría carácter definitivo y permanente al cobro del aumento del ciento por ciento de la contribución sobre los bienes raíces.

Como muy bien lo señala el informe de la Comisión de Hacienda —deseo recalcar este aspecto—, durante el debate se demostró que los ingresos de la ley de reajuste han experimentado un incremento mayor que el calculado, y, por lo tanto, como lo deja expresamente establecido dicho informe, por la unanimidad de sus miembros, es absolutamente innecesario aplicar el recargo previsto.

Ojalá el Ejecutivo acoja estas observaciones y, como consecuencia de ellas, no aplique el cobro del aumento de la segunda cuota de la contribución a los bienes raíces, porque ello es del todo innecesario. Además, después del informe de la Comisión de Hacienda del Senado, resulta innegable que la aplicación estricta del artículo 31 no autoriza al Ejecutivo para alzar nuevamente la contribución referida.

Reitero, finalmente, nuestro apoyo a la iniciativa en discusión.

El señor ZEPEDA (Presidente).—El proyecto pasará, en segundo informe, a las Comisiones de Hacienda y de Obras Públicas.

Propongo conceder plazo hasta las doce del día de mañana para presentar indicaciones.

Acordado.

Se levanta la sesión.

—*Se levantó a las 13.1.*

Dr. René Vúskovic Bravo,
Jefe de la Redacción.