

REPÚBLICA DE CHILE

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 323ª, EXTRAORDINARIA
Sesión 60ª, en martes 19 de mayo de 1992
Ordinaria

(De 16:13 a 21:26)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES GABRIEL VALDÉS, PRESIDENTE,
Y BELTRÁN URENDA, VICEPRESIDENTE
SECRETARIO, EL SEÑOR JOSÉ LUIS
LAGOS LÓPEZ, PROSECRETARIO

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

- Alessandri Besa, Arturo
- Calderón Aránguiz, Rolando
- Cooper Valencia, Alberto
- Díaz Sánchez, Nicolás
- Feliú Segovia, Olga
- Fernández Fernández, Sergio
- Frei Bolívar, Arturo
- Frei Ruiz-Tagle, Carmen
- Frei Ruiz-Tagle, Eduardo
- Gazmuri Mujica, Jaime
- González Márquez, Carlos
- Hormazábal Sánchez, Ricardo
- Huerta Celis, Vicente Enrique
- Jarpa Reyes, Sergio Onofre
- Lagos Cosgrove, Julio
- Larre Asenjo, Enrique
- Lavandero Illanes, Jorge
- Letelier Bobadilla, Carlos
- Martín Díaz, Ricardo
- Mc-Intyre Mendoza, Ronald
- Navarrete Betanzo, Ricardo
- Ortiz De Filippi, Hugo
- Otero Lathrop, Miguel
- Pacheco Gómez, Máximo
- Páez Verdugo, Sergio
- Papi Beyer, Mario
- Pérez Walker, Ignacio

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

Concurrieron, además, los señores Ministros del Trabajo y Previsión Social y de Transportes y Telecomunicaciones.

Actuó de Secretario el señor José Luis Lagos López, y de Prosecretario, el señor Carlos Hoffmann Contreras.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

-Se abrió la sesión a las 16:13, en presencia de 41 señores Senadores.

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

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor VALDÉS (Presidente).- Se da por aprobada el acta de la sesión 58a, ordinaria, en 12 del actual, que no ha sido observada.

Las actas de las sesiones 55a, ordinaria, en su parte secreta, y 59a, ordinaria, en 5 y 13 del actual, respectivamente, se encuentran en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

En conformidad al acuerdo adoptado por los Comités de la Corporación, se va a rendir un homenaje a las Glorias Navales de Chile.

HOMENAJE A LAS GLORIAS NAVALES DE CHILE

El señor VALDÉS (Presidente). - En el nombre del Senado de la República tengo el honor de rendir homenaje a las Glorias Navales de nuestro país, al cumplirse un nuevo aniversario del Combate Naval de Iquique.

Saludo con especial atención al señor Comandante en Jefe de la Armada Nacional, Almirante Jorge Martínez Busch, y a la distinguida delegación de altos oficiales y personal que lo acompañan en la tribuna para estar presentes en este acto.

La historia de nuestra Armada se confunde con la historia patria en actos de heroísmo, de sacrificio, de permanente esfuerzo, de presencia, de vigilancia, de servicio. Hermosa, noble historia, que ha sido decisiva en la constitución de nuestra nación; en la defensa y consolidación de nuestra soberanía, en la estructuración del espíritu patrio; en el enraizamiento de nuestra cultura; en la formación moral y profesional de cientos de miles de chilenos y de sus familias, que han mantenido las sólidas virtudes que se generan cuando hay dedicación sin reservas al servicio de la patria y para ésta se buscan objetivos de unidad, de libertad y de progreso.

De esa historia, de esa formación, de esas virtudes, los chilenos de todos los tiempos estamos reconocidos y orgullosos, y el mundo entero ha manifestado siempre su respeto.

En un mundo que se abre y comunica, en que las ideas, las imágenes, los bienes, los servicios se transnacionalizan, qué decisiva y renovada importancia adquieren instituciones como la Armada Nacional, con la calidad de sus miembros y la eficiencia de sus medios.

Me refiero a la protección de nuestros mares, en una etapa del mundo y de nuestro desarrollo en que el transporte marítimo constituye, en el Pacífico y en todos los mares, un medio decisivo para competir, cualesquiera que sean las distancias; me refiero al sostenimiento de un poder disuasivo, que ha permitido al país gozar de cien años de paz externa; me refiero a la presencia nacional en puntos claves, aislados, de nuestro territorio austral y Antártico, donde, con emoción, hemos visto a nuestros marinos asumir el estoico sacrificio de la soledad, de la inclemencia del mar y de los vientos. Tengo presente la capacidad para asumir, con medios limitados, los avances tecnológicos y proponer a la nación tareas que consoliden nuestro interés, más allá de las normas que fueran fijadas para el solo beneficio de las grandes potencias.

Y sobre todo, para la conservación de nuestra identidad y cultura nacionales, qué decisivo es que existan instituciones que expresen en su quehacer los grandes valores morales de la autoridad, la austeridad, la disciplina, la fe en la espiritualidad del hombre y el amor a la patria.

Chile es un país abierto al mundo. Siempre lo ha sido: ha acogido a gente venida de todas partes. Hemos construido una unidad cultural y política de identidad reconocida y respetada. Esta apertura adquiere hoy nuevas dimensiones que se desenvuelven con desconocida velocidad.

Incorporarse con audacia a este proceso, como lo está llevando a cabo nuestro país, requiere creatividad y eficacia, pero también tener conciencia de que Chile es y debe seguir siendo una comunidad con identidad propia, con unidad y no fragmentada, en un Estado de Derecho que respete a las personas en su libertad y que exija sus responsabilidades, y con instituciones sólidas, al margen de las oleadas de calamidad moral o de

la pequeña vulgaridad que circula en este período del mundo y de la cual, desgraciadamente, los chilenos no estamos inmunes.

En este robustecimiento de nuestra identidad, la Armada Nacional cumple con honor y eficiencia su rol de ser una columna fundamental. Las Glorias Navales son múltiples, pero Chile las ha dignificado en un hombre y en un acto.

El Capitán Arturo Prat Chacón representa una síntesis admirable de ciudadano; de esposo y padre de familia ejemplar; de hombre de Derecho y marino; de profesor de astronomía y botánica; de aficionado al arte y a las más altas disciplinas intelectuales. Su justicia era ejemplarizadora, no draconiana, su andar pausado, su frente amplia y su mirada firme. Aquel conjunto de seriedad cubría un corazón dulce y caritativo y de nobles sentimientos, como dice de él el Almirante señor Silva Palma.

En un típico rasgo de su carácter, se presenta al examen de la Corte Suprema de Justicia de uniforme de gala, y es la única vez que deja su espada.

Es esa espada la que lo guía en un gesto inmortal al abordar el Huáscar, galvanizando a Chile entero y haciendo enmudecer de admiración al mundo.

¡Qué valor supremo tiene el hombre que en un momento de su tranquila y plena existencia siente que el ideal de la patria vale más que su vida y sus propios intereses y asume el sacrificio final! ¡Cómo el sacrificio ha sido siempre el origen de la vida, la raíz de la esperanza y la matriz de los grandes momentos de la Humanidad! ¡Cómo el acto moral tiene inmensamente mayor valor que el más elaborado de los cálculos!

La vida de Arturo Prat es un espejo donde deberíamos mirarnos todos los chilenos para consolidar nuestros valores, y su gesto heroico debería acompañarnos ahora, porque Chile necesita paradigmas de valor moral: sólo así progresan las naciones.

Señores Senadores, esta Corporación rinde hoy al Capitán Arturo Prat y a la Armada Nacional -que fue su alma mater- su emocionado homenaje.

He dicho.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el Honorable señor Arturo Frei.

El señor FREI (don Arturo).- Señor Presidente, señores Senadores:

La gesta heroica del Capitán Prat y de la tripulación de la Esmeralda, protagonizada el 21 de mayo de 1879 en la rada de Iquique, marcó un hito definitivo en la historia del pueblo chileno.

Por eso, año tras año, su conmemoración concita el homenaje renovado de nuestra admiración y reconocimiento a ellos, que simbolizan las glorias

navales de nuestra patria, y a la Armada de Chile, que cultiva los valores forjadores de tales hazañas.

En los inicios de la vida independiente de Chile, cuando el alma de nuestra nacionalidad se plasmó en las instituciones republicanas, fue en la incipiente Armada donde las seculares tradiciones marinas de los habitantes de nuestras costas y archipiélagos encontraron su cauce y proyección para desarrollar el poderío naval de la Nación.

A lo largo de su existencia, que se confunde con la de la patria, la Armada no sólo ha sido el vigía de nuestros mares y el valeroso baluarte de la integridad de la soberanía marítima de Chile. Ha sido, sobre todo, la encarnación de su destino oceánico.

Son muchas las generaciones de marinos que con sus acciones y aporte intelectual han contribuido a desarrollar en el país la conciencia de que el mar es nuestra vocación nacional y que la inmensidad del océano que baña nuestras costas es un desafío de poder y crecimiento que estamos llamados a conquistar.

La situación geográfica del país lo relaciona determinantemente con el mar, no sólo por la extensión de su litoral, sino que, además, por la condición tricontinental del territorio nacional: sudamericano, oceánico y antártico. Asimismo, cabe considerar su posición estratégica en el nexo de las comunicaciones marítimas interoceánicas.

Hoy día, como fruto de la acción perseverante de la Armada, los espacios marítimos se han convertido en un elemento fundamental en la percepción de los principales agentes políticos, sociales y económicos del país.

Acorde con esa nueva actitud nacional, el Comandante en Jefe de la Armada ha formulado una importante propuesta conceptual, que ha denominado oceanopolítica.

Cito las palabras del Almirante Martínez Busch: "La oceanopolítica lleva a ocupar el espacio oceánico como verdadero espacio de desarrollo y crecimiento del Estado. Esta concepción es un paso más allá de la conciencia marítima.". Y agrega: "Podríamos establecer un proceso intelectual que construya este pensamiento diciendo que a la geografía chilena le seguirá la conciencia marítima y a ésta, la oceanopolítica.".

Ello responde a las circunstancias que prevalecen en el mundo contemporáneo, donde se desarrolla un interés prioritario por los recursos oceanográficos como fuentes alternativas de materias primas, energéticos y productos alimenticios, a la par que adquieren renovada importancia las rutas marítimas como resultado de la expansión comercial e incremento acelerado de los intercambios internacionales.

El presente de Chile ya se encuentra fuertemente ligado al mar a través de la explotación de su riqueza ictiológica y de la apertura de nuestra economía

hacia el comercio exterior. Sin embargo, el horizonte que se extiende ante nuestro país es tan amplio y promisorio como el de nuestro mar.

Baste mencionar el fenómeno extraordinariamente dinámico de expansión que se lleva a cabo al interior de la comunidad de países que conforman la Cuenca del Pacífico, espacio en el cual se está generando el nuevo eje de las relaciones internacionales, que en el siglo XXI desplazará al polo euroatlántico como rector político y económico mundial.

La plena inserción de Chile en dicha dinámica constituye uno de los mayores desafíos históricos que nos corresponde encarar.

El papel que le cabe a la Armada de Chile en la consolidación de la presencia nacional en los mares es trascendental para la conquista de ese objetivo y de los demás que impone el desarrollo global de nuestra patria.

Su aporte es decisivo en materias tales como el control del tráfico marítimo mercante, la exploración aeronaval de los recursos oceanográficos, la defensa ecológica del territorio marítimo, la intervención chilena en el continente Antártico, el desarrollo de la industria de astilleros navales y de la infraestructura portuaria de Chile, por mencionar los aspectos más destacados.

La eficiencia y disciplina de la Armada, así como su compromiso irrestricto con los intereses permanentes de Chile, sellado con el sacrificio de sus héroes, le otorgan a su contribución una dimensión capital.

Cuando visitó nuestro país, el escritor Vintila Horia manifestó que, contemplado desde los oteros de la bahía de Valparaíso, el Océano Pacífico es una lección de futuro.

Ése es el futuro cuya conquista nuestra Armada propone a los chilenos.

Señor Presidente, señores Senadores, con motivo de la conmemoración de las Glorias Navales de Chile y de la celebración del Mes del Mar, en nombre del Comité de Senadores Demócratacristianos, tengo el honor de hacer llegar al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Jorge Martínez Busch, a su Alto Mando, Oficiales, Cuadro Permanente y Gente de Mar bajo sus órdenes, nuestros más sinceros sentimientos de respeto y aprecio.

He dicho.

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

El señor LAGOS.- Señor Presidente, Honorables colegas, nos encontramos en vísperas del día en que todos los chilenos revivimos la gesta inmortal de los héroes de Iquique y Punta Gruesa, patrimonio venerado de nuestra Armada y de la nación chilena, llevada a cabo aquel glorioso 21 de mayo de 1879.

Es por ello que deseo rendir en el Senado de la República un emocionado homenaje a quienes nos legaron una tradición de honor, gloria y victoria.

"Arturo Prat", "Esmeralda" e "Iquique" son tres nombres que siempre estremecerán nuestro espíritu. Son tres nombres unidos como el eslabón de una cadena irrompible; tres palabras que nos indican un rumbo a seguir cuando la patria o el alma de la nación están en peligro; una actitud frente a la vida y a la muerte; un mensaje que dice: "Los chilenos no se rinden; si no se puede vencer, se muere". Reflejan un modo de ser, una idiosincrasia particular, un patrimonio que pertenece a Chile y a los chilenos.

Corre el año 1879 y la Armada de Chile es ya una institución madura. Tiene una férrea disciplina, adquirida a través de su corta pero fecunda existencia.

Nuestro país, sometido por su geografía a la consigna marítima, ha vivido su influencia desde los primeros pasos de su vida independiente. Junto con el primer grito de libertad, en 1810, don Juan Martínez de Rozas sintió la inspiración del mar y su primera medida fue abrir los puertos de la República al libre comercio de todas las naciones.

Simultáneamente con ello, comenzó a entreverse que la amenaza del enemigo español era aún una realidad, y que las costas y aguas de la patria estaban desamparadas, a merced de las naves del Virrey.

Surgió, entonces, la idea de crear una escuadra que tuviera por misión la defensa de los caminos del mar; que protegiera los barcos, las costas y los puertos de la naciente República.

Si perdimos la primera campaña de la Independencia sellada en Rancagua, no podíamos perder la segunda, y así fue como nació la primera Escuadra Nacional, que habría de afianzar la seguridad de la República.

Pronto llegaron las victorias en el mar: cae la fragata española María Isabel en Talcahuano, y, poco después, se confirma la audacia y el valor nacionales en la toma de Corral.

Luego surge la gran empresa de la Escuadra Libertadora del Perú, y, un 20 de agosto de 1820, Valparaíso ve atónito el zarpe de una gran flota compuesta por 16 transportes que conducen a 5 mil hombres y que marcha custodiada por 7 buques de guerra.

¡Jamás hasta entonces el Océano Pacífico había sido cruzado por una fuerza expedicionaria semejante!

La voluntad de Chile se haría sentir a la distancia a través de esa escuadra, que impulsó definitivamente la libertad del Perú, consolidó la libertad de América y dio solidez a nuestro naciente país.

En 1836, volvió a requerirse la intervención del poder naval para el transporte de las fuerzas expedicionarias del General Bulnes, destinadas a destruir

la alianza Peruboliviana del Mariscal Santa Cruz, peligro patente para la soberanía de Chile.

Sin embargo, resuelto el problema político y terminada la campaña, el Gobierno dispuso la disolución de la escuadra. La voz del Ministro Aldunate advirtió en vano sobre el riesgo de tal medida.

La guerra con España vendría más tarde a constituirse en otra prueba de lo que significaba para el país el abandono del mar. Las costas fueron bombardeadas y el comercio marítimo interrumpido y destruido; pero, junto a ello, un despertar comienza a insinuarse en los gobernantes que recuerdan las advertencias del Ministro Aldunate, y los conduce a tomar diversas medidas para recuperar la fuerza naval perdida.

En todo este trayecto histórico glorioso, faltaba algo, lo más sublime, aquello que las inexorables leyes del destino tienen reservado para los espíritus más selectos. El escenario está dispuesto y en sus designios elige dos modestas naves con cascos de madera y un hombre de vida superior, Arturo Prat Chacón, quien, al mando de un viejo barco, pero imbuido de un acendrado concepto del cumplimiento del deber y con una dotación plena de coraje, escribió una de las páginas más gloriosas de nuestra historia.

La arenga de Prat a su dotación recorrió la cubierta de la vieja nave como una ráfaga de viento helado, electrizando a la tripulación:

"Muchachos, la contienda es desigual. Nunca se ha arriado nuestra bandera ante el enemigo y espero que no sea ésta la ocasión de hacerlo. Mientras yo viva esta bandera flameará en su lugar, y si yo muero, mis oficiales sabrán cumplir con su deber."

Prat murió, la bandera no fue arriada y sus oficiales cumplieron con su deber.

En esta arenga de sobriedad espartana se encierra todo un código de conducta, un cabal concepto del cumplimiento del deber, una actitud que nos dice: la honra vale más que la vida.

Su decisión no fue producto de la improvisación del combate. Por el contrario, fue el resultado de una vida llena de sacrificios y renunciaciones entregadas al servicio de la patria.

Así, pues, cuando Prat se despedía del Almirante Williams, contestando a sus últimas recomendaciones le dijo estas significativas palabras: "Si viene el Huáscar, lo abordo". La resolución estaba tomada, y Chile entero sabe cómo cumplió su promesa. El combate de Iquique no fue una victoria material para el Perú, pues el viejo barco pocos servicios podía ya prestar. En cambio, la gloriosa acción galvanizó al pueblo chileno y fue la mecha que encendió el fervor patrio.

Esa misma mañana, un poco más al sur, en los bajos de Punta Gruesa, la audacia de Carlos Condell elimina a uno de los buques más importantes de la escuadra peruana: la fragata blindada Independencia.

En estas dos acciones quedan de manifiesto cualidades ejemplares de nuestra raza: decisión, sangre fría y desprecio por la vida cuando hay que entregarla en aras de un ideal superior. Los combatientes de la Esmeralda y de la Covadonga escribieron ese día el precepto que, como norma de conducta, se resume en la "obligación de luchar hasta la muerte sin tomar en cuenta el poder del adversario", dando origen, así, al lema de nuestra Armada: "Vencer o Morir", que se encuentra grabado en la rueda de gobierno, en los cañones de los buques de guerra y en el espíritu de cada uno de sus hombres.

Así fue la acción de Iquique: dos hombres diferentes; uno resuelto y sereno frente a la muerte; el otro, audaz e ingenioso para derrotar a un enemigo superior. Dos hombres, dos oficiales de nuestra Armada, dos virtudes de Chile.

En la hora actual, cuando estamos en el umbral del tercer milenio, asistimos a esta nueva época que, por razones geopolíticas, ha provocado el desplazamiento del polo de atracción mundial hacia la Cuenca del Pacífico, trayendo consigo la revalorización de la posición de Chile, favorecido por su privilegiada situación en el cuadrante sur oriental de este océano y por su situación periférica en el continente sudamericano.

La humanidad toda ha estado unida al mar, sujeta al abrazo formidable de sus aguas. Chile, por su conformación y por su historia, también lo está.

Los hechos que estructuran nuestra historia marítima están íntimamente ligados a la Armada. Ella ha ejercido una influencia material, espiritual y moral preponderante desde el nacimiento de la República hasta nuestros días, forjando la conciencia de ciudadanos y soldados, defendiendo nuestro patrimonio oceánico, cooperando al bienestar general y defendiendo la ley y la organización de la patria, en la paz y en la guerra.

Bajo su custodia están la seguridad de las fronteras marítimas y de las comunicaciones en el mar, del comercio y de la soberanía en las más apartadas regiones del país.

La Armada de Chile, con su tradición inmaculada, sobria, disciplinada y eficaz, producto de su historia y del legado espiritual de sus mártires, transmitido a través de las distintas generaciones de marinos, constituye un ejemplo que nuestra juventud debe hacer suyo, como heredera de esos hombres que no dudaron en entregar sus vidas por la libertad de esta querida tierra.

La figura de Prat está presente en cada integrante de la Armada. Su imagen, grabada en el bronce y en el mármol, recuerda sus proezas a los jóvenes marinos, bella esperanza de las glorias futuras de la patria. Ellos procuran

imitarlo en su amor a la ciencia, en su reconocida modestia y en su encendido patriotismo, excelsos valores que distinguen a los hombres que componen nuestra gloriosa Armada Nacional.

Pero mi homenaje no puede agotarse en una simple remembranza histórica sobre la presencia y significado de la Armada en la historia de Chile. No estaría completo si en esta ocasión no vaciara yo el cúmulo de sentimientos que se anidan en mi espíritu y que me atan afectuosamente a todas las Instituciones Armadas de la República.

No en vano vine al mundo a pocos metros de donde se encuentra hoy, gloriosamente hundida, la Esmeralda. No en vano crecí y me hice hombre corriendo por los mismos desérticos caminos recorridos, a fuerza de sudores, de lágrimas y de sed de victoria, por nuestros recios soldados.

Y mientras crecía, señor Presidente; mientras iba dejando sobre los salinos territorios del norte de Chile parte de mi niñez y parte de mi adolescencia, fui aprendiendo y sintiendo que esa tierra y que todo el territorio nacional eran una preciosa heredad, a la que había que amar con la misma pasión con que la amó Arturo Prat: ¡Hasta la muerte si fuere necesario!

Estoy seguro de que no es el producto de simples ensoñaciones de la gente del Norte de la patria la honda emoción que la embarga en fechas como el 21 de mayo o el 7 de junio. Me asiste la certeza de que no es una simple emoción pasajera la que sentimos cuando vemos flamear, alegre y victoriosa, la bandera tricolor en la cumbre del Morro de Arica, o flotando a pocos metros de las playas de Iquique. Es que, de una manera muy especial, los gritos de nuestros marinos y soldados, sus voces de mando y el rítmico sonido de sus pasos, viriles y marciales, continúan resonando en la inmensidad de la pampa; siguen navegando raudos sobre lo más alto de las olas, y cabalgando, briosos, en medio de oasis y de valles. Siguen, en fin, sonando nítidos e inconfundibles en el corazón de cada uno de los chilenos radicados en nuestro Norte heroico.

Allá, señor Presidente, la historia no se estudia. Allá, la historia se siente, y se vive intensamente, vitalmente, con orgullo, con emoción. Allá la historia de Chile es vida.

Quiero, en consecuencia, completar mi homenaje testimoniando públicamente mis sentimientos de profunda admiración y gratitud a todas las Fuerzas Armadas de Chile. Ellas han sido, a lo largo de la historia de la República, las alfareras incansables de esa gran obra que llamamos Chile: una tarea permanente y sucesiva, que se ha ido desarrollando de generación en generación, y que no puede ser detenida ni obstaculizada, porque ella constituye el testimonio de nuestra "voluntad de ser", y representa la médula del alma nacional.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Ofrezco la palabra al Honorable señor Martín.

El señor MARTÍN.- Señor Presidente, Honorables señores Senadores:

El 16 de mayo de 1879 zarpaba desde Iquique, rumbo al Callao, la Escuadra chilena en busca de la Escuadra peruana que ese mismo día, curiosa circunstancia, se dirigía hacia el sur.

En Iquique, a cargo del bloqueo, quedaban dos débiles buques de madera, cuyo escaso andar les impedía integrar la Escuadra. Ellos eran la Corbeta Esmeralda, al mando de don Arturo Prat Chacón, y la cañonera Covadonga, comandada por don Carlos Condell de la Haza.

Al zarpar la Escuadra, el Almirante Williams Rebolledo llamó al Comandante Prat y le hizo presente la responsabilidad que sobre él pesaba.

Prat le respondió solamente que sabría defender su cargo, y que si se presentaba la oportunidad abordaría el Huáscar. El Almirante Williams le entregó un sobre cerrado, que Prat debería abrir el día 20 de mayo. Era una carta en la que le comunicaba que su viaje tenía como objetivo atacar al enemigo en el Callao, expresándole que, si no se volvían a ver, recordara al amigo que lo distinguía. Prat lamentó no acompañar a quienes partían, y pensando en aquella expedición expresó "mañana será un gran día para Chile", sin imaginar que esa frase tenía que ver con su destino.

Al disiparse la neblina de la mañana del 21 de mayo, un grito rompe el silencio; son tres palabras que el vigía de la Covadonga grita desde lo alto: "humos al Norte". Estas tres palabras anuncian un día de gloria para nuestra Armada, y la entrada de uno de sus Oficiales a la inmortalidad por el pódico maravilloso del heroísmo.

Y vuelve el silencio; aquel en que los hombres, frente al sacrificio y la muerte, hacen del sentimiento un fervor: Dios, patria, familia. Se elevan los ojos al cielo, se formula la plegaria eterna del cariño por los seres queridos y se pronuncia la súplica que da vida al amor por la patria: vivir con honor, o morir con gloria. Y todos ellos la dijeron con la mano en el corazón y los ojos en lo alto.

Luego de esas plegarias, formuladas por toda la tripulación, Prat sube al puente de mando y rompe otra vez el silencio con la arenga que brota espontáneamente de labios del héroe, para encender en los "muchachos" la llama de un amor a la patria que ni siquiera la muerte lograría apagar.

El drama dura cuatro horas. De un lado, muerte y destrucción. Del otro, cumplir con el deber, luchar hasta morir: el tricolor en la mirada y la patria en el pensamiento.

Prat salta al abordaje del Huáscar, rumbo a la inmortalidad, abriendo a sus hombres la senda del honor, el camino de la gloria.

Entre tanto, la Covadonga, perseguida por la fragata acorazada Independencia, debe afrontar el nutrido fuego de cañones y fusiles. Y Condell, con aguda pericia y táctica, consciente de la poca profundidad del mar, conduce a esta nave, cegada por la persecución, a los arrecifes de Punta Gruesa, donde encalla el buque peruano, cuando ya escasos metros lo separaban de la Covadonga.

Condell, cubierto a la defensiva, en temeraria acción, cañonea a la nave peruana hasta obligarla a izar la bandera de parlamento, y no la de rendición por la oportuna aparición del Huáscar, que ya había hundido a la heroica corbeta de madera.

El sacrificio se había consumado en un combate en que la fuerza no pudo doblegar al heroísmo, gracias a una indomable voluntad de sacrificio y un rasgo sublime de amor a la patria, escrito con la pluma sagrada del deber.

Nueve años más tarde, el 21 de mayo de 1888, la Escuadra Nacional fondea en Valparaíso, y junto a ella, el Huáscar, a cuyo bordo vienen los restos de Prat, del Teniente Serrano y del Sargento Aldea, para reposar ahora en el Monumento que la Armada levantó para eterna veneración de los inmortales de Iquique. El Presidente de la República, don José Manuel Balmaceda, en un discurso que es un poema de admiración al deber, al sacrificio y al amor patrio, expresa:

"Pasarán los años y las generaciones, y desde el fondo de la rada de Iquique, lo mismo que desde el seno de esta cripta o desde lo alto de este monumento, brillará en la historia, como la estrella Polar en los mares del Sur, una constelación de valientes que no eclipsarán los siglos ni los héroes venideros".

Señor Presidente, los Senadores institucionales y los del Comité Independiente, junto con manifestar emocionada admiración y eterna gratitud a los héroes de Iquique, rendimos nuestro sentido homenaje a la Armada Nacional, forjadora de héroes y garantía respetuosa de la dignidad y soberanía de un pueblo que la ha incorporado profundamente al alma nacional.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Ofrezco la palabra a la Senadora señora Soto.

La señora SOTO.- Señor Presidente, Honorable Corporación, en nombre de los Senadores del Comité Partidos por la Democracia y Socialista, queremos sumarnos a este emocionado homenaje y hacer nuestras todas y cada una de las palabras pronunciadas por el Presidente de esta rama del Congreso Nacional, quien nos ha interpretado fielmente.

Sólo deseamos añadir con cuánto orgullo y de qué manera apreciamos la labor de chilenidad que nuestros marinos efectúan hoy, en condiciones

realmente riesgosas, apartándose de sus familias, realizando sacrificios, en los mares del sur, en la Antártica y en Isla de Pascua. Ellos nos abren al mundo; nos señalan día a día que nuestro destino como país es el mar, incitándonos a no darle la espalda, como lo hemos hecho hasta ahora. Nos indican también, del mismo modo como lo expresó hoy su Comandante, que el mar presencial, como concepto, debe hacerse carne en todos los chilenos, para convertir en realidad el hecho de que el Océano Pacífico representa el mar del presente y del futuro.

Queremos, además, destacar que Arturo Prat, gloria para todo el país, constituye un ejemplo vivo y permanente que guía a nuestros jóvenes y niños en los valores más trascendentes, porque concibió y poseyó todos los valores que nos han hecho grandes como nación. Junto con ser marino, era abogado. Considerando su época, un abogado esencialmente humanista, al elaborar su tesis sobre elecciones. También se distinguió por su brillante oratoria, al defender a sus amigos. Una sola vez dejó su espada: cuando obtuvo su título de abogado, lo cual denota hasta qué punto él fue un humanista dentro de sí, el que nos guía, como un faro permanente, a todos los chilenos.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Ofrezco la palabra al Honorable señor Navarrete.

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, a pocos días de cumplirse un nuevo aniversario de la gesta histórica maravillosa del 21 de mayo de 1879, en justicia y con el rigor que corresponde, el Senado de la República rinde homenaje a las Glorias Navales de nuestro país.

Lo hacemos con el convencimiento más absoluto de que esta fecha, como pocas, une a la nación; estremece a todos los chilenos, e insufla nuevas fuerzas y energías para proseguir labrando la historia patria.

En el ejemplo y recuerdos de semejantes actos de heroísmo es donde se conmueven las vitalidades nacionales. De allí se extraen los valores que van formando las nuevas generaciones y proyectándolas hacia el futuro.

Rendimos este homenaje en Valparaíso, el puerto más importante del país, donde tradicionalmente cada año se congregan los representantes de la Armada, sus oficiales y marinos, a recordar esa gesta bravía del 21 de mayo: en el puerto de Valparaíso, donde se encuentra la Escuela Naval, forjadora de marinos y de oficiales que siguen la ruta trazada por aquellos hombres que dieron motivo a este justo y reconocido homenaje.

En esta ocasión, también con el convencimiento de que las Instituciones Armadas, de la que es parte fundamental la Marina de nuestro país, contribuyen, como el que más, a labrar un destino de mayor justicia e igualdad, rendimos este homenaje en nombre del Comité Radical-Social Demócrata, y pedimos hacer llegar estas sentidas palabras al Comandante en Jefe de la Armada, señor Martínez Busch, que hoy encarna,

justificadamente, los valores que han dado prestigio a esa Institución y la proyectan con paso firme hacia el futuro.

He dicho.

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

El señor URENDA.- Señor Presidente, señores Senadores, esta Corporación hace un alto en sus actividades con el objeto de rendir homenaje a la Armada Nacional en el Mes del Mar, en el Mes de las Glorias Navales.

En un país como el nuestro, con una tradición marítima tan hermosa, es indudable que mayo estará siempre absolutamente ligado a nuestra Armada Nacional. Porque fue en un 21 de este mes -hace ya 113 años- que tuvieron lugar, en la Bahía de Iquique y en Punta Gruesa, hechos tan gloriosos que han trascendido las fronteras de la patria, para ser reconocidos como expresión máxima de heroísmo consciente y de eficiencia y destreza.

Los hombres que nos legaron la gesta de Iquique y de Punta Gruesa, como tantos otros formados en nuestra Marina de Guerra, se han forjado en los principios y valores más caros para el hombre. Por ello, no sólo sentimos por la Armada legítimo orgullo, sino que apreciamos que ella se identifica con nuestra historia y con nuestro ser nacional.

Todos los chilenos sabemos que nuestra patria no sería lo que hoy es, y no tendría las expectativas que actualmente posee como nación esencialmente marítima, si con el esfuerzo y el talento de tantos no se hubiera forjado esa Institución sin mácula, que nos ha prestado valiosos y señalados servicios, y que influye de manera significativa en la formación de nuestra juventud y, muy en especial hoy en día, en la determinación de los grandes objetivos nacionales.

Es imposible pretender sintetizar en pocos minutos todo lo que es y representa nuestra Armada. Desde luego, y a título ejemplar, en el orden cotidiano, está constantemente cumpliendo tareas que, en muchos aspectos, exceden el marco nacional. Así, el funcionamiento de nuestros faros y balizas en mares y lugares especialmente difíciles constituye un elemento esencial para la navegación, labor que se encuentra a su cargo y bajo su custodia.

Por otro lado, no siempre se advierte el esfuerzo que demandan a esa Institución el transporte y el aprovisionamiento de nuestras más lejanas posesiones, así como los servicios y auxilios de toda índole que desde siempre ella ha prestado a sus habitantes.

Tampoco debe olvidarse el valor incalculable que la asistencia y el salvamento pueden revestir para las tripulaciones y las naves, cuando éstas peligran. En relación a estas materias, Chile tiene, a través de su Armada, responsabilidades sobre grandes extensiones marítimas, que exceden, aun con mucho, el mar presencial.

Asimismo, los acuciosos y amplios estudios y levantamientos de cartas de nuestro océano permiten el tráfico seguro de barcos chilenos y extranjeros, y constituyen factores dignos de admiración.

Pero hay un aspecto acerca del cual conviene insistir porque, de alguna manera, está ligado a la necesidad de que la nación tenga muy claros sus grandes objetivos y adopte las medidas para alcanzarlos.

No cabe duda de que la geografía nos impone el carácter de país esencialmente marítimo. Bien sabemos que nuestra posición en el océano más grande de la tierra -y hoy día el más importante- en cierta forma nos marca como nación.

Pues bien, como ya se destacó, la Armada no sólo se ha preocupado de estar presente en nuestro mar territorial, en la zona adyacente y en la económica exclusiva, sino que también nos conceptualizó, por medio del pensamiento de su Comandante en Jefe, Almirante Jorge Martínez Busch, lo que se ha denominado nuestro "mar presencial", para después señalarnos los pasos que debemos dar a fin de estar presentes en él.

Es indudable que existen fundamentos de toda índole para sostener que en esa área, determinada por nuestra posición tricontinental, con vértices en Arica, Isla de Pascua y la Antártida, tenemos una tarea que realizar y una obligación de estar presentes para velar por la preservación de los recursos y explotar los existentes en ese inmenso mar, que cubre una superficie cercana a los 20 millones de kilómetros cuadrados. Sólo podremos cumplir las funciones que nuestro destino nos señala en la medida en que contemos con una Armada Nacional de las características de la que hoy nos enorgullecemos en tener, y dotada de los medios materiales adecuados, que -estamos ciertos- van a ser siempre utilizados por hombres eficientes y capaces como los que ahora la integran.

Ya tuve oportunidad de destacar antes cómo la Institución busca la excelencia, piensa siempre en la patria y procura conservar y atesorar nuestras mejores tradiciones. Pero hoy no nos podemos desentender de la circunstancia de que, más allá de lo que eran nuestras ilusiones y esperanzas, los países que circundan el Océano Pacífico, o que están dentro de él, han llegado a convertirse en los más importantes, por su población, economía y comercio. Pero hay algo aún más trascendente para Chile: las naciones que aquél baña, en especial las asiáticas, han adquirido la mayor relevancia para nuestro comercio exterior. Ya el año recién pasado Japón se transformó por primera vez en nuestro primer comprador, superando a los Estados Unidos. Y en los meses corridos del presente, Asia se ha convertido en nuestro principal cliente, desplazando a Europa mucho antes de lo previsto.

Si ésa es la realidad, y si se nos presentan prometedoras las riquezas del inmenso océano, no sólo se requiere que los chilenos adquiramos plena conciencia de país esencialmente marítimo, sino también que contemos con

los instrumentos adecuados para que nuestra presencia en él sea real y cada vez mayor.

En ambos aspectos, la Armada Nacional es decisiva.

En la consolidación de esa conciencia marítima, la educación constituye un factor fundamental. La Marina se ha encargado de ir formando generaciones de hombres de mar. Y, por medio de su Comandante en Jefe, nos ha dicho en forma clara cómo necesitamos, como país, esa educación para el mar.

A este último respecto, se requiere de una Institución adecuada, bien organizada, manejada por los mejores hombres; que dé respaldo a los esfuerzos que la Marina Mercante y las empresas pesqueras han realizado hasta ahora, y a las otras muchas actividades que emprendan en el futuro, a fin de que estemos cada vez más sólidamente arraigados a nuestro mar presencial, y de que nuestros barcos lo recorran llevando y trayendo carga, para que otros, también nuestros, exploten sus riquezas pesqueras, y el país como conjunto lo cuide y utilice al servicio del hombre.

En estos momentos, pienso cuan importante es para Chile que la Armada Nacional esté constituida por los hombres que la integran, y cuánto ha significado su existencia para la patria, sobre todo en períodos en que hemos perdido la brújula y hemos estado desorientados, cuando una Capital mediterránea nos ha distraído de lo que el destino nos impone.

Por lo dicho, y mucho más, no sólo le agradecemos, y rendimos homenaje a la gloriosa historia que nos ha legado, sino también por las perspectivas de un mejor futuro que nos invita a alcanzar.

En nombre de la Unión Demócrata Independiente y en el mío propio, hago llegar a la Armada de Chile; a su Comandante en Jefe, don Jorge Martínez Busch; a su Alto Mando; a los Oficiales, Cuadro Permanente y gente de mar, nuestros sentimientos de admiración, respeto y gratitud con ocasión de celebrarse las Glorias Navales y el Mes del Mar.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Pone término a este homenaje el Honorable señor Mc-Intyre, a quien dejo con el uso de la palabra.

El señor MC-INTYRE.- Señor Presidente, Honorables Senadores:

Deseo agradecer, en esta oportunidad en que la Cámara Alta rinde sentido homenaje a la Armada de Chile, los conceptos expresados por los Honorables colegas que me precedieron en sus intervenciones. Y lo hago con mayor orgullo aún, al encontrarse presente en la tribuna su Comandante en Jefe y una distinguida delegación naval.

Mis palabras, si bien no son las de un miembro activo de la Institución, representan los sentimientos de un antiguo Vicealmirante, que sirvió en sus filas por muchos años.

La Armada de Chile se siente depositaria de su inmaculada historia, en cuyas páginas encontramos hechos que asombraron al mundo. Y si bien nuestros éxitos estratégicos fueron importantes y contribuyeron vitalmente al triunfo de la guerra, todo ello no se habría alcanzado sin las virtudes y valores que distinguieron a sus hombres. La Institución lo comprende así, y son ellos su principal motivo de orgullo.

Esos hombres que hoy recordamos en hechos tan trascendentes de nuestra historia, como fueron los combates de Iquique y Punta Gruesa, se identifican con la actuación de los dos Comandantes que participaron en ellos: Condell, quien puso el sello de la audacia, y Prat, que representó el heroísmo al dar su vida por una causa tan noble como es la de defender el honor de la patria.

De esos combates resultaron dos hechos importantes: uno material -la destrucción de la Independencia-, y otro espiritual -el hundimiento de la Esmeralda-, con el cual Chile y su Armada se agigantaron por tan ejemplar heroísmo y valor.

La hazaña de Prat nos invita a detenernos en su persona, para comprender que la imagen que proyectaban sus virtudes y valores fue lo que motivó y facilitó que su tripulación lo siguiera hasta la muerte.

Esa realidad no es producto o consecuencia de un hecho fortuito, sino que más bien es la demostración más clara de la consolidación de las virtudes que el hombre alcanza cuando, con heroísmo -también en la vida diaria-, ha sabido proteger todos aquellos valores que, por fe o convicción natural, lo hacen crecer: la familia, la responsabilidad en el trabajo, el espíritu de superación, la férrea convicción cristiana, el respeto a las tradiciones y valores nacionales, la actitud permanente de ser un real colaborador, desde su posición, al bienestar y desarrollo nacional.

¡Un hombre de esas condiciones es dueño de una vida interior muy rica, la que incluso se desborda y llega a raudales a sus semejantes, quienes, al recibirla e impregnarse de ella, tratarán de imitarlo!

Señor Presidente, convencido y motivado por la reciente y tan importante ceremonia de beatificación celebrada el pasado domingo en el Vaticano, me atrevo a declarar que Arturo Prat también vivió y murió santamente.

Al agradecer el homenaje que se rinde a la Armada de Chile, deseo destacar la preocupación de ella por servir siempre desinteresadamente en todo aquello que contribuya al desarrollo y al bien común. Esta realidad la quiero simbolizar recordando tres pasajes poco conocidos de la vida de nuestro máximo héroe, los cuales, por circunstancias del destino, constituyen también hoy el ámbito de nuestras preocupaciones.

En 1876, encontrándose en estudio en la Comisión de Guerra y Marina de la Cámara de Diputados el proyecto de ley sobre navegación, sus autores pidieron a Prat que lo estudiara, emitiera su juicio e insinuara las modificaciones que estimara necesario introducir, al igual como lo hacemos

en la actualidad. Tal prueba de confianza en sus conocimientos lo alentó a estudiar sin tardanza la iniciativa, de suyo compleja, pero que él apreciaba como de la mayor importancia para la Marina Mercante.

Luego de algunos meses de trabajo incesante, Prat entregó sus observaciones y presentó a los autores del proyecto primitivo gran cantidad de comentarios, fundamentados en 152 artículos. Casi todos ellos fueron incluidos en la ley que durante 100 años tuvo vigencia en nuestra Institución.

Más tarde, hallándose en una delicada misión en Montevideo -Prat era entonces capitán de corbeta-, toma contacto con las más altas autoridades uruguayas, preocupándose especialmente de cosas que conocía y sabía, como la educación, y pide a su esposa que le envíe el proyecto de ley sobre instrucción media superior, que en ese entonces se encontraba en tramitación en ambas Cámaras.

Otro recuerdo que deseo hacer -y con especial afecto hacia los integrantes de la Corte Suprema- es que Prat mantuvo lazos con el Poder Judicial de Uruguay, lo que le permitió darse cuenta de que los Reglamentos de Sala del Alto Tribunal y de la Corte de Apelaciones eran inadecuados e insuficientes. A tal efecto, pidió a su esposa que le enviara, por intermedio de un amigo, los que usaban entonces los tribunales chilenos.

Señor Presidente y Honorables colegas, junto con reiterar mis agradecimientos por tan sentido homenaje, deseo afirmar, por último, que la Armada, inspirada en los ejemplares valores y principios que nos legaron nuestros héroes, es depositaria de ellos y constituye un pilar fundamental sobre el cual se sostiene la seguridad de Chile, y respecto de los cuales será siempre exigente en demandar que tales valores y principios jamás se debiliten.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Ha terminado el homenaje a las Glorias Navales de Chile.

Se suspende la sesión.

-Se suspendió a las 17:8.

-Se reanudó a las 17:44.

El señor VALDÉS (Presidente).- Continúa la sesión.

IV. CUENTA

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

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

Mensaje

De Su Excelencia el Presidente de la República con el que inicia un proyecto que deroga la ley N° 18.703, y modifica la N° 7.613, sobre adopción de menores.

-Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento y se manda poner en conocimiento de la Excelentísima Corte Suprema.

Oficios

Cinco de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el primero comunica la nómina de señores Diputados que integrarán las Comisiones de Reja y de Pórtico que recibirán a Su Excelencia el Presidente de la República, quien concurrirá a la sesión de Congreso Pleno de 21 de mayo en curso, para iniciar la Legislatura Ordinaria y dar cuenta al país del estado administrativo y político de la nación.

-Se toma conocimiento.

Con el segundo informa que ha dado su aprobación al proyecto que modifica la ley N° 18.175, sobre quiebras, con urgencia calificada de Simple.

-Pasa a las Comisiones de Economía, Fomento y Reconstrucción y de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

Con el tercero, hace saber que ha tomado conocimiento, primero, del rechazo por parte del Senado de la modificación propuesta por la Cámara de Diputados al proyecto que permite a las instituciones de educación superior realizar actividades en beneficio del desarrollo regional y nacional, y segundo, de los señores Senadores nombrados para integrar la Comisión Mixta pertinente; a la vez; indica la nómina de señores Diputados que concurrirán a dicha Comisión.

-Se toma conocimiento y se manda agregar el documento a sus antecedentes.

Con el cuarto comunica que ha dado su aprobación al proyecto que modifica la planta de cargos del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo y mejora las remuneraciones de su personal. -Pasa a la Comisión de Vivienda y Urbanismo, y a la de Hacienda, en su caso.

Con el quinto informa que ha rechazado en general el proyecto que modifica el artículo 12 de la ley N° 18.525, para extender los derechos específicos y rebajas arancelarias de la banda de precios del trigo a la harina de trigo y,

asimismo, hace saber que Su Excelencia el Vicepresidente de la República, en uso del derecho que le confiere el artículo 65 de la Constitución Política de la República, ha solicitado que la iniciativa se remita al Senado.

-Pasa a la Comisión de Agricultura, y a la de Hacienda, en su caso.

Del señor Ministro del Interior con el que da respuesta al oficio enviado en nombre del Senador señor Alessandri respecto de la exigencia de útiles escolares que imponen algunas escuelas de Antofagasta.

Del señor Ministro de Hacienda con el que contesta el oficio enviado en nombre del Senador señor Romero referente a la petición dirigida al Ejecutivo para que estudie y proponga al Congreso Nacional un proyecto que aborde de manera integral la situación que afecta a las zonas extremas del país, incluyendo la Isla de Pascua.

Dos del señor Ministro de Obras Públicas:

Con el primero se refiere al oficio enviado en nombre de los Senadores señora Soto y señor Alessandri relativo a la conexión vial entre Santiago y Valparaíso.

Con el segundo responde el oficio enviado en nombre del Senador señor Pérez acerca de los programas de inversión en proyectos de agua potable en la Región de Atacama y, particularmente, en la provincia de Chañaral.

Del señor Ministro de Salud con el que da respuesta al oficio enviado en nombre del Senador señor Navarrete, referente a las consideraciones efectuadas por Su Señoría acerca de la Segunda Reunión Interparlamentaria Andino Americana, donde se debatieron problemas de la región en relación con la producción, tráfico y abuso de drogas.

Del señor Ministro Vicepresidente Ejecutivo de la Corporación de Fomento de la Producción, con el que da respuesta al oficio enviado en nombre del Senador señor Núñez sobre el estado de deterioro de la Estación de Caldera, Tercera Región, y el destino que se le dará.

-Quedan a disposición de los señores Senadores.

Informes

Uno de la Comisión de Obras Públicas y otro de la de Agricultura, recaídos en el proyecto en segundo trámite constitucional, que modifica el Código de Aguas en lo relativo a la extracción de aguas subterráneas en la Primera y Segunda Regiones del país.

Uno de la Comisión de Agricultura y otro de la de Hacienda, recaídos en el proyecto en segundo trámite constitucional, que crea la Oficina de Estudios y Políticas Agrarias y deroga los artículos 30, 31 y 33 de la ley N° 18.755.

Uno de la Comisión de Salud y otro de la de Hacienda, recaídos en el proyecto en primer trámite constitucional, que establece un procedimiento

para llamar a concurso los cargos de los funcionarios profesionales que señala la ley N° 15.076. Segundo informe de la Comisión de Agricultura recaído en el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados que delega facultades para establecer un sistema obligatorio de clasificación de ganado, tipificación y nomenclatura de sus carnes y para regular el establecimiento y funcionamiento de mataderos.

Segundo informe de la Comisión de Minería recaído en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica el artículo 163 del Código del ramo sobre patentes mineras.

De la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía recaído en la solicitud de rehabilitación de ciudadanía presentada por el señor Guillermo Becerra Quijada.

Segundos informes de las Comisiones de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, recaídos en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica el decreto con fuerza de ley N° 94, de 1960, Ley de Administración de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, introduce normas legales complementarias y aprueba transferencia de fondos a la Empresa.

-Quedan para tabla.

Mociones

De los Senadores señora Soto y señores Arturo Frei, Ortiz, Sule y Vodanovic con la que inician un proyecto de ley que concede amnistía a quienes hayan cometido el delito de suposición de parto.

Del Senador señor Diez con la que inicia un proyecto de ley que modifica los artículos 19, 93 y 369 del Código Penal en relación con el delito de violación.

-Pasan a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

Comunicaciones

Del señor Embajador de Australia, con la cual remite documentos relativos a la visita a Chile, en octubre de 1991, de la delegación de Parlamentarios australianos, y un informe de dicha delegación respecto a la 86a Conferencia de la Unión Interparlamentaria Mundial.

-Queda a disposición de los señores Senadores.

Del señor Secretario Ejecutivo del Consejo Regional de Desarrollo de la Novena Región, donde remite las observaciones de ese cuerpo colegiado respecto del proyecto de ley sobre Gobierno y Administración Regional.

-Se toma conocimiento y se manda agregar el documento a sus antecedentes.

Solicitudes

Una del señor Catalino Arroyo Parra y otros del señor Rubén Wilfredo Estroz Sepúlveda con las que solicitan sus rehabilitaciones de ciudadanía.

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

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

HOMENAJE EN MEMORIA DE DON RODRIGO AMBROSIO BRIEVA

El señor VALDÉS (Presidente).- A continuación, tiene la palabra el Honorable señor Gazmuri para rendir homenaje en memoria de don Rodrigo Ambrosio Brieva, fundador y primer Secretario General del Movimiento de Acción Popular Unitaria, MAPU, con motivo de cumplirse el vigésimo aniversario de su fallecimiento.

El señor GAZMURI.- Señor Presidente, Honorables colegas:

En nombre de los Senadores de la bancada de los Partidos Socialista y por la Democracia, rindo homenaje hoy día a Rodrigo Ambrosio, amigo entrañable, intelectual agudo, político apasionado y fecundo, testigo y protagonista de una época histórica densa de acontecimientos, transformaciones, esperanzas y dramas tanto en nuestro país como prácticamente en todo el universo.

Murió un día como hoy, a los treinta y un años de edad. Al dolor desgarrador de quienes fuimos sus amigos más cercanos se unió la conmoción de vastos sectores del país que sentían la pérdida de uno de los líderes jóvenes más importantes de la Izquierda chilena. El largo cortejo que recorrió las calles de Santiago, acompañando sus restos al Cementerio General, fue encabezado por el Presidente de la República, don Salvador Allende, su Gabinete, los dirigentes de Izquierda, de la Juventud Demócrata Cristiana, de los trabajadores, una representación del Ejército de Chile y miles de jóvenes y de hombres y mujeres del pueblo.

Rodrigo Ambrosio fue un hombre plenamente contemporáneo. Su carisma y su obra política tuvieron que ver, a mi juicio, con su capacidad de expresar con singular fuerza, inteligencia y tesón, en el terreno de la cultura y de la política, las tendencias, las ideas, los proyectos, las utopías de que se nutrieron las fuerzas progresistas de la época que le tocó vivir.

Nació en Talca el 5 de enero de 1941. Su padre, José, pertenecía a la legión de los españoles llegados a estas tierras luego de la derrota de la República. Su madre, doña Maruja, pertenecía a una antigua familia talquina.

Estudió en el Colegio Seminario de Chillán, ciudad en la que vivió desde su primera infancia. Siendo estudiante secundario escribió una carta a Rafael Agustín Gumucio, explicándole las razones de su adhesión a la Falange Nacional y pidiendo su ingreso a ese Partido. Desde entonces su pasión por la política no le abandonaría. En Santiago estudió Derecho durante un

año en la Universidad de Chile, y luego ingresó a la recién creada Escuela de Sociología de la Universidad Católica. Participó activamente en la Acción Católica universitaria, centro y foco de intensa actividad y debate, no sólo religioso, sino también cultural y político en esos años.

En 1961, conoció la Cuba de los inicios de la revolución, y le impactó vivamente la energía transformadora y las esperanzas que despertaba la epopeya de los barbudos de la Sierra Maestra. A su regreso presentó en una jornada de la Asociación Universitaria Católica un trabajo sobre "Los Cristianos y la Revolución", tema que constituiría una de sus principales preocupaciones políticas permanentes: el encuentro de las vertientes cristianas y marxistas en el proceso de cambios.

En 1963, junto a un grupo de compañeros -Tomás Mulian, Claudio Orrego, Marta Harnecker, Raimundo Beca, Claudio Huepe, Eugenio Ortega y Carmen Frei-, viajó a Europa. Algunos iban a estudiar a Lovaina en Bélgica; Rodrigo, a París. Asistió a la Escuela de Altos Estudios Prácticos, dirigida por Alain Tourenne, especializándose en cuestiones agrarias. Frecuentó los Seminarios de Althusser, teórico marxista que se encontraba en el apogeo de su influencia intelectual.

Hombre de fina sensibilidad estética, se dio tiempo para realizar y dirigir una película experimental, en cuyo transcurso se enamoró y luego se casó con Michelle Utard. De este matrimonio nacerían años más tarde, en Chile, dos hijos: Camilo, pintor hoy día de 22 años, que esta semana ha terminado su primera exposición de cuadros sobre el quinto centenario en Santiago; y Matilde, a quien no alcanzó a conocer, pues murió antes de su nacimiento.

De regreso a Chile, durante el Gobierno de Frei, se incorporó a las corrientes de izquierda de la Democracia Cristiana. En ese período sistematiza la crítica a las limitaciones del reformismo, contribuye a gestar la tesis sobre la vía no capitalista de desarrollo y, finalmente, junto a un grupo de Parlamentarios y a la mayoría de la Juventud Demócrata Cristiana, funda el MAPU, en 1969, convirtiéndose en su Secretario General en 1970, a poco tiempo del triunfo de Salvador Allende y la Unidad Popular.

Durante ese breve período, menos de un año y medio antes de su muerte, se convierte en un dirigente importante de la Izquierda, colabora y apoya sin vacilaciones al Presidente señor Allende, participa en los agudos debates de la coalición de Gobierno, trabaja intensamente en el desarrollo del nuevo Partido y se convierte tempranamente en figura nacional. Más allá de las fronteras, su pensamiento influye en América Latina, allí donde se viven procesos políticos y culturales análogos a los nuestros.

Rodrigo Ambrosio no alcanzó a vivir el desenlace trágico del proceso que contribuyó a desencadenar. Cuando murió, todavía eran multitudes en Chile y en todo el orbe las que pensaban que estaba al alcance de la mano el construir un mundo donde imperaran la justicia y la hermandad, sin reparar demasiado en los medios para construir la ciudad perfecta. Muchos años

más tarde se desplomaron los socialismos reales, ahogados por su radical incapacidad para realizar las promesas de liberación de que alguna vez fueron portadores. La Izquierda, no sólo en Chile sino en los demás países, vive hoy procesos de profunda revisión, de renovación, de redefinición de su identidad en un mundo profundamente transformado.

Una parte sustantiva de la visión del orbe y de las propuestas políticas que formularon hombres como Rodrigo Ambrosio, pertenecen a su tiempo. Las respetamos. Fueron también las nuestras; pero no las rescatamos. Será finalmente la historia la que juzgue unos tiempos tan intensos.

Hay, sin embargo, dimensiones de su práctica y de las de sus contemporáneos que forman parte consustancial de nuestras tradiciones y de nuestros proyectos del futuro. Las razones que llevaron al socialismo a Rodrigo Ambrosio y, antes que él, a chilenos ilustres como Recabarren, Marmaduque Grove, Eugenio González y Salvador Allende, siguen vigentes: las desigualdades, los abusos de poder, las injusticias, una ominosa pobreza que inhabilita a tantos millones de hombres para desarrollarse en su calidad de tales.

También los socialistas de hoy día, que miramos al siglo XXI, consideramos que los males de nuestra sociedad y de nuestra época no son congénitos ni inevitables, que el mundo existente no es el único posible, que la acción de los hombres es capaz de transformar la sociedad en un sentido de mayor libertad, igualdad y felicidad. Por lo tanto, intentamos entender y vivir la política como la realización de una ética, y no solamente como cálculo y acción instrumental. Compartimos esa visión con hombres que la historia pasada colocó en un bando distinto al nuestro, como Frei, Castillo y tantos otros, y con cuyos herederos, superados los desencuentros que tanto dolor trajeron a nuestra patria, somos capaces hoy día de hacer renacer en Chile las esperanzas de una vida mejor.

He dicho.

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

La señora FREI.- Señor Presidente, señores Senadores:

Siento una especial emoción al evocar hoy a Rodrigo Ambrosio. Nos unió una gran amistad. Lo recuerdo con su pasión, su carácter y su fuerza interior, especialmente en la Acción Católica universitaria, en nuestros campamentos de formación, en las discusiones y conversaciones interminables, cuando soñábamos y también discrepábamos, en los años 60.

La época que nos tocó vivir en la etapa universitaria estuvo marcada por los signos de esos años: aquello de "Seamos realistas, pidamos lo imposible"; los años previos a los grandes Movimientos de Mayo en Francia y en otras ciudades europeas. Rodrigo Ambrosio fue un hombre de ésa, su época. Juzgarlo con el prisma de nuestros días sería una injusticia. Eran los tiempos del Concilio, de los diálogos entre cristianos y marxistas; los

tiempos exultantes de las grandes cosmovisiones. Nadie de quienes hoy se levantan como jueces de esa generación podría lanzar la primera piedra; ninguno puede considerarse tan puro e iluminado, exento de la posibilidad de equivocarse.

Rodrigo fue humanista, sensible como pocos a los problemas de los pobres. Fue el primero en tomar la opción de ir a vivir a una población marginal.

Vivimos con dolor los momentos en que se generaron nuestros desencuentros y diferencias. Se separó de nuestro Partido junto a toda una generación; y, como pocos, sufrimos con estas decisiones personales llenas de voluntarismo y un ascetismo ineludible. Nos distanciamos. Él tomó su opción y nosotros las nuestras. Los caminos escogidos no fueron los mismos. Pero el día de su muerte aprendimos una lección difícil de olvidar. La disyuntiva política nos había separado de tal manera en esos años, que habíamos perdido la oportunidad de prolongar nuestra amistad. La intransigencia ahogó lo esencial de nuestra convivencia: los afectos, la capacidad de tolerancia, de aceptarnos cada cual en sus posiciones políticas diferentes.

Aprendí, con su partida prematura, la reconciliación que perdí con un gran ser humano, alegre y vital, lleno de los sueños primeros que compartimos: aquellos de humanizar la vida económica y social, de comprender las causas de las injusticias, de buscar caminos de liberación.

Lo recuerdo también como un hombre de profunda fe. Su amor a los Hermanos de la Orden Charles Foucault; las tardes de oración en la capilla de la población donde vivían esos religiosos; la "Oración de la Tarde", que escribiera y nos dedicara a Eugenio y Carmen, sus amigos. Esa oración hermosa decía:

"Señor, hemos vivido este día según Tu voluntad. Hemos sido pacientes, humildes, amantes.

Hemos respondido a la esperanza de los que pedían. Hemos abrazado a los que lloraban.

Hemos, sin cesar, sido hermanos para nuestros hermanos. Y si todo esto no fue así, perdónanos, Señor.

Abrázanos en Tu amor cada día que pasa, hasta el sol final de Tu eternidad. Amén".

Éste fue el amigo que hoy recuerdo, con nostalgia y tremendo afecto.

He dicho.

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

El señor SULE.- Señor Presidente, Honorables colegas:

Al preparar estas breves palabras en memoria de mi gran amigo Rodrigo Ambrosio, la primera sensación que sentí fue que íbamos a hablar de un hombre que para el actual acontecer político de nuestro país habría sido muy necesario. Lo digo porque quienes tuvimos el privilegio de conocerlo logramos apreciar en él al político de pensamiento siempre joven, flexible en la materialización cotidiana de la idea que se levanta, sin embargo, con consecuencias de largo alcance.

Rodrigo fue el producto de la época en que le correspondió vivir y también, prematuramente, morir.

Eran los tiempos cuando Chile, el continente y el mundo entero se advertían preñados de una propuesta revolucionaria drástica, rápida y definitiva, como única salida a un sistema de injusticias, el cual -dicho sea de paso- no ha podido ser superado hasta el día de hoy. Los cambios, desde entonces hasta ahora, indican modificaciones substanciales en la propuesta; pero hay que persistir en la búsqueda de la justicia social, de la libertad y de la profundización democrática.

Recordando su talento y la brillantez de su expresión, evocando la sencillez natural con que la ejercía, me nace hoy la convicción de que Rodrigo Ambrosio habría estado en estos instantes a la cabeza de quienes no tienen temores para asimilar los cambios en el mundo y, en el marco de esa nueva realidad, renovar su proyecto tras la perspectiva de siempre: humanizar cada vez más rotundamente al ser humano.

Fue precisamente ese afán, y su casi obsesiva virtud de ir en busca de lo nuevo -de lo más avanzado, según su personal criterio-, lo que lo llevó a gestar un movimiento joven, inédito hasta ese entonces en la política nacional. Lo hizo con la grandeza suficiente como para no contraponer esa nueva propuesta a lo que hasta ese instante habían sido los frutos organizacionales del largo proceso político chileno de este siglo. Por el contrario, y a pesar de que el nacimiento de ese movimiento importaba en ese instante cierta dosis de ruptura, actuó con la voluntad de sumar la nueva propuesta, de convertirla en un aporte de largo aliento al conjunto de sectores que pugnaban por hacer avanzar a nuestra sociedad a niveles superiores de justicia y desarrollo.

Hoy podemos decir -y lo hacemos desde una organización partidaria distinta- que la visión que hubo en Rodrigo Ambrosio en aquel entonces se ha venido cumpliendo, aunque, ciertamente, con los inevitables giros e imprevistos con que la vida enriquece cualquier teoría imaginada por el hombre. Y tal hecho, a mi juicio, ha tenido mucho que ver con ciertas ideas básicas de su proyecto. En primer término, está el imaginar no exactamente un Partido, sino un movimiento. En segundo lugar, el preconizar que ese movimiento debía ser capaz de fusionar el acervo cristiano con una Izquierda que hasta ese entonces era predominantemente marxista e incluso más bien desinteresada en incorporar esa cultura a su accionar político. Hoy éstas son cosas que ya nadie discute; pero es pertinente recordar que hombres como

Rodrigo Ambrosio tuvieron el coraje y la visión de abrirles paso cuando eran consideradas hasta despectivamente.

En suma, en su breve paso por este mundo, Rodrigo Ambrosio fue un hombre que hizo muchísimo por cambiar, modernizar y flexibilizar viejos conceptos de la política chilena, particularmente en el campo de lo que en esa época era la Izquierda. Hoy muchos de los hombres y mujeres que lo acompañaron en su proyecto original se encuentran colaborando desde distintas expresiones orgánicas, desde el actual Gobierno y también desde esta propia Corporación.

Si Rodrigo Ambrosio viviera, señor Presidente, no me cabe duda de que se encontraría entre los protagonistas principales del gigantesco esfuerzo en que nos encontramos empeñados por hacer de Chile una patria más democrática, más moderna, más justa y mejor para todos.

He dicho.

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

El señor ROMERO.- Señor Presidente, no voy a rendir un homenaje; voy a dar un testimonio.

Pertenecí a la generación de Rodrigo Ambrosio en la universidad, y, obviamente, nos separaron barreras infranqueables en el terreno de las ideas y en el de los principios de aplicación política que teníamos en aquella época. Sin embargo, no puedo dejar de expresar un testimonio de reconocimiento al joven inquieto, al dirigente gremial universitario que, por sobre todas las cosas, era un hombre auténtico: exponía sus ideas con claridad, con firmeza y, más que nada, con altura de miras.

No era un hombre pequeño. Era un hombre que verdaderamente tenía el don -que muy pocas personas poseen- de mirar el futuro por encima de la contingencia y de la coyuntura.

Quiero dar este testimonio, señor Presidente, porque me parece de justicia reconocer los méritos de quien, como aquí se señaló, fue un hombre de su tiempo.

Tal vez hoy no veamos una expresión real del pensamiento de Rodrigo Ambrosio que pudiera identificar las ideas que tenía. Hablo de fines de 1959 y principios de la década del 60. Fue entonces cuando lo conocí, como integrante de una generación que comenzaba a advertir que el mundo se iba a encontrar rápidamente con cambios muy profundos.

Era un joven idealista y romántico. Lo recuerdo con esa impetuosidad y esa fuerza que hacían que sus ideas se transformaran en un torbellino. Pero había algo muy importante y que compartíamos: el respeto que él tenía por las ideas de los demás.

Eso, señor Presidente, me parece un valor más que suficiente para formular este testimonio en la Sala.

He dicho.

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

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

El señor THAYER.- Señor Presidente, quiero manifestar mi adhesión a este homenaje rendido a un activista que era muy joven -y yo menos que él- cuando lo conocí; a un luchador encendido por sus ideales, que no vivió en el mundo en que a nosotros nos ha correspondido vivir, sino en una época en que la disensión social era más profunda y mucho más tensa que en la actualidad. Probablemente, si hoy estuviera entre nosotros, hubiera aportado su inteligencia y su espíritu a los esfuerzos de conciliación en que todos estamos empeñados.

Por lo expuesto, me descubro emocionado ante el recuerdo de Rodrigo Ambrosio.

Nada más.

El señor VALDÉS (Presidente).- Ha terminado el homenaje.

AUTORIZACIÓN A COMISIONES DE HACIENDA Y DE DEFENSA NACIONAL PARA SESIONAR PARALELAMENTE CON LA SALA

El señor VALDÉS (Presidente).- Los Comités acordaron tratar en la sesión ordinaria de mañana el proyecto que reajusta el monto del ingreso mínimo mensual.

Solicito el asentimiento unánime del Senado para que la Comisión de Hacienda pueda sesionar simultáneamente con la Sala, con el propósito de evacuar el informe correspondiente.

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

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

El señor JARPA.- Señor Presidente, quisiera recabar, por su intermedio, una autorización similar para que la Comisión de Defensa Nacional se reúna a las 18:30 de hoy.

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

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

El señor LARRE.- Señor Presidente, la Comisión de Educación también requiere sesionar paralelamente con la Sala desde las 18:30, a fin de terminar el examen de dos proyectos que han sido objeto de una larga tramitación.

El señor VALDÉS (Presidente).- La Mesa toma nota de estas peticiones. Sin embargo, debe hacer presente que hoy se tratará el proyecto relativo a Ferrocarriles del Estado, y algunas de sus disposiciones precisan de quórum especial.

En consecuencia, tenemos que asegurarnos de que haya quórum suficiente en la Sala.

El señor MC-INTYRE.- No lo habría.

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

El señor VALDÉS (Presidente). - Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor LARRE. - Señor Presidente, en atención al problema de quórum que se ha hecho presente, los miembros de la Comisión de Educación aquí presentes hemos resuelto retirar nuestra petición.

El señor VALDÉS (Presidente). - La Mesa agradece la cooperación de los señores Senadores. Por lo tanto, si le parece a la Sala, se autorizaría a las Comisiones de Hacienda y de Defensa Nacional para sesionar paralelamente con la Sala.

Acordado.

V. ORDEN DEL DÍA

Boletín N°556-10

CONVENIO SOBRE CONSULTAS TRIPARTITAS PARA PROMOVER APLICACIÓN DE NORMAS INTERNACIONALES DEL TRABAJO

El señor VALDÉS (Presidente).- Proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Convenio N° 144, sobre Consultas Tripartitas para Promover la Aplicación de las Normas Internacionales del Trabajo, adoptado por la Sexagésima Primera reunión de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, celebrada en Ginebra del 2 al 22 de junio de 1976.

La iniciativa quedó para segunda discusión, consta de un solo artículo y cuenta con informes de las Comisiones de Trabajo y Previsión Social y de Relaciones Exteriores.

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

Proyecto de acuerdo:

En segundo trámite, sesión 55a, en 5 de mayo de 1992.

Informes de Comisión:

Relaciones Exteriores, sesión 59a, en 13 de mayo de 1992.

Trabajo, sesión 59a, en 13 de mayo de 1992.

Discusión:

Sesión 59a, en 13 de mayo de 1992 (queda para segunda discusión).

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

El señor LAGOS (Prosecretario).- Las Comisiones de Trabajo y Previsión Social y de Relaciones Exteriores proponen en sus Informes aprobar este proyecto de acuerdo en los mismos términos en que lo despachó la Cámara de Diputados.

El señor VALDÉS (Presidente).- Continúa la discusión general y particular.

Ofrezco la palabra.

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

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

El señor THAYER.- Por especial encargo del señor Presidente de la Comisión de Trabajo y Previsión Social -que no estuvo presente al discutirse esta materia-, quiero informar brevemente al Senado acerca de este proyecto de acuerdo, que aprueba el Convenio N° 144, sobre Consultas Tripartitas para Promover la Aplicación de las Normas Internacionales del Trabajo.

La Comisión, después de examinar exhaustivamente el Convenio, que no le mereció reparo alguno, procedió a aprobar por unanimidad la iniciativa.

He leído algunos comentarios y escuchado ciertas prevenciones sobre los alcances que tendría este Convenio. Por eso, más que exponerlo en detalle, voy a referirme a aquellos aspectos que pudieran suscitar una preocupación, la que, a mi juicio, no se justifica.

Chile adhirió a la Organización Internacional del Trabajo hace ya 72 años. Mediante la ley N° 3.557, de 20 de noviembre de 1919, y con las firmas del Presidente de la República de esa época, don Juan Luis Sanfuentes, y del Ministro de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización, señor Luis Barros Borgoño, se incorporó a ese organismo tripartito, que ha funcionado sin interrupción y que es la única institución proveniente de la antigua Liga de las Naciones que mantuvo su vigencia como organismo especializado de las Naciones Unidas.

Su tripartismo corresponde al principio de lo que hoy llamamos democracia social. Vale decir, en el caso de iniciativas del Estado que de alguna manera comprometen o afectan a sectores sociales particularmente vinculados al mundo empresarial y laboral, la OIT ha universalizado un procedimiento

en virtud del cual en las decisiones que adopta sobre convenios y recomendaciones, no basta el solo asentimiento del Estado, sino que se requiere también la aprobación de representantes de las entidades más significativas de los empleadores y trabajadores de cada país miembro.

Los convenios internacionales del trabajo son verdaderos tratados multilaterales que se aprueban en las conferencias generales y que entran en vigencia una vez que se ha logrado su ratificación por un número determinado de países.

Cuando un Estado ratifica uno de esos convenios, el mismo tiene que haber sido previamente aprobado en una conferencia internacional. El Gobierno de Chile tiene que haber prestado su asentimiento al Convenio N° 144, que nos ocupa, y lo que ahora propone al Parlamento, a través de este proyecto de acuerdo, es su ratificación.

El Convenio sometido a nuestra consideración reglamenta en el fondo de manera más precisa la condición que tenemos como miembro de la Organización Internacional del Trabajo. ¿Y a qué nos obliga ello? A que el Gobierno ponga los tratados aprobados por ese organismo en conocimiento de los entes que internamente estime adecuados y competentes para su ratificación.

Bien podría el Ejecutivo presentar al Congreso -y esto es muy importante que se entienda- un convenio que haya sido aprobado por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo y no recomendar su aprobación. Porque estaría dando estricto cumplimiento a su condición de miembro en la medida en que lo someta al conocimiento de los organismos competentes, aun cuando sugiera su rechazo. En todo caso, lo que busca la OIT es que la normativa internacional sea conocida progresivamente por las entidades representativas de los empleadores y los trabajadores, para ir construyendo el derecho internacional del trabajo, que es la base en que se apoya la legislación social -y, desde luego, la nuestra- en todos los países civilizados.

¿Qué significa para Chile este Convenio? No importa ninguna nueva obligación especial. Aquí no se trata de un convenio en el que la OIT haya aprobado, por ejemplo, una normativa para reducir la jornada máxima semanal de trabajo a 40 horas y nuestro país tenga que ratificarlo. En el caso de este ejemplo, si Chile ratificara el convenio, estaría obligado a ajustar su legislación conforme a él. Pero si el Gobierno no lo aceptara, constituiría un deber suyo ponerlo en conocimiento del Congreso, aun cuando al hacerlo recomendar su rechazo o su aprobación con reservas, por estimar que ello podría causar un daño a la legislación vigente.

Pero ¿qué implica este tratado? Sólo una cosa, la que, afortunadamente, Chile viene cumpliendo hace tiempo, por lo que considero que el país está maduro para aprobarlo. Implica que al actuar como integrante de la OIT en las gestiones propias destinadas a poner en conocimiento, ratificar, desahuciar

o comentar los acuerdos adoptados por esa organización, lo haga con conocimiento de las entidades más representativas de los empleadores y los trabajadores.

Sobre el particular, a modo de ejemplo, destaquemos el proyecto sobre ingreso mínimo que acaba de despachar la Comisión de Trabajo y Previsión Social y para cuyo estudio ahora se reunirá la de Hacienda. Es un tema que interesa a la OIT, y al efecto se han suscrito convenios internacionales. En este caso, ¿a qué estaría obligado el Estado de Chile? A que en lo referente a materias que afecten el ingreso mínimo, la legislación que al respecto se proponga a los organismos legislativos sea previamente consultada a entidades que, en el concepto de la OIT y en el de sus Estados miembros, expresen realmente el sentir de los diversos sectores de la población. Porque un acuerdo de las instituciones involucradas -por ejemplo, de la Confederación de la Producción y del Comercio o de la Central Unitaria de Trabajadores- no puede por sí solo transformarse en ley; pero es importante conocer su opinión sobre un problema que se vincule con el Derecho Internacional del Trabajo, para los efectos de que el Parlamento -que es el ente llamado a legislar- tenga una adecuada ilustración respecto del tema.

Por eso, señor Presidente, lo que hace este Convenio es obligar al Estado a que siga actuando de la misma forma como lo ha hecho hasta ahora, esto es, que los organismos colegisladores, vale decir, el Ejecutivo y el Congreso Nacional, no adopten acuerdos sin consultar previamente a los organismos más representativos del mundo social.

Chile, constitucional y políticamente, se encuentra comprometido en esta materia, y forman parte de este compromiso el Gobierno, la Oposición y los independientes, cuya tarea es ir dando forma a una democracia participativa. De manera que si nos resistiéramos a la aceptación de este tratado internacional, sencillamente estaríamos diciendo ante la faz pública que no deseamos tener en nuestro país una democracia social.

¿Dónde ha habido duda o preocupación por parte de algunos sectores? En creer que el tripartismo existente a nivel internacional, el cual se propone en este Convenio para que el Estado consulte a las entidades más representativas, pudiera transformarse en un sistema que atentara contra la libertad empresarial, llegando a ser, por ejemplo, una cabeza de puente o una injerencia del Estado en asuntos propios de la actividad privada.

Sin embargo, nada de eso se relaciona con el tratado en debate. Por el contrario, éste pretende que los Estados miembros -entre ellos, Chile- no legislen, ni desahucien convenios internacionales, ni introduzcan modificaciones en materias propias del Derecho Internacional del Trabajo - el cual en cierta forma propicia, defiende, ampara y construye la OIT- sin que sean oídas las entidades más representativas.

Cabe señalar que al Convenio se acompaña el texto de una Recomendación, la que he leído detalladamente, la cual prácticamente repite el contenido

del mismo; pero es un elemento que no podríamos aprobar, porque, de acuerdo a los estatutos de la OIT y a las facultades del Congreso Nacional, no corresponde que ratifiquemos o aprobemos recomendaciones internacionales que, según la propia expresión, son la mera manifestación del pensamiento de esa organización respecto de cómo podría darse mejor cumplimiento a un tratado. No tiene más alcance que ése.

Por consiguiente, como se trata de la ratificación de un Convenio que nos obliga a darle aplicación práctica al principio de participación social en una democracia en la que todos puedan expresar sus opiniones -y es lo que hemos venido haciendo-, la Comisión de Trabajo y Previsión Social recomienda a este Honorable Senado, por la unanimidad de sus integrantes, la aprobación del presente tratado.

Nada más, señor Presidente.

Muchas gracias.

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

El señor MC-INTYRE.- Señor Presidente, en primer lugar, quisiera decir que en la última sesión demostré preocupación precisamente por este Convenio. A mi juicio, ha sido bien interesante lo manifestado por el señor Senador que me precedió en el uso de la palabra. Este tratado es bastante distinto a los que hemos visto hasta ahora, y es el primero relacionado con la OIT que nos corresponde estudiar. Cabe señalar que en casos como éste, de acuerdo con el Derecho Internacional, puede haber reservas. Pero en los dos años que llevamos de funcionamiento como Parlamento ningún convenio las ha merecido.

El segundo punto que me interesa destacar es con respecto a la Recomendación que se viene haciendo. Efectivamente, estamos en presencia de un tratado -el N° 144- que fue firmado el día 2 de junio y cuya Recomendación aparece suscrita con fecha 21 del mismo mes. Y el Ejecutivo nos la ha enviado en forma complementaria al Convenio; tal vez, podría haberse incorporado a él. En todo caso, estimo que habría sido una incorrecta forma de interpretación. Ahora bien, como todo el contenido de la Recomendación se relaciona íntegramente con la iniciativa en debate, al aprobar ésta debemos indicar que indirectamente se están aceptando los conceptos de aquella.

Ésas son las dos observaciones que me merece el presente Convenio.

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

El señor HORMAZÁBAL.- Sólo deseo complementar de manera muy breve la exposición que hizo el Senador señor Thayer en representación de la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

En realidad, la sugerencia del Honorable señor Mc-Intyre debería ser planteada. Y entiendo el punto porque lo hemos conversado. Su Señoría estima que la Recomendación se ajusta exactamente a los términos del Convenio, por cuanto los conceptos de aquélla son coherentes con el texto en discusión.

En cuanto al argumento del Honorable señor Thayer, deseo señalar que nosotros sólo debemos hacer referencia al tratado, al cual, de acuerdo con los artículos 32, N° 17°, y 50, N° 1), de la Constitución Política, se le da una importancia esencial, porque, entre otras materias, se le reconoce a la OIT competencia para fiscalizar el cumplimiento del Convenio.

Esta situación jurídica no es asimilable a las recomendaciones, que tienen el carácter de orientaciones técnicas para los efectos de que sean consideradas, pero carecen de un elemento imperativo o de un mecanismo de fiscalización, como el que establece la Organización Internacional del Trabajo. Y como lo manifestado por el Senador señor Mc-Intyre no es un punto de conflicto en este Convenio, sino que constituye una particular visión -la cual comparto- respecto de la coherencia entre la Recomendación y aquél, creo que podríamos dar por aprobada la iniciativa -y es lo que procede jurídicamente-, dejando constancia de la coherencia que aprecia Su Señoría entre ambos textos. Hago la sugerencia porque en el debate no se ha planteado ningún problema de fondo.

He dicho, señor Presidente.

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

El señor MC-INTYRE.- Señor Presidente, en realidad, no tengo objeción de fondo al proyecto. En todo caso, quiero señalar que éste data de 1976 y que, según entiendo, hay una serie de convenios que deberán presentarse para su ratificación, los cuales, como tienen una antigüedad de dieciséis años, merecen ser estudiados desde otro punto de vista. De manera que, sin perjuicio de que aprobaré este Convenio, debo advertir que las iniciativas que vendrán más adelante tienen bastante tiempo y han perdido actualidad.

He dicho.

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

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

El señor THAYER.- Tan sólo unas palabras, señor Presidente, para comentar lo expresado por el Honorable señor Mc-Intyre, porque considero muy importante tenerlo claro.

La OIT está perfectamente consciente -como lo estamos todos aquí- de que desde 1919 hasta 1992 se ha producido un cambio gigantesco en el mundo. Y es así como muchos tratados internacionales de carácter laboral

han perdido vigencia y valor, o incluso corresponden a líneas u objetivos que hoy no están en aplicación o en uso. Debemos ser muy precisos en esto.

La OIT nació bajo otro cielo histórico. Nació como parte del acuerdo internacional que puso término a la Primera Guerra Mundial: el Tratado de Versalles. Y, naturalmente, en aquella época los sectores políticos - en especial, los socialdemócratas y los cristianosociales- se movieron muy activamente para incorporar sus ideas a las que iba consagrando la OIT. ¿Por qué? Porque este organismo -para decirlo claramente- se originó, en definitiva, en el llamado imperativo que había formulado el Kaiser al Papa León XIII para que se diese difusión universal a ciertos principios de avance social introducidos en la Alemania de la época de Bismarck, los cuales elevaban los costos de la mano de obra en ese país y lo perjudicaban en la competencia internacional. La alternativa era muy clara: o se terminaba con esta legislación social en ciernes o se universalizaba. La Encíclica Rerum Novarum, de León XIII, fue el primer intento de universalización de estos postulados, pero desde un punto de vista moral. Lo que vino a hacer la OIT, finalmente, fue otorgarles significación jurídica internacional.

Comentando lo manifestado por el Honorable señor Mc-Intyre - particularmente por eso me refiero a Su Señoría-, quiero decir que existe absoluta conciencia y claridad, no sólo en Chile, no sólo de parte de quienes nos hemos dedicado algo a los asuntos laborales, sino, también, en la OIT misma, de que no es fácil ratificar hoy día convenios (e incluso, mantenerlos vigentes) que en 1930 ó 1940 fueron razonables, pero que en la actualidad serían perjudiciales. Por eso, hay un proceso vital que exige modificarlos, revisarlos y derogarlos y, a la inversa, aprobar nuevos textos.

Lo que está haciendo el Tratado en discusión es fijar una pauta general, en cuanto a que en toda esta vitalidad que implica renovar el proceso de la normativa internacional en materia laboral o de seguridad social se opere con conocimiento, contacto o consulta a entidades más representativas, que es el principio que inspira la democracia social.

Nada más, señor Presidente.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Al parecer, existe consenso en la Sala para acoger el proyecto de acuerdo, con las precisiones, ya expresadas, de los Honorables señores Mc-Intyre y Hormazábal.

En consecuencia, si no hubiera oposición, se daría por aprobado.

-Se aprueba en general y en particular el proyecto de acuerdo, y queda despachado en este trámite.

Boletín N°255-01

CLASIFICACIÓN DE GANADO, TIPIFICACIÓN DE CORTES Y REGULACIÓN DE MATADEROS

El señor URENDA (Vicepresidente).- A continuación, corresponde ocuparse en el proyecto de ley de la Cámara de Diputados que delega facultades para establecer un sistema obligatorio de clasificación de ganado, tipificación y nomenclatura de sus carnes y para regular el establecimiento y funcionamiento de mataderos, con segundo informe de la Comisión de Agricultura.

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

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 30a, en 7 de enero de 1992.

Informes de Comisión:

Agricultura, sesión 52a, en 15 de abril de 1992.

Agricultura (segundo), sesión 60a, en 19 de mayo de 1992.

Discusión:

Sesión 53a, en 28 de abril de 1992 (se aprueba en general).

El señor LAGOS (Prosecretario).- La Comisión deja constancia, en primer término, de que no ha sido objeto de indicaciones ni de modificaciones el artículo 9° del proyecto del primer informe. En consecuencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 106 del Reglamento, quedaría aprobado.

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

El señor PAPI.- Pido la palabra.

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

El señor LARRE.- Entiendo que por acuerdo de Comités se ha postergado para mañana la discusión de esta iniciativa.

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

El señor PAPI.- Señor Presidente, si no fuera así, en todo caso quiero formular una indicación para ese efecto, conforme a lo establecido en el número 1° del artículo 112 del Reglamento del Senado.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Si la Sala estuviera de acuerdo, quedaría para mañana la discusión de esta iniciativa.

Acordado.

Boletín N°381-15

MODIFICACIÓN DE LEY DE ADMINISTRACIÓN DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El señor URENDA (Vicepresidente).- En seguida, corresponde tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica el decreto con fuerza de ley N° 94, de 1960, de Administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; introduce normas legales complementarias y aprueba transferencia de fondos a la Empresa, con segundos informes de las Comisiones de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda.

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

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 42a, en 10 de marzo de 1992.

Informes de Comisión:

Transportes, sesión 57a, en 6 de mayo de 1992.

Hacienda, sesión 57a, en 6 de mayo de 1992.

Transportes (segundo), sesión 60a, en 19 de mayo de 1992.

Hacienda (segundo), sesión 60a, en 19 de mayo de 1992.

Discusión:

Sesiones 44a, en 18 de marzo de 1992 (queda pendiente su discusión por falta de informe); 57a, en 6 de mayo de 1992 (se aprueba en general).

El señor LAGOS (Prosecretario).- La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones deja constancia de que determinados preceptos requieren quórum de ley orgánica constitucional y de que otros deben ser aprobados con quórum calificado.

Asimismo, la Comisión hace presentes las disposiciones contenidas en el primer informe que no fueron objeto de indicaciones, las cuales se darían por aprobadas, de conformidad con el artículo 106 del Reglamento: en el artículo 1°, los números 3, 4 y 6; el artículo 5° A, del número 7; los artículos 5° C y 5° E, del número 9; los números 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18 y 20; los artículos 10 A, incisos primero y segundo, 10 C y 10 D, del número 22; los números 23, 25, 26, 28, 30, 31 y 32; el artículo 44, del número 33; los números 36, 37, 39, 40 y 43; el artículo 69, del número 46; el número 48 (pasa a ser 47), así como los artículos 1° y 2° transitorios del número 50 (pasa a ser 49); y los artículos 2°, 3°, 4°, 7° y 8° permanentes y 1°, 2°, 6°, 7° y 8° transitorios.

El señor URENDA (Vicepresidente).- En consecuencia, estas normas quedan aprobadas, por no haberse presentado indicaciones.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Solicito el asentimiento de la Sala para permitir el ingreso del Subsecretario de Transportes, señor Sergio González.

Si no hubiere oposición, así se acordaría.

Acordado.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Recomiendo a los señores Senadores, si van a renovar indicaciones, que las formulen de inmediato, para facilitar el debate. Han llegado cuatro a la Mesa. No sé si habrá más.

El señor THAYER.- ¿Puedo formular una pregunta, señor Presidente?

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

El señor THAYER.- Quiero saber si se ha presentado alguna indicación para suprimir el artículo 2°.

El señor URENDA (Vicepresidente).- Perdón. La Secretaría me pide suspender la sesión por algunos minutos, para compaginar las indicaciones y que de esta manera pueda ordenarse el debate.

En este instante no estoy en situación de dar una respuesta al señor Senador.
Se suspende la sesión.

-Se suspendió a las 18:50.

-Se reanudó a las 17:12.

El señor VALDÉS (Presidente).- Continúa la sesión.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recomienda aprobar el proyecto de ley de su primer informe, con las modificaciones introducidas y aprobadas por ella durante su discusión particular.

En primer lugar, con las firmas de los Honorables señora Feliú y señores Fernández, Huerta, Martín, Letelier, Prat, Sinclair, Thayer, Alessandri y Lagos, se ha renovado la indicación número 2, que propone reemplazar en el N° 1 del nuevo artículo 1° del decreto con fuerza de ley N° 94, de 1960, la expresión "Transportes y Telecomunicaciones" por "Economía, Fomento y Reconstrucción".

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

Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, Honorable Senado, el proyecto de ley propuesto a nuestra consideración establece que la Empresa de Ferrocarriles -cuyas reglas se modifican por su intermedio-, que es un organismo integrante de la Administración del Estado, se relacionará con

el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Atendido que a esta Cartera le corresponde proponer, evaluar y fiscalizar la política de transportes en Chile, sugerí en la Comisión una norma de reemplazo en el sentido de que la vinculación con el Poder Ejecutivo se realizara a través del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.

En efecto, por corresponder al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones las funciones aludidas, no es conveniente que por su intermedio se relacione una empresa que ejecuta una actividad de transporte que, naturalmente, en forma directa o indirecta, quedará en situación diferente de la que llevan a cabo otras en el mismo rubro.

El Ministerio de Economía, en cambio, de acuerdo con su ley orgánica, dispone de plenas atribuciones para tener bajo su supervigilancia a la entidad que nos ocupa. No debemos olvidar que a través de esta Secretaría de Estado se vincula con el Gobierno la Corporación de Fomento de la Producción, de la cual dependen muchas empresas y que desarrolla múltiples actividades de fomento.

Por estimar que este último Ministerio es más adecuado para relacionar a la Empresa con el Gobierno, diez señores Senadores, conjuntamente, hemos renovado esta indicación.

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

El señor PAPI.- Señor Presidente, este punto fue debatido latamente cuando lo planteó la Honorable Senadora que me antecedió en el uso de la palabra; pero llegamos a la conclusión de que no había razón alguna para modificar una dependencia que históricamente se ha materializado a través del Ministerio de Transportes. Por lo demás, la actividad de la Empresa es de la esencia y naturaleza de este sector ministerial, y es de toda lógica que un servicio como Ferrocarriles continúe en esa área.

Resulta paradójico escuchar ahora esta proposición, porque hace algún tiempo se suscitó aquí una gran discusión respecto del Ministerio de Economía, y los discursos iban más bien por el lado de que éste ni siquiera justificaba su existencia. ¡Es un cambio de actitud bastante importante!

Por lo tanto, en la medida en que no hay elementos de peso que ameriten un mayor debate sobre el particular, insistiremos en el criterio que tuvimos en la Comisión en el sentido de rechazar esta idea y mantener la situación actual.

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

El señor COOPER.- Señor Presidente, como bien se dijo hace un momento, en la Comisión se analizó extensamente el tema. Quienes estuvimos por la opción de conservar la relación con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones nos basamos en que los objetivos de la Empresa están directamente vinculados con la política que debe fijar esta Secretaría de Estado.

Creemos que si bien hay algunos aspectos propios del Ministerio de Economía, especialmente en lo referente a tarifas, ello está demostrando la necesidad indiscutible de una buena conexión entre ambos Ministerios -cada cual dentro de su ámbito-, lo cual es perfectamente posible.

En consecuencia, opinamos que Ferrocarriles debería continuar relacionada con el Gobierno a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

He dicho.

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

El señor THAYER.- Señor Presidente, intervendré en forma muy breve para fundamentar mi apoyo a la indicación.

Según tengo entendido, el proyecto de ley pretende afianzar el carácter de Ferrocarriles como empresa autónoma. Si a ésta sustancialmente la consideramos como un servicio de transportes que presta el Estado, estimo razonable o preferible su dependencia del Ministerio del ramo. Pero si se pretende que persiga su autofinanciamiento y que, en definitiva, compita en la actividad que realiza, sería más aconsejable su vinculación con el Ministerio de Economía.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor PÁEZ.- Señor Presidente, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, como lo señalaron los Honorables colegas que me antecedieron en el uso de la palabra, estudió esta situación y, por unanimidad, decidió, por la relación existente con la política de transporte del Gobierno, que la dependencia lógica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado es con el Ministerio respectivo. Porque, sobre la base del fundamento de la indicación, asimismo podría pensarse que Televisión Nacional, que también es una empresa autónoma, debería estar bajo la tuición del Ministerio de Economía, y no es así.

En virtud de lo anterior, la Comisión técnica del Senado -reitero que por unanimidad- se pronunció en la forma que conocemos.

He dicho.

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

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

Aparte las argumentaciones dadas por los señores Senadores que discrepan de la indicación, hay otras razones de carácter más general.

En primer término, pareciera no ser conveniente legislar en este sentido para una sola empresa del Estado, en circunstancias de que varias están

en similar situación, respecto de las cuales habría que estudiar la posibilidad de cambiar el esquema según el cual se relacionan con el Presidente de la República a través de alguna entidad ministerial. Concretamente, aparte Ferrocarriles del Estado, tanto la Empresa Portuaria de Chile como, en cuanto a telecomunicaciones, Correos de Chile se relacionan con el Gobierno a través del Ministerio a mi cargo, por ejemplo. Asimismo, por lo menos tres grandes empresas -entre ellas CODELCO, una de las seis o siete más importantes del mundo- mantienen esa vinculación por intermedio del Ministerio de Minería.

En consecuencia, nos encontramos ante un fenómeno que no comprende sólo el caso particular de Ferrocarriles del Estado, y, al parecer, sería adecuado discutirlo globalmente en lo que se refiere a las empresas del Estado, sus características y su radicación institucional dentro del aparato administrativo.

En segundo lugar, la verdad es que, más que a través de la forma como la Empresa se relaciona con el Gobierno, se pretende que la eficiencia y la flexibilidad de su gestión se garantice precisamente por medio del texto sometido ahora a la consideración del Parlamento. No es el Ministerio el que va a asegurar finalmente que ella funcione con eficiencia y agilidad, como una entidad del sector privado, sino su estatuto y las facultades que le proporcionemos para que pueda operar de esa manera, y creemos que ése es el sentido del conjunto de preceptos incluidos en este proyecto de ley. De modo que el tema de la dependencia no sería algo que pudiera enfocarse en este contexto.

Por el hecho de que podrían estar involucradas varias empresas del Estado, insisto en que valdría quizás la pena realizar un debate más general sobre el punto, el que podría promoverse a partir de esta inquietud, pensando más bien en cómo debiera ser en lo futuro la situación en esta área tan importante de los instrumentos de la gestión económica estatal.

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

El señor ZALDÍVAR.- Señor Presidente, respaldo la sugerencia del señor Ministro. Creo que es posible discutir lo relativo a la dependencia de las empresas del Estado, pero en este momento debemos analizar sólo el caso de una de ellas.

En segundo término, quisiera dejar constancia de lo siguiente, a fin de que en definitiva la Mesa resuelva sobre el particular. A mi modo de ver, una indicación como ésta sería materia de ley orgánica constitucional, por referirse a las Bases Generales de la Administración del Estado. Por tanto, en el momento de proceder a su votación debemos tener presente la calificación aludida.

Gracias, señor Presidente.

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

El señor OTERO.- Señor Presidente, no estuve en la Comisión cuando se trató esta indicación, pero, si bien coincido con la Honorable señora Feliú en cuanto al aspecto general, me parece que las condiciones actuales de la Empresa y la premura de esta iniciativa harían dañoso el cambio de la dependencia en este momento.

Sin dejar de reconocer los argumentos de fondo -participo de ellos plenamente, y ojalá el Senado pueda analizarlos en su oportunidad- en el sentido de que todas las empresas del Estado pasen a manos del Ministerio de Economía, soy partidario de mantener la dependencia de Ferrocarriles en el de Transportes y Telecomunicaciones, por las razones dadas en la Comisión y porque innovar al respecto ahora implicaría un atraso considerable en el despacho de esta iniciativa, la que requiere de gran agilidad para cumplir su propósito, atendida la difícil situación económica de la Empresa.

He dicho.

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

Tiene la palabra la Senadora señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, sólo quiero precisar algunos aspectos con relación a las intervenciones precedentes.

Se pregunta por qué se examina el tema de la dependencia al tratar una materia relacionada con Ferrocarriles del Estado. Creo que debe hacerse así, hoy día y en esta Sala, porque en virtud de este proyecto a dicha Empresa se le transfieren cuantiosísimos recursos, se la autoriza para constituir sociedades anónimas y se le fija una finalidad sumamente amplia, todo lo cual aconseja examinar si conviene que un mismo Ministerio, por una parte, proponga, aplique y evalúe las políticas de transportes, y por otra, sea el ente a través del cual Ferrocarriles se relaciona con el Gobierno.

Se ha señalado que el cambio de dependencia sería perjudicial debido a que dicha Empresa tiene una situación difícil. La verdad es que no se advierte por qué la relación mediante el Ministerio de Economía sería perjudicial. La supervigilancia ejercida por éste respecto de una empresa de tal naturaleza, con la flexibilidad que le reconoce el proyecto, no importa en la práctica ninguna traba, pues sólo se limitará a evaluar la aplicación de las normas propuestas.

También se ha manifestado que históricamente se ha ejercido esa vinculación a través del Ministerio de Transportes. Tengo en mi poder copia del decreto con fuerza de ley N° 94, de 1960, que dispone que la supervigilancia de Ferrocarriles corresponde al Ministerio de Economía.

Por último, deseo hacer presente que ésta no es materia de ley orgánica constitucional, sino de ley común, pues la Ley Orgánica Constitucional de

Bases Generales de la Administración del Estado no establece dependencias concretas respecto de entidades determinadas.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- No quiero formular todavía un juicio concreto en cuanto a si esta iniciativa afecta o no las Bases de la Administración del Estado, porque, evidentemente, toca las funciones de los Ministerios, las cuales se hallan definidas.

No cabe duda de que se trata de un tema que preocupa y que debe tomarse en consideración.

El señor CORREA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- ¿Me permite, señor Presidente?

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

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

Solamente deseo hacer una precisión histórica: en la época del decreto con fuerza de ley N° 94, la Subsecretaría de Transportes estaba radicada en el Ministerio de Economía.

El señor PAPI.- Sí, porque no existía el Ministerio de Transportes.

El señor CORREA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Como no existía ese Ministerio, la Subsecretaría de Transportes se hallaba radicada en el de Economía.

Hoy día el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es autónomo y, por ende, de él depende la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El señor VALDÉS (Presidente).- Se han entregado suficientes argumentos sobre el particular. Por consiguiente, corresponde votar la indicación renovada.

En votación.

El señor LAGOS (Prosecretario).- En votación la indicación renovada N° 2, a la que ya se dio lectura.

-(Durante la votación).

La señora FREI.- Señor Presidente, esta materia resulta muy obvia, porque Ferrocarriles es una empresa que transporta. Si no del Ministerio de Transporte, ¿de cuál otro podría depender?

Voto negativamente.

El señor LARRE.- Por las razones que expuso el Senador señor Otero, rechazo la indicación.

El señor RÍOS.- Señor Presidente, la Honorable señora Frei ha señalado que, por tratarse de una empresa de transportes, debe estar radicada en el Ministerio de Transportes.

La verdad es que, así como se han dado ejemplos contrarios a la indicación de la Senadora señora Feliú, debo puntualizar que existen empresas que no pertenecen al área de la Administración que les correspondería según las funciones que cumplen. Es el caso de la Empresa Nacional del Carbón, que debería estar en el sector de la minería y que, en cambio, se relaciona con el Presidente de la República a través de la CORFO, que está vinculada al Ministerio de Economía.

Me parece muy importante, sí, que la indicación de la Honorable señora Feliú abra necesariamente un debate al respecto, el cual deberá llevarnos a meditar en cuanto a la relación del Gobierno con algunas empresas del Estado.

Los Senadores estamos preocupados del proceso de descentralización de Chile y deseamos que la Administración sea lo más eficiente posible. Las Regiones quieren tener algún grado de responsabilidad en lo concerniente a las empresas estatales existentes en sus territorios. Y eso, indudablemente, nos lleva a reflexionar con profundidad acerca de cierta alteración de las normas referidas a la Administración del Estado.

Por lo anterior, y considerando lo expuesto por el Senador señor Otero, rechazo la indicación. Sin embargo, entiendo que a partir de ella se ha iniciado un debate sumamente importante, en el cual debemos comprometer nuestro trabajo para definir en forma clara y precisa las responsabilidades de las empresas del Estado en un área que les sea común.

Voto que no.

El señor PRAT.- Señor Presidente, soy uno de los firmantes de la indicación y, por lo tanto, fundamentaré mi voto.

La tendencia moderna es a que los Ministerios cumplan funciones normativas y de evaluación, y a que el Estado se abstenga de realizar actividades productivas, sean de bienes o de servicios.

Hoy, para lograr una eficiente administración del Estado, se procura, tocante a las actividades productivas que mantiene bajo su control, concentrarlos en una Secretaría de Estado, a fin de que su fiscalización sea más eficaz. Y nuestra legislación ha perseguido radicar tales actividades en el Ministerio de Economía, como ocurre, por ejemplo, en el caso de la CORFO.

En consecuencia, creo que la indicación significa un avance en ese sentido: concentrar en el Ministerio de Economía las actividades que el Estado de Chile, por falta de una modernización suficiente, aún mantiene en el área de la producción de bienes y servicios. Por ello la suscribí.

Voto que sí.

El señor THAYER.- Señor Presidente, suscribí la renovación de la indicación porque estimo que, correspondiendo al Ministerio de Transportes velar por la eficiencia de los servicios que en esta materia se proporcionen a la ciudadanía, no es conveniente que ese organismo sea al mismo tiempo el empresario.

Por eso, prefiero que Ferrocarriles dependa del Ministerio de Economía, tal como lo expresó claramente el Honorable señor Prat.

Voto afirmativamente.

El señor ALESSANDRI.- Yo también firmé la indicación. Y, por las razones que expusieron los Senadores señores Prat y Thayer, voto que sí.

El señor SINCLAIR.- Señor Presidente, suscribí la indicación. Por lo tanto, voto afirmativamente.

El señor SIEBERT.- Señor Presidente, como lo señalaron la Honorable señora Feliú y el Senador señor Prat, pienso que estas actividades deben depender del Ministerio de Economía y, asimismo, que el Ministerio de Transportes, en este caso específico, tiene que continuar con la función normativa que le corresponde.

Voto que sí.

El señor PÉREZ.- Señor Presidente, señalé que me encontraba pareado. Pero el Comité Demócrata Cristiano me levantó el pareo. En consecuencia, procederé a fundamentar mi posición.

Comprendo el fondo de la indicación en términos de que un Ministerio no puede constituirse en juez y parte. En este caso, el de Transportes cumple una función normativa y, al mismo tiempo, Ferrocarriles compite con otras empresas de transporte terrestre.

Desde ese punto de vista, no comparto el juicio del señor Ministro en orden a que CODELCO dependería del Ministerio de Minería y a que conceptualmente habría una simetría. Porque CODELCO es una empresa que participa en el mercado externo y no compite al interior de Chile. Es decir, no tiene los sesgos que podrían existir en el caso de Ferrocarriles del Estado, en el sentido de que el Ministerio de Transportes es por un lado juez en el ámbito normativo, y por el otro, parte de la política empresarial.

Sin embargo, entiendo las razones dadas por el Senador señor Otero, y, compartiendo el espíritu de la indicación, por mediar un acuerdo y para no retrasar la tramitación del proyecto, creo que aquélla deber ser rechazada.

Por tal motivo, voto que no.

El señor JARPA.- Señor Presidente, no pude asistir al debate de la indicación porque me encontraba en la Comisión de Defensa.

Por lo tanto, me abstengo.

-Se rechaza la indicación renovada N° 2 (20 votos contra 11, una abstención y 2 pareos).

El señor LAGOS (Prosecretario).- En seguida, hay una indicación renovada por los mismos señores Senadores firmantes de la anterior; está signada con el número 3, y tiene por objeto suprimir, en el inciso primero del artículo 2° sugerido para el decreto con fuerza de ley N° 94, de 1960, la oración final, que empieza con la palabra "Asimismo" y termina con la palabra "dueña".

El señor VALDÉS (Presidente).- Con el objeto de dar mayor claridad al debate, el señor Secretario dará lectura a la oración completa.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Dice como sigue: "Asimismo, podrá realizar toda otra actividad de carácter comercial o empresarial que tenga por objeto explotar comercialmente los bienes muebles e inmuebles de que sea dueña."

El señor VALDÉS (Presidente).- En discusión.

Ofrezco la palabra.

La señora FELIÚ.- Pido la palabra.

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

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, Ferrocarriles es una empresa integrante de la Administración del Estado de Chile. Ésta, de acuerdo con el artículo 1° de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, se halla constituida "por los Ministerios, las Intendencias, las Gobernaciones y los órganos y servicios públicos"... "las Municipalidades y las empresas públicas creadas por ley.". Y esto es Ferrocarriles del Estado: una empresa pública creada por ley.

En virtud del artículo 7° de la Constitución Política, "Los órganos del Estado actúan válidamente previa investidura regular de sus integrantes, dentro de su competencia y en la forma que prescriba la ley.

"Ninguna magistratura, ninguna persona ni grupo de personas pueden atribuirse, ni aun a pretexto de circunstancias extraordinarias, otra autoridad o derechos que los que expresamente se les hayan conferido en virtud de la Constitución o las leyes."

Esta norma reproduce en términos prácticamente idénticos el artículo 4° de la Carta de 1925.

El artículo 2° que mediante el proyecto se propone para el DFL N° 94, de 1960, señala: "La Empresa de los Ferrocarriles del Estado tendrá por

objeto establecer, desarrollar, impulsar, mantener y explotar servicios de transporte de pasajeros y carga a realizarse por medio de vías férreas o sistemas similares y servicios de transporte complementarios, cualquiera sea su modo, incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad."

Hasta ahí la norma está perfecta.

Sin embargo, su parte final agrega: "Asimismo, podrá realizar toda otra actividad de carácter comercial o empresarial que tenga por objeto explotar comercialmente los bienes muebles e inmuebles de que sea dueña."

La verdad es que esta segunda parte carece de un objetivo preciso. Creo, incluso, que es dudosa su constitucionalidad, a la luz del artículo 19, número 21°, de la Carta, que exige una ley de quórum calificado para que el Estado pueda desarrollar actividades empresariales. Y éstas, naturalmente, deben ser determinadas. Aquí no lo están: se dice que Ferrocarriles podrá realizar cualquier actividad con respecto a la explotación comercial de sus bienes muebles e inmuebles.

Señor Presidente, ésa es la razón por la cual se presentó la indicación ante la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y, luego de ser rechazada por ella, la renovamos en la Sala.

He dicho.

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

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

El señor OTERO.- Señor Presidente, la oración final en comento persigue una finalidad muy clara y precisa. La razón que tuvo la Comisión para aprobarla por unanimidad es la siguiente.

Ferrocarriles del Estado posee bienes muebles e inmuebles que pueden ser explotados comercialmente de manera que sean rentables.

Pongo algunos ejemplos: la estación de Temuco; las estaciones Alameda y Mapocho, y el lugar donde está hoy la de Puerto Montt son bienes raíces. Obviamente, hay interés -y existe la posibilidad- en transformarlos, por su ubicación, en una fuente importante de ingresos, ya a través de las sociedades que se constituyan, ya mediante concesiones, creando quizá centros comerciales que permitan a la Empresa aprovechar bienes que de otra manera serían absolutamente improductivos.

Sí me parece un error -y puede ser culpa de la Comisión- la expresión "de que sea dueña", pues la norma se refiere a los bienes de que la Empresa es dueña hoy. No se trata en manera alguna -y deseo que quede constancia en la historia de la ley- de que aquélla pueda comprar bienes para emprender otras actividades, sino simplemente de hacerle factible explotar y usar comercialmente los bienes de que hoy es propietaria. Y no veo cómo,

con argumentos sólidos, podríamos decir a la Empresa: "Aquí usted tiene un terreno extraordinario; podría lograr una sociedad inmobiliaria susceptible de generar muchos ingresos, pero no lo puede hacer; de manera que debe tener una estación anticuada y gastar dinero en mantenerla".

Ésos fueron los argumentos que utilizó el señor Ministro, y nos convencieron. Lo digo porque la observación que formula ahora la Senadora señora Feliú la hicimos nosotros cuando conocimos el proyecto en un comienzo. Y, luego de analizar esta materia, la Comisión concluyó unánimemente que era conveniente dar esta autorización a la Empresa de Ferrocarriles, fundamentalmente para permitirle obtener un real aprovechamiento económico de sus bienes.

Ahora bien, en caso de que sea rechazada la indicación de la Honorable señora Feliú, voy a pedir el asentimiento unánime de la Sala para cambiar la expresión "de que sea dueña" por "de que es dueña", porque ése fue el espíritu con que se adoptó esta disposición.

He dicho.

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

El señor THAYER.- Señor Presidente, soy uno de los firmantes de la indicación, y estimo importante que el Senado tenga muy claro lo que está votando y, además, que la legislación resulte comprensible para el público.

Después de la intervención del Senador señor Otero, estamos contestes en que la disposición en comento no está bien redactada. Pero, si su redacción fuera como se sugiere, debería ser un artículo transitorio, porque no se refiere a una facultad permanente de la Empresa, sino a una relacionada con bienes que tiene en este momento.

Por otro lado, la primera oración del inciso está muy bien redactada, y culmina diciendo lo siguiente: "incluyendo todas las actividades conexas necesarias para el debido cumplimiento de esta finalidad.". A mi entender, el ejemplo citado en cuanto a dar una explotación razonable a determinada estación corresponde a una actividad típicamente conexas. Lo que pasa es que si, aparte de esta clase de actividades que puede desempeñar, se le permite realizar otras que no son conexas, puesto que requieren normas especiales, entramos a contradecir el principio de que, como norma, el Estado no es empresario. Cuando es tal, lo es por excepción. Ahora bien, autorizar a una empresa del Estado para realizar labores que no son necesarias ni conexas con su actividad, en mi concepto, es estar contrariando el principio de que el Estado sólo es subsidiariamente empresario.

Por eso suscribí la renovación de la indicación.

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

Tiene la palabra el Honorable señor Romero.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, cuando vimos este artículo en la Comisión de Hacienda, hicimos presente que la Empresa podía tener mayor flexibilidad siempre que se tratara de concesiones muy menores. Incluso, en el informe se consignan como ejemplos la venta en quioscos o el expendio de bebidas al por menor, situaciones que no guardan relación con la importancia de la concesión que aquí se ha planteado.

Por tanto, sería muy oportuno que el señor Ministro nos precisara este punto. Y lo digo porque fue él quien hizo el alcance en la Comisión de Hacienda.

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

El señor RÍOS.- Señor Presidente, ¿podría concederme una interrupción para formular dos preguntas al señor Ministro?

El señor CORREA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- No puedo conceder interrupciones, señor Senador.

El señor VALDÉS (Presidente).- Así es. Se la concedo yo, señor Senador.

El señor RÍOS.- La había pedido al señor Presidente, pues soy muy respetuoso del Reglamento.

Me hace mucha fuerza lo señalado por el Honorable señor Otero. Creo que es muy importante conocer tanto el criterio del señor Ministro como el de la Sala en relación al reemplazo de la expresión "de que sea dueña" por "de que es dueña", porque, indudablemente, eso influye en la votación de muchos señores Senadores, al menos es mi caso.

Por tal motivo, pregunto al señor Ministro su opinión con respecto a esta enmienda y, al mismo tiempo, deseo saber si existe unanimidad en torno a ella, pues me parece que resuelve todos los problemas.

Nada más.

El señor VALDÉS (Presidente).- ¿Tendría a bien el señor Ministro contestar la pregunta que le ha formulado el señor Senador?

El señor CORREA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Con el mayor gusto, señor Presidente.

En primer lugar, considero útil señalar a la Sala que este artículo no venía en el proyecto original del Ejecutivo, sino que fue introducido en la Comisión de Transportes del Senado después de debates sustantivos. Lo que hicimos allí como representantes del Ejecutivo fue, aceptando un mejor planteamiento sobre el objeto de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, llegar a una redacción concordante con nuestros criterios acerca de la materia y, sobre todo, con la política que este cuerpo jurídico intenta instrumentalizar.

Desde ese punto de vista, es importante tener en cuenta que, como señalamos al iniciarse el debate, acá se intenta un proceso de reestructuración profunda de dicha Empresa, tendiente a sacarla de la

situación de postración y deterioro crecientes en que se encuentra, partiendo de la base de la mayor utilización posible de todos los recursos que posee, a fin de permitirle obtener los elementos necesarios para, por una parte, reducir sustantivamente la deuda, y por otra, allegar capitales frescos para poder revitalizar con gran agilidad sus actividades y aprovechar así, en los años venideros, las potencialidades de desarrollo que tiene, sobre todo en el terreno de la carga.

Por esa razón, para aprovechar la gran plusvalía de muchos activos de la Empresa desde el punto de vista comercial más que de su mera venta, se ha incluido en el objeto social -inciso primero del artículo 2º- la posibilidad de tener una mayor diversidad en la utilización de sus activos.

Debo también consignar, para la historia fidedigna de la ley, que no es propósito del Ejecutivo -ni en el proyecto original ni al aceptar este inciso nuevo- revivir antiguas prácticas de muchos entes del Estado que desarrollaron actividades totalmente ajenas a la principal (algunos tuvieron fondos, por ejemplo; fue el caso de las cajas de previsión). No se trata, en manera alguna, de reproducir esos fenómenos. Sí se procura, como he señalado, aprovechar lo mejor posible los activos de que dispone Ferrocarriles, que son altamente valiosos desde el punto de vista comercial, a fin de allegarle recursos adicionales que le posibiliten salir más rápida y eficientemente de la situación crítica en que se encuentra.

En consecuencia, señor Presidente, no tengo ningún inconveniente en aceptar el reemplazo de "sea" por "es", pues da más precisión a la intencionalidad de la ley en proyecto y refleja mejor el espíritu con que se ha discutido esta materia.

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

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

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, firmé la indicación renovada, y el debate que se ha ido desarrollando me confirma plenamente sus bondades. Creo que la oración que se propone eliminar implica conceder una facultad muy amplia a la Empresa, ya que dice: "Asimismo, podrá realizar toda otra actividad de carácter comercial o empresarial"... O sea, cualquier tipo de actividad.

Señor Presidente, nos hallamos en presencia de conceptos que el país conoció trágicamente en el pasado. Estamos reviviendo actividades comerciales a la vieja usanza, que significó al Estado perder cuantiosos bienes.

En mi opinión, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado debe dedicarse a su objeto, a la finalidad para la cual fue creada, y no a otro tipo de actividades o negocios.

Por otra parte, debemos entender que, cuando el Estado se asocia y pierde dinero, responden todos los chilenos.

La actividad empresarial del Estado debe ser lo más restringida posible, en consonancia con los tiempos de hoy. En el mundo entero se están reduciendo al mínimo las actividades del Estado. Y aquí se permite a Ferrocarriles dedicarse a cualquier tipo de actividad, a la que la Empresa estime conveniente. Es decir, volvemos a una época que creíamos superada en cuanto a las actividades del Estado.

Por ese motivo, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado debería dedicarse a su objeto principal -ya tiene suficientes problemas para los efectos de su cumplimiento, y son cuantiosos los recursos fiscales que ello envuelve- y no a desarrollar otras operaciones que no le corresponden.

En consecuencia, señor Presidente, votaré a favor de la indicación renovada.

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

El señor PAPI.- Señor Presidente, aparentemente no ha existido una adecuada comprensión del alcance del precepto. Por las razones dadas por el Presidente de la Comisión, complementadas por el señor Ministro, se faculta a la Empresa para explotar comercialmente los bienes muebles e inmuebles de que en la actualidad es dueña. Eso es todo.

El señor RÍOS.- Pido la palabra.

El señor PAPI.- Simplemente, su finalidad no es ampliar el campo de acción de Ferrocarriles, ni permitirle otra actividad. Por desgracia, discutida esta disposición sin considerar el conjunto del proyecto, aparentemente puede quedar fuera de contexto. Es importante, entonces, tener una visión global para entender su real alcance. Como se dijo, se faculta a la Empresa, que se halla en una situación francamente dramática y que posee determinados bienes inmuebles no prescindibles -porque sin ellos no cumple su objeto principal, aun cuando admiten otras posibilidades de uso- para generar recursos que de otra manera sería muy difícil obtener. Y se establecen procedimientos relativos a la participación del sector privado. De modo que el Estado no será el gestor de dichos negocios; lo que se permite es la participación del sector privado en el empleo de esos bienes, con el objeto de originar fondos adicionales. No es otro el alcance de la norma.

Por consiguiente, los temores aquí planteados no tienen fundamentos. Sólo se persigue flexibilizar y mejorar las posibilidades de utilización de los bienes de que actualmente dispone la Empresa, y permitirá enfrentar, además, una situación muy crítica, que es heredada y que no ha podido remontarse hasta el momento.

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

El señor RÍOS.- Señor Presidente, estos debates hacen posible que la ley, una vez publicada, se interprete exactamente.

El Honorable señor Fernández manifestó su preocupación, que es natural, si nosotros nos pronunciáramos conforme al sentido que señaló Su Señoría. Pero es evidente que la Empresa posee un patrimonio. A través de toda su red ferroviaria tiene una enorme cantidad -miles o cientos de miles- de metros cuadrados de bodegas y otras construcciones que, en mi concepto, perfectamente puede arrendar. En algunos casos -como son muchos ramales donde no tiene interés en continuar prestando servicio- a lo mejor venderá, y ello será útil para incrementar su capital y resolver sus problemas. Existen muchos locales; desde luego, la propia Estación Central. La finalidad de autorizar a Ferrocarriles para participar en actividades comerciales va dirigida no a la compra de productos o mercancías para venderlos al público, sino para arrendar locales y obtener mayores ingresos. Así lo entendemos. No se trata de ofrecerle alternativas para comprar un fundo y dedicarse a criar ganado, o para adquirir una empresa constructora. No. No significa eso. El sentido de la norma apunta a que la Empresa realice sus operaciones mediante una explotación más racional y completa de sus bienes. Y conforme a esa interpretación votaremos.

Por otra parte, si conforme a lo señalado por el Senador señor Fernández se aprueba la indicación renovada, teóricamente Ferrocarriles debería despedir a todos los locatarios de la Estación Central. Pareciera una conclusión que se desprende como algo lógico. Por lo tanto, el planteamiento del Honorable señor Fernández es bueno para los efectos de discutir y resolver el alcance final de la atribución que se pretende otorgar, que no es otra -al menos en ese entendido votaré; dejo constancia de ello en la historia de la ley- que la de permitir a la Empresa una mayor utilización de sus actuales capitales en forma conexas a su función principal, que es obviamente la de explotar los ferrocarriles.

He dicho.

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

El señor JARPA.- Señor Presidente, creo que la disposición que reemplaza al artículo 2° del DFL N° 94, de 1960, al referirse a actividades conexas, comprende todo lo que sea buena atención de pasajeros en las estaciones, como ocurre también en los terminales aéreos en que hay locales comerciales. Y ésa es la norma general, porque está dentro de la atención, como digo, que se brinda a las personas que usan esos servicios.

Cuando se quiere dar a Ferrocarriles la posibilidad de realizar toda otra actividad de carácter comercial o empresarial -se emplea el término "empresarial"-, se le está permitiendo organizar empresas. ¿Qué empresas puede organizar? Atendiendo a la capacidad de sus bodegas, puede instalar un molino, una industria; es decir, lo estamos sacando de su función normal, que es el transporte de carga y pasajeros, e introduciendo nuevamente una

suerte de desorden en las actividades que corresponden a las empresas del Estado, o a los servicios del Estado, como ocurrió en las cajas de previsión -como recordó el propio señor Ministro-, que en el pasado se dedicaron a organizar empresas agrícolas o a construir edificios para obtener rentas de arrendamiento, todos pésimos negocios que arruinaron a los trabajadores que tenían allí sus ahorros y también, en parte, al Fisco, que ha debido hacer frente a estas actividades "empresariales" de organismos del Estado.

Con esa experiencia, y considerando que -a mi juicio, así quedará en la historia de la ley- "las actividades conexas necesarias" se refieren a lo que habitualmente se hace en las estaciones de ferrocarriles -es decir, dar mayor y mejor atención a los pasajeros mediante actividades comerciales que allí se realizan por otras personas (no por la Empresa) que son arrendatarias-, la norma queda mucho más clara si no alude a la realización de "toda otra actividad comercial o empresarial", que no se define y puede significar a la Empresa una pérdida aun más considerable que la sufrida en los últimos años.

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

El señor JARPA.- Sí, su Señoría.

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

El señor PAPI.- Señor Presidente, es importante tener presente en este punto la existencia de expresas disposiciones en el proyecto que impiden al Estado, como resultado de esa gestión riesgosa, comprometer nuevos recursos. Lo señalan claramente las normas que sustituyen a los artículos 43, 44 y 45 del DFL N° 94, de 1960, que regulan esta materia. De modo que ese temor -que podría ser razonable- está previsto y debidamente resguardado. La Empresa no puede obtener financiamientos, créditos, aportes, subsidios, fianzas o garantías del Estado o de cualquiera de sus organismos, entidades o empresas -incluye al Banco del Estado-, sino en los casos en que ello fuere posible para el sector privado y en iguales condiciones.

Muchas gracias por la interrupción.

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

El señor JARPA.- Señor Presidente, no deseo transformar el debate en un diálogo, sino sólo destacar que las pérdidas que puedan ocasionar dichas actividades empresariales en definitiva las pagará la Empresa, o el Fisco, como lo ha estado haciendo en los últimos años. Por tanto, eso de que las pérdidas no las paga nadie porque la ley no lo señala, a mi juicio significa no entender que los acreedores cobrarán de todas maneras.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).- Hago presente a la Sala que aplicaré el Reglamento en el sentido de que los señores Senadores tienen dos

oportunidades para intervenir, porque, de lo contrario, la discusión se hará extremadamente larga.

Tiene la palabra el Honorable señor Thayer.

El señor THAYER.- Señor Presidente, entiendo que ésta es la segunda vez que me refiero al tema, y tiene el carácter de fundamentación de voto, porque se ha expresado muy claramente casi todo lo que deseaba exponer. Sólo quiero agregar un punto que es importante que quede claro para la historia de la ley.

Doy a la expresión "conexo" todo el alcance que recién manifestó el Senador señor Jarpa. Conexo es todo cuanto dice relación y ayuda a que el proceso de explotación ferroviaria sea más eficaz y atrayente; no es conexa, entonces, la explotación, por ejemplo, de un supermercado; si no se trata de un activo aplicado al objeto de Ferrocarriles, es prescindible y, por tanto, debe enajenarlo. Si lo explota empresarialmente, pueden suceder dos cosas: o que gane o pierda. Ésa es la opción. ¿Es bueno que el Estado actúe como empresario? La norma que nos rige es que, en principio, no es bueno, y por eso apoyo la indicación.

He dicho.

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

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, aquí se señaló algo que, a mi juicio, debe tenerse extraordinario cuidado en entenderlo, y es lo relativo a la interpretación de la ley.

Para una cabal hermenéutica legal por parte de los tribunales, no será ni es suficiente lo que se diga en la Sala. De eso debemos estar conscientes. Según el Código Civil, cuando el sentido de la ley es claro, no se desatenderá su tenor literal a pretexto de consultar su espíritu. Es decir, el primer elemento de interpretación de la ley es su tenor gramatical. De modo que cuando el sentido de la norma es claro, no se recurre a los demás elementos de interpretación como es, por ejemplo, la historia fidedigna de su establecimiento, o sea, el debate que estamos desarrollando. Y el sentido de la disposición es extremadamente claro, como precisó el Senador señor Jarpa: comprende toda otra actividad comercial o empresarial. Esto es, la Empresa puede dedicarse a cualquier actividad, comercial o empresarial, utilizando bienes que en definitiva pertenecen al Estado y, por ende, a todos los chilenos.

Me parece extraordinariamente grave dar una autorización de esa naturaleza para que una empresa del Estado comprometa los bienes del país en cualquier actividad empresarial que juzgue conveniente una determinada administración, que podrá estar muy bien inspirada, pero que en definitiva los resultados, si son desfavorables, deberemos pagarlos todos. No nos olvidemos, además, que la normativa más adelante permite a la Empresa

constituir sociedades, es decir, aportar bienes. Y es de la esencia de éstas correr riesgos; ninguna tiene garantizadas sus utilidades. Reitero: Es de la esencia de la gestión societaria y empresarial la contingencia de ganar o perder. Por lo tanto, cuando la Empresa -y en este caso el Estado, todos los chilenos- desarrolle actividades empresariales, está arriesgando patrimonio de Chile, y si sufre pérdidas, deben asumirlas todos los chilenos.

A mi juicio, es sumamente grave dejar abierta una norma de esa naturaleza. La actividad empresarial ajena a su objeto específico no es propia de una empresa del Estado. Por lo tanto, participo plenamente de la indicación que la Senadora señora Feliú formuló para suprimir la oración final del primer inciso del precepto que sustituye el artículo 2° del DFL N° 94, de 1960.

De lo contrario, Ferrocarriles podrá asociarse para constituir cualquier tipo de empresa que estime necesaria para utilizar sus bienes. Cualquiera, pero asumiendo los riesgos de una actividad empresarial. La Empresa podrá vender o arrendar bienes a los particulares. Si los alquila, sólo corre el riesgo de que no le paguen la renta, pero no está comprometiendo otros bienes que no sean los entregados en arrendamiento. Sin embargo, mediante la norma en discusión se permite una actividad empresarial directa, es decir con la eventualidad de ganar o perder, comprometiendo, en este último caso, el patrimonio de la Empresa y ocasionando ingentes pérdidas de recursos fiscales.

He dicho.

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

El señor GAZMURI.- Señor Presidente, discrepo radicalmente de algunas observaciones hechas en la Sala. No quisiera entrar a una discusión abstracta de si es útil que el Estado realice determinadas funciones económicas. Creo que es aconsejable que no lleve a cabo muchas, pero, en algunos casos, se justifica que ejecute algunas.

Estamos en presencia de un proyecto respecto del cual hemos alcanzado un acuerdo muy importante en las Comisiones que lo han estudiado: consideramos necesario que, en esta etapa de la historia del país, el Estado siga teniendo en la Empresa de Ferrocarriles una participación mayoritaria en el transporte de pasajeros, por ser una actividad que en todo el mundo no genera rentabilidades que la hagan particularmente atractiva como para comprometer -es el caso nuestro- capitales privados. Ello tiene que ver con que la productividad social de los ferrocarriles no es la misma que la medida en términos de corto plazo por los eventuales inversionistas privados. Y donde estamos abriendo una posibilidad de asociación del Estado con capitales privados que pueden ser mayoritarios es, precisamente, en lo que más perspectivas de desarrollo y mejores condiciones comerciales tiene, cual es el transporte de carga.

Ahora bien, para que funcione la solución que estamos dando a un problema -el deterioro de la infraestructura ferroviaria; todos entendemos que desde el punto de vista del país es indispensable resolverlo-, es necesario dotar a la Empresa de Ferrocarriles de la capacidad de explotar comercialmente sus activos. De no ser así, estaríamos despachando una iniciativa que no serviría para alcanzar el objeto perseguido.

Por último, tal como dijo el Honorable señor Papi, estamos ante una disposición -respecto de la cual se convino en la Comisión de Transporte después de un largo debate y con la aprobación unánime de quienes participaron en ella- que se vincula con otras normas que señalan las funciones y los objetivos fundamentales del conjunto de empresas que van a surgir de Ferrocarriles del Estado.

Entonces, sólo deseo alertar a la Sala acerca de que la indicación renovada de la Senadora señora Feliú -que se presenta con "buenos argumentos" desde el punto de vista general y que nos podría llevar a una discusión casi filosófica y abstracta acerca de las bondades o desventajas de la intervención empresarial del Estado y los privados- no tiene que ver con esta ley en proyecto que hemos impulsado y sobre la cual hemos logrado consenso para enfrentar en Chile el complicado tema de los Ferrocarriles del Estado.

En ese sentido, si aprobáramos la indicación, no permitiríamos a la Empresa, como tampoco a las que se puedan formar al amparo de la normativa en estudio, cumplir los objetivos que ella le encomienda; y despacharíamos una legislación francamente inconveniente para los intereses generales, sobre los cuales hemos llegado felizmente a un acuerdo, a mi juicio, sustantivo.

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

El señor PRAT.- Intervengo para formular una consulta, señor Presidente.

El artículo, tal como lo propone la Comisión, cuya parte final de su primer inciso pretende suprimir la indicación renovada de la Honorable señora Feliú, estaría tocando lo relativo a la actividad empresarial del Estado. Entiendo que se requiere quórum calificado para aprobarlo en esos términos.

¿Es así, señor Presidente?

El señor VALDÉS (Presidente).- Efectivamente, señor Senador.

El señor PRAT.- Gracias, señor Presidente.

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

El señor OTERO.- Señor Presidente, luego de este debate, y de no haber inconvenientes, sería posible llegar a un acuerdo unánime.

A mi juicio, la idea de la Comisión fue que la Empresa pueda explotar comercialmente los bienes de que es dueña en la actualidad. Y de las

exposiciones de los distintos señores Senadores se desprende que no habría dificultad para que lo hiciera. Eso sería lo lógico.

Por lo tanto, creo que tal vez podría haber consenso para sustituir el párrafo que comienza por "Asimismo" y que termina en "dueña.", que la Honorable señora Feliú propone eliminar, por la siguiente oración: "La Empresa podrá explotar comercialmente los bienes de que es dueña". Según lo expresado en la Sala, esta redacción no implica el desarrollo de actividades empresariales ni de otras de diferente índole, sino simplemente se trata de hacer un buen y adecuado uso de los bienes que posea: puede arrendar o, como manifestó el Senador señor Jarpa, suscribir contratos con terceros para que se instalen, y se den comodidades, en las estaciones, etcétera. Así podrían salvarse las observaciones que al respecto se han hecho presentes.

Ésa es mi sugerencia.

El señor VALDÉS (Presidente).- Si le parece a la Sala,...

La señora FELIÚ.- Pido la palabra.

El señor VALDÉS (Presidente).- Puede hacer uso de ella, Su Señoría.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente lamentablemente, lo planteado no subsana la dificultad. Y creo que la forma de hacerlo es decir derechamente: "La Empresa podrá entregar los bienes muebles o inmuebles de que es dueña"...

El señor HORMAZÁBAL.- O de que sea dueña.

La señora FELIÚ.- ...-yo lo circunscribiría a los bienes de que es dueña, porque no se ve que vaya a empezar a comprar otros- "para darlos en arrendamiento o concesión.". Porque esa explotación comercial a mí no me queda clara en absoluto. Yo la veo como una actividad empresarial de las señaladas en el artículo 19, N° 21° de la Constitución.

En realidad, se puede autorizar a Ferrocarriles para entregar en arrendamiento o concesión los bienes muebles o inmuebles de que es dueño, pero no para explotarlos comercialmente.

El señor VALDÉS (Presidente).- En el ánimo de buscar una solución tempestiva, pregunto si la proposición del Honorable señor Otero, salvo las observaciones de la Senadora señora Feliú, cuenta con la aprobación del señor Ministro.

La señora FELIÚ.- No, señor Presidente.

El señor GAZMURI.- Nosotros estaríamos de acuerdo con la sugerencia del Honorable señor Otero, porque efectivamente ella resuelve la situación que se discute, pero no con el agregado de la Senadora señora Feliú.

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

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

El señor PAPI.- Señor Presidente, yo haría un alcance a lo propuesto por el Honorable señor Otero. En punto seguido, la oración sustitutiva expresaría: "Asimismo, podrá explotar comercialmente los bienes muebles e inmuebles de que es dueña."

El señor VALDÉS (Presidente).- Decir "bienes" implica "muebles" e "inmuebles".

El señor HORMAZÁBAL.- Perdón, señor Presidente.

Entiendo que en el segundo informe la Sala sólo puede introducir modificaciones por unanimidad.

El señor VALDÉS (Presidente).- Así es, señor Senador.

El señor HORMAZÁBAL.- Yo estaría dispuesto a entender el aporte del Senador señor Otero y tratar de interpretarlo; pero la Honorable señora Feliú mantendría un criterio distinto. En tales circunstancias, y en el ánimo de avanzar, lo único que cabe es aplicar el Reglamento y votar, pues no se ha logrado dicha unanimidad.

El señor PAPI.- Correcto.

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

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

El señor ZALDÍVAR.- Señor Presidente, junto con adherir a la petición formulada por el Senador señor Hormazábal, debo hacer presente algo que me dejó preocupado: nuevamente ocupa la atención del Senado el tema de si la ley en proyecto es de rango orgánico. Personalmente, estimo que no lo es, en atención a que Ferrocarriles ya existe como empresa y ya está autorizada para esos fines. Por lo tanto, no se está autorizando su existencia como empresa. Éste no es un tema nuevo. Lo único que se está haciendo es precisar qué se desea para Ferrocarriles del Estado en el próximo tiempo; pero no es una nueva autorización para que funcione una empresa del Estado.

Por lo anterior, dejo constancia de que, a mi modo de ver, la aprobación de la iniciativa no requiere de quórum de ley orgánica.

El señor VALDÉS (Presidente).- Se ha hablado de quórum calificado, señor Senador.

Bueno, se procederá a votar.

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

El señor VALDÉS (Presidente).- Creo que se ha usado de la palabra en exceso a lo que permite el Reglamento, y no podemos seguir discutiendo, salvo que haya unanimidad, y no la veo.

En votación.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Se vota la indicación renovada para suprimir la oración final del inciso primero del artículo 2°.

-(Durante la votación).

El señor PAPI.- Señor Presidente, la ley vigente -en la letra d) del artículo 2°- dice que, en general, la Empresa puede explotar comercialmente sus bienes.

Voto que no.

El señor GAZMURI.- Señor Presidente, votaré en contra, dejando expresa constancia de que comparto enteramente el criterio del Honorable señor Zaldívar en cuanto a que la aprobación del proyecto requiere quórum simple y no quórum especial de ningún tipo.

El señor PÁEZ.- Señor Presidente, debo advertir que en el proyecto del Ejecutivo no venía así este articulado. En la Comisión, por unanimidad, le dimos una estructura diferente.

Reitero: la proposición del Gobierno no incluía la oración final del precepto que reemplaza al artículo 2° del DFL 94, de 1960, cuya supresión sugiere la indicación renovada que estamos votando. Estimo que quienes participamos en la Comisión debemos asumir la responsabilidad de lo que obramos en ella.

Rechazo la indicación de la Senadora señora Feliú.

El señor OTERO.- Señor Presidente, voy a fundar mi voto para dejar claramente señalado en la historia fidedigna de la ley que el alcance que la Comisión dio a la norma se resume en que la Empresa podrá explotar comercialmente los bienes de que es dueña. No tenía otro alcance. La explotación comercial no es más que la que pueda hacer una persona, sea arrendando, dando en concesión, otorgando un usufructo remunerado, etcétera. No se trataba de otra cosa. De manera que el Senado pudo haber llegado a acuerdo en esta materia.

Esta disposición fue introducida a petición del Gerente General de la Empresa de Ferrocarriles en la oportunidad en que asistió a la Comisión y dio todas las explicaciones mediante las cuales demostró que la no aprobación de esta facultad se interpretaría, en virtud de lo establecido en los artículos 6° y 7° de la Constitución, como que la Empresa no podía realizar actos de explotación comercial de sus bienes, los que no se traducen sino en arrendamiento o concesión, o en la constitución de sociedades para explotarlos directamente.

En vista de que no fue posible llegar a acuerdo, votaré en contra, dejando en claro cuál fue el alcance que tuvo la Comisión al incorporar este precepto, para evitar toda duda al respecto.

Voto que no.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, deseo fundar mi voto y dejar constancia de varias observaciones en relación a la norma de que se trata.

En primer lugar, estimo que la aprobación de este inciso requiere quórum calificado. La disposición pertinente de la Ley de Administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado dice: "d) En general, la explotación comercial de sus bienes y el desarrollo de todas aquellas operaciones comerciales, industriales o financieras que, directa o indirectamente, se relacionen con el transporte ferroviario."

Ahora bien, la oración final del inciso primero del precepto que sustituye al artículo 2° del DFL N° 94, de 1960, señala: "Asimismo, podrá realizar toda otra actividad de carácter comercial o empresarial que tenga por objeto explotar comercialmente los bienes muebles e inmuebles de que sea dueña.". No alude a que tenga que estar directa o indirectamente relacionada con sus fines.

En vista de que la primera parte del artículo no fue objeto de indicación, se entiende aprobada; pero no la oración final, por habersele formulado una, y si ésta se rechaza, el precepto correspondiente requiere quórum calificado para su aprobación.

Segundo, planteo formalmente cuestión de constitucionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 82, N° 2°, de la Carta Fundamental. Pido que de ello quede expresa constancia en la Versión Taquigráfica, pues la norma faculta la realización de actividad empresarial del Estado sin señalar el fin de la misma. Y, a mi juicio, infringe los artículos 19, N° 21°, y 7° de la Constitución, porque -reitero-, no establece para esta empresa del Estado, integrante de la Administración, una función expresa, sino una de carácter absolutamente genérico.

En consecuencia, voto a favor de la indicación; y reitero que, de no ser ésta acogida, la parte final del inciso primero del artículo 2° debe aprobarse con quórum calificado.

El señor HUERTA.- Como firmante de la indicación, la apruebo.

El señor FERNÁNDEZ.- También voto a favor, señor Presidente.

Participo plenamente de los argumentos de inconstitucionalidad planteados por la Honorable señora Feliú, pues, de acuerdo con la Carta Fundamental, el inciso primero del artículo 2° es de quórum calificado. Si dicho precepto ya se dio por aprobado por no haber sido objeto de indicación renovada, no cumplió con la exigencia descrita, toda vez que no contó con el pronunciamiento

favorable de 24 Senadores. Así que, o se vota el inciso completo incluida su parte final, o quiere decir que se aprobó sin reunir el quórum respectivo.

El señor VALDÉS (Presidente).- ¿Me Permite, señor Senador?

En estos momentos se está votando exclusivamente -y a eso debe referirse Su Señoría- la indicación renovada para eliminar la parte final del inciso primero del artículo 2° propuesto.

El señor FERNÁNDEZ.- Entonces, el inciso primero no está aprobado.

El señor VALDÉS (Presidente).- No, señor Senador. Sólo estamos votando la indicación renovada que acabo de mencionar.

El señor FERNÁNDEZ.- Conforme.

Como hice notar, señor Presidente, tal como señaló la Honorable señora Feliú, estamos en presencia de una norma con rango de quórum calificado. De lo contrario, el número 21° del artículo 19 de la Constitución no tendría sentido: bastaría que, una vez autorizada cualquier empresa del Estado para desarrollar determinada actividad económica, después, mediante una ley común se le diera un destino distinto, lo cual resulta completamente absurdo.

Lo que quiso el constituyente fue que el legislador, en cada oportunidad y con absoluta precisión y claridad, señalara qué actividad empresarial autoriza al Estado a desarrollar, dado que se hallan comprometidos bienes fiscales. Y, en definitiva, no le interesa que se indique en forma genérica, sino una actividad específica, para que se sepa a qué se van a destinar los recursos estatales.

Por eso, señor Presidente, reitero: estamos en presencia de una norma - el inciso primero del artículo 2°- que requiere de quórum calificado para su aprobación.

Voto a favor.

El señor SIEBERT.- Señor Presidente, tengo el temor fundado de que si se rechaza esta indicación, en poco tiempo más, por ejemplo, la estación de ferrocarriles de Temuco deje de ser tal y se transforme en supermercado, u otra instalación más rentable que la de servir de paradero de trenes, sean de pasajeros o de carga.

Por tal motivo, la apruebo.

El señor PRAT.- Como firmante de la indicación, voto que sí.

El señor JARPA.- Señor Presidente, no ha quedado claro si los bienes muebles e inmuebles a que se refiere el inciso primero son aquellos que actualmente posee la empresa, o los que podrían pertenecerle en el futuro, para emprender una actividad ajena al transporte ferroviario.

El Senador señor Otero propuso reemplazar la frase "los bienes muebles e inmuebles de que sea dueña" por "los bienes muebles e inmuebles de que es dueña", pero este cambio tampoco fue aceptado. Pienso que clarificaría bastante hablar de los bienes "de que es dueña en la actualidad", porque tal como está redactado el precepto -el cual se refiere a los bienes "de que sea dueña", donde la palabra "sea" denota futuro- deja abierta la posibilidad aquí señalada, en el sentido de que la Empresa se dedique a otra actividad. Si eso es así, deberíamos establecer claramente a qué rubro entrará. No debemos dejar esa incógnita, pues se desconocen las proyecciones que puede llegar a tener.

Comprendo que el señor Ministro tenga muy claro lo que se desea hacer con la Empresa, pero ésta va más allá de la gestión de los actuales Secretarios de Estado, y no sabemos lo que pueda ocurrir en el futuro.

Lo que más me preocupa, señor Presidente, es cómo estamos entendiendo la forma de legislar. El inciso primero en análisis no contenía originalmente la oración final, que, como se señaló, el Gobierno -con muy buen criterio- no incorporó. Y ocurre que con esa parte agregada la norma cambia absolutamente de intención y orientación. Por lo tanto, para ser aprobado, esto requeriría un quórum mucho más alto.

Pero ni siquiera nos estamos refiriendo a la disposición como está y al quórum exigido. Simplemente, estamos votando la supresión de la parte final del inciso primero, en circunstancias de que ahora esta norma dice algo muy distinto y debiera someterse a votación de acuerdo a las implicancias que tiene, que la hacen objeto de un quórum mucho más elevado. Reitero: sólo nos estamos pronunciando acerca de la indicación para suprimir la parte final de su inciso primero. Y no sé cuál será el resultado. Si no hay mayoría para eliminar dicha oración final, se entendería que el inciso fue aprobado sin haberse sometido a votación. Y éste establece actividades económicas para una empresa del Estado cuya ley original no la autoriza para desarrollarlas.

Si lo tiene a bien, señor Presidente, me gustaría que quedara claro ese punto.

El señor VALDÉS (Presidente).- La opinión de la Mesa es la siguiente.

Si se aprueba la indicación, el resultado es obvio. Si se rechaza, el inciso no queda aprobado automáticamente, sino que se debe votar con quórum calificado, es decir, debe contar con el pronunciamiento favorable de a lo menos 24 señores Senadores.

En consecuencia, la votación que ahora estamos efectuando no debe referirse al texto que se pretende modificar, sino a los méritos de la indicación, que propone suprimir la oración final del inciso primero. Si aquélla se rechaza, se volvería a abrir el debate de la norma tal como la propone la Comisión, para después votarla. Y en ese caso -no estoy anticipando juicios-, voy a suspender la sesión para ver la posibilidad de concordar la redacción del precepto.

Continúa la votación.

El señor LAGOS (Prosecretario).- ¿Cómo vota el Honorable señor Jarpa?

El señor JARPA.- Apruebo la indicación.

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, yo firmé la indicación renovada porque estimo que la oración final del inciso primero es objetable, por las razones aquí dadas, que no voy a repetir.

Por lo demás, creo que la primera parte del precepto en análisis es suficientemente amplia como para que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado pueda desarrollar toda clase de actividades conexas al servicio de transporte, lo que incluye, naturalmente, el aprovechamiento en la mejor forma posible de los bienes de que es dueña.

Por eso, voto a favor de la indicación.

El señor PÉREZ.- Señor Presidente, por las explicaciones dadas por los miembros de la Comisión -tanto por el Honorable señor Otero como por el Senador señor Papi-, entiendo que el espíritu para aprobar la norma del inciso primero, en el contexto de otras disposiciones, obedeció al propósito de achicar la actividad de Ferrocarriles del Estado.

Cuando la empresa fue establecida, sus estaciones se construyeron en el corazón de las ciudades, pues no había escasez de terrenos. Se trata de superficies muy grandes, y es indudable que algunas son prescindibles para Ferrocarriles. Desde ese punto de vista, los terrenos ociosos podrían ser mejor utilizados en la medida en que en ellos se desarrollaran otras actividades.

Repito: tal como señalaron los miembros de la Comisión, la idea es achicar la acción de la empresa, a fin de abrir espacios a la iniciativa de los particulares.

En ese contexto, y teniendo presente lo que expresa el informe, rechazo la indicación.

El señor LAGOS (Prosecretario).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

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

El señor LAGOS (Prosecretario).- Resultado de la votación: 17 votos por la negativa, 11 por la afirmativa y 3 pareos.

El señor VALDÉS (Presidente).- Se rechaza la indicación.

Ha terminado el tiempo del Orden del Día, por lo que me permito pedir el acuerdo de la Sala para prorrogarlo. Aún quedan cinco indicaciones.

Acordado.

Se suspende la sesión.

-Se suspendió a las 20:36.

-Se reanudó a las 20:54.

El señor VALDÉS (Presidente).- Continúa la sesión.

La Mesa ha recibido una indicación para reemplazar el inciso primero del artículo 2°. Ella contaría con el asentimiento de la Sala y obedece a los siguientes términos:

"Suprimir, en el inciso primero del artículo 2°, la oración final que empieza con el vocablo "Asimismo", y que termina con la palabra "dueña."; y sustituirla por la siguiente oración: "Asimismo, podrá explotar comercialmente los bienes de que actualmente es dueña mediante el arrendamiento o entrega en concesión de los mismos.".

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor CORREA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, el punto de conflicto que surgió durante el debate se produjo en lo atinente a las posibilidades de gestión empresarial que se abrían a Ferrocarriles del Estado, en cuanto podían distorsionar el sentido mismo del proyecto de ley. Si esta indicación incluye la palabra "actualmente", se está cercenando, incluso, la facultad con la que hoy cuenta, según la legislación vigente, el DFL N° 94.

Para ser consecuentes con la normativa señalada y no restringir esa posibilidad, hoy día existente, bastaría colocar "los bienes de que es dueña", puesto que ya el problema fundamental se ha solucionado por la vía de limitar las actividades a la concesión o arrendamiento, que era el aspecto de fondo en discusión.

El señor VALDÉS (Presidente).- Si le parece a la Sala, la modificación se aprobaría en los términos indicados por el señor Ministro, esto es, la oración final del inciso primero del artículo 2° propuesto quedaría redactada de la siguiente manera:

"Asimismo, podrá explotar comercialmente los bienes de que es dueña mediante el arrendamiento o entrega en concesión de los mismos.".

-Por unanimidad, se aprueba la indicación para reemplazar por otra la oración final del inciso primero del artículo 2°, contenido en la enmienda N° 2 propuesta por la Comisión al artículo 1° del proyecto, en los términos sugeridos por el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones,

dejándose constancia de que concurrieron al pronunciamiento 28 señores Senadores.

El señor VALDÉS (Presidente).- Si le parece a la Sala, y dado lo avanzado de la hora, suspenderíamos la discusión de esta iniciativa, para continuarla en la sesión de mañana.

Acordado.

Terminado el Orden del Día.

VI. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

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

El señor VALDÉS (Presidente).- Se le dará curso en la forma reglamentaria.

-Los oficios cuyo envío se anuncia son los siguientes:

Del señor Lagos:

CELEBRACIÓN DE FIESTA DE LA TIRANA

(PRIMERA REGIÓN)

"Al señor Ministro de Salud, solicitándole que se sirva adoptar las medidas que permitan celebrar la tradicional fiesta en la localidad de La Tirana, en consideración a los arraigados sentimientos religiosos de la población de la zona. Hace presente, además, los perjuicios económicos que le causaría la suspensión de los festejos, dispuesta por las autoridades regionales de Salud a raíz del brote epidémico del cólera."

De los señores Lagos y Palza:

RECURSOS PARA CENTRO DE

REHABILITACIÓN DE DROGADICTOS DE LA

TIRANA (PRIMERA REGIÓN)

"Al señor Ministro del Interior, para solicitarle la asignación de 10 millones de pesos al Centro de Rehabilitación de Drogadictos "Villa Nueva Esperanza", de La Tirana, con el objeto de atender urgentes necesidades de alimento, abrigo e infraestructura, necesarios para cumplir debidamente los fines del

establecimiento; y considerar la factibilidad de que la Oficina Nacional de Emergencia contribuya igualmente con ayuda al Centro."

Del señor Arturo Frei:

CONTAMINACIÓN AMBIENTAL EN
HUALPENCILLO HECHA PRESENTE POR
COMITÉ DE EMERGENCIA DE POBLACIÓN
CABO AROCA, DE TALCAHUANO
(OCTAVA REGIÓN)

"A Su Excelencia el Presidente de la República, pidiéndole que se sirva impartir instrucciones a fin de que se atienda la petición que adjunta, formulada por el Comité de Emergencia de la mencionada población, relativa al grave problema de contaminación ambiental que producen emanaciones de gases fenólicos de la Planta GASCO, de Hualpencillo."

APROBACIÓN A PROYECTO DE
CONVERSIÓN CURRICULAR DE LICEO
CIENTÍFICO-HUMANÍSTICO DE SANTA
JUANA (OCTAVA REGIÓN)

"Al señor Ministro de Educación, solicitándole aprobar el Proyecto de Conversión Curricular del Liceo Científico-Humanístico de Santa Juana, para transformarlo en Técnico-Profesional, el que cuenta con el respaldo de las autoridades de la Región, además del de apoderados, alumnos, juntas de vecinos y fuerzas vivas de esa comunidad."

El señor VALDÉS (Presidente).- En la hora de Incidentes, el primer turno corresponde al Comité Radical-Social Demócrata, el que cedió su tiempo al Comité Demócrata Cristiano.

Tiene la palabra el Honorable señor Pacheco.

HOMENAJE A LA CIUDAD DE TALCA EN EL 250° ANIVERSARIO DE SU FUNDACIÓN

El señor PACHECO.- Señor Presidente, señores Senadores:

El 12 de mayo de 1992, la ciudad de Talca celebró los 250 años de su fundación. Su nombre es una expresión araucana que significa "trueno", y su escudo de armas, otorgado por cédula de 23 de marzo de 1797, muestra al león coronado de la monarquía española portando el estandarte con la

cruz de Borgoña, mientras cruza el rumoroso río Maule, destacado en azul, y con su curso señalado por unas flechas. En la cimera del escudo, un rayo simboliza el nombre de la ciudad. Talca, bajo esta enseña, ha marchado orgullosa por los caminos de la historia.

Antecedentes de la historia de Talca.

Los primeros atisbos de fundación de la ciudad de Talca se debieron a la congregación de los Padres Agustinos, quienes, en el año 1651, se establecieron en casa y sitio que les legó doña Isabel Mendoza viuda de Gil de Vilches, dueña de la estancia de Talca o Talcamo.

La iniciativa no prosperó hasta varios años más tarde. El día 12 de mayo de 1742, el gobernador de la Capitanía General de Chile, don José Antonio Manso de Velasco, en terrenos donados por los Padres Agustinos, dio inicio, solemnemente, a la fundación definitiva de la ciudad de San Agustín de Talca.

La tarea de delineación de las manzanas y asignación de solares le fue encomendada al corregidor del Partido del Maule, don Juan Cornelio de Baeza.

Por decreto de 9 de diciembre de 1744, el gobernador Manso de Velasco nombró el primer cabildo, siendo alcalde ordinario de primer voto don Francisco de Silva; de segundo voto don José Aguirre; alférez real don José Arróstegui; regidores los señores José de Besoain e Hilario Velasco, y alcalde provincial don Bernardo de Azócar.

Entre los primeros pobladores de Talca estuvieron los hermanos De La Cruz y Bahamonde, entre ellos el que fuera Conde del Maule, don Nicolás De La Cruz y Bahamonde.

El desarrollo de la ciudad fue muy rápido. Un año después de su fundación, según se expresa en un informe del corregidor Baeza a Manso de Velasco, la población de San Agustín de Talca constaba de 124 vecinos, de los cuales 100 tenían sus casas y se hallaban viviendo con sus familias. Se agregaba que la ciudad tenía 4 puentes, 2 iglesias, y que se estaba construyendo el edificio de la cárcel.

En materia religiosa, cabe destacar el gran aporte que hicieron los agustinos, quienes durante siglo y medio tuvieron a su cargo la tuición espiritual de los habitantes del Maule.

A partir del año 1798, esta supremacía de los agustinos hubo de dejar paso a la creciente influencia y tenacidad de los jesuitas, los cuales se establecieron en la región dando gran impulso al desarrollo agrícola y a la educación, y fundaron colegios, escuelas y seminarios.

Cabe destacar entre los jesuitas al célebre naturalista e historiador, nacido en Talca, abate don Juan Ignacio Molina.

Durante la Colonia, los adelantos materiales y el comercio operaron una gran transformación en la que inicialmente fuera la villa de Talca. A fines del siglo XVIII, por gestiones del Gobierno de don Ambrosio O'Higgins y del notable vecino Nicolás De La Cruz y Bahamonde, se obtuvo del rey Carlos IV la dictación de la Real Cédula, de fecha 6 de junio de 1796, en virtud de la cual se otorgaba a Talca la calidad de ciudad y se la declaraba Capital del Partido del Maule. Posteriormente, por otra cédula, del mismo año, se le dio también el título de "muy noble y muy leal".

Durante la Independencia, la ciudad de Talca no estuvo ajena a los avatares de las luchas emancipadoras. El 4 de octubre de 1819 se celebró un Cabildo Abierto, donde se reconoció la Junta de Gobierno formada poco antes en la Capital. Especial participación en las actividades independentistas le cupo al presbítero de Talca don José Ignacio Cienfuegos.

Entre los hechos heroicos ocurridos durante esa época, cabe destacar la defensa de la ciudad hecha por el Coronel Carlos Spano -en cuya memoria se erigió un monolito en la Plaza de Armas-, quien, al mando de un reducido número de combatientes, entregó su vida en defensa de Talca y de la incipiente patria.

Durante el período de la Patria Nueva, esa ciudad y sus habitantes fueron un importante pilar en la estructuración de la nueva República.

No está de más recordar que fue en las tierras del Maule donde el prócer máximo de nuestra patria, don Bernardo O'Higgins, dio sus primeros pasos, al cuidado de su madre, doña Isabel Riquelme.

La joven ciudad obtuvo el título de provincia por ley de 5 de agosto de 1833.

Hasta 1890 primaba la actividad agrícola. Desde esa fecha se inició un activo desarrollo industrial, al fundarse las primeras fábricas, entre las cuales podemos señalar las de fósforos, calzado, cigarrillos, papel y cartón, etcétera, convirtiéndose en una ciudad moderna, respetable y respetada.

Talca desde sus inicios ha sido una ciudad noble, de profundas tradiciones, tanto aristocráticas como culturales y deportivas.

Está ubicada en la zona central y equidistante de los tres centros de mayor producción y consumo del país: Santiago, Valparaíso por el norte y Concepción por el sur. La comuna que alberga a la ciudad tiene una superficie de 308 kilómetros cuadrados y una población de 177 mil 952 habitantes.

Sin duda, las ciudades son consecuencia de la vida, desarrollo y evolución que van experimentando los pobladores de una zona geográfica, con intereses comunes, tanto sociales como económicos y culturales. Talca no ha escapado a esta realidad que, en cierta forma, rige los destinos de su comunidad. Es ese destino el que ha puesto a prueba la capacidad y espíritu emprendedor de sus hijos. Hoy es la sede del gobierno regional, de las

instituciones de servicios, del comercio especializado, de los bancos y del sector financiero, de la educación superior y técnica, de la salud, de los organismos del sector agropecuario, de la industria, de las comunicaciones, todo lo que da a su vida un extraordinario dinamismo.

Talca sufrió un prolongado período de estancamiento por causa de la crisis económica que llevó a la quiebra a gran parte de su industria manufacturera, la agroindustria y la agricultura en general. Pero hoy la ciudadanía siente cómo, en forma paulatina, esta situación se está revirtiendo.

La capacidad empresarial del talquino ha quedado demostrada, en los últimos años, a través de la creación de muchas microempresas. El comercio ha sufrido un importante proceso de modernización y expansión, lo que permitirá en el corto plazo recuperar sus niveles históricos. Asimismo, la industria está resurgiendo en forma sostenida en áreas tan diversas como las empresas eléctricas, la agroindustria, la madera, el vino, el calzado y la metalmecánica, entre otras.

Lo anterior es producto de la iniciativa adoptada por cada uno de los talquinos, en el sentido de ser ellos los que deben velar por el desarrollo y crecimiento de su ciudad. Hoy enfrentan los problemas y los resuelven con admirable capacidad.

Talca se destaca en el ámbito deportivo nacional por el club de básquetbol Deportivo Español, el que ha sido campeón y siempre ha tenido un rol destacado en el torneo Dimayor; y por el club de fútbol profesional Deportes Rangers, fundado el 2 de noviembre de 1902. Hablar de los rojinegros es referirse a la ciudad de Talca. Y Rangers se ha comprometido e identificado plenamente con la ciudadanía local.

En la actualidad Talca se encuentra abocada a una gran tarea de reconstrucción de su pasado industrial y busca convertirse nuevamente en el centro de actividad económica que la caracterizó.

La estructura productiva regional, cuya base es la agricultura, ha evolucionado tecnológicamente con dinámicas diversas en los distintos rubros. La fruticultura, el sector forestal y algunos cultivos anuales han tenido un evidente progreso. La superficie plantada de frutales se incrementó de 7 mil 200 a 25 mil hectáreas en los últimos 25 años. Por su parte, las plantaciones forestales aumentaron de 80 mil a 260 mil hectáreas, lo que representa un enorme capital para el desarrollo de la ciudad y de la Región.

El sector industrial, relacionado principalmente con la elaboración de materias primas provenientes del agro, presenta también un crecimiento en su actividad, destacándose la participación en rubros tales como la fabricación de calzado, cajones para embalaje de frutas y elaboración de maderas.

En materia de educación superior, la creación de la Universidad de Talca, de la Universidad Católica del Maule y de diferentes centros de formación

técnica, donde la atención se ha orientado a carreras vinculadas con la vocación productiva, es, sin lugar a dudas, un fenómeno positivo para el desarrollo regional, que permite abrigar grandes esperanzas para el futuro.

En salud se observa un mejoramiento notable de la calidad en la atención. Se han aumentado la infraestructura y los niveles de atención primaria. El Hospital Regional de Talca, considerado uno de los más grandes de la zona, ha recibido en este último tiempo importantes avances tecnológicos, entre los cuales se cuenta la adquisición de un scanner y de un moderno aparato para cirugía laparoscópica.

En vivienda, la ciudad de Talca históricamente ha mantenido un déficit significativo; pero en los años recientes se ha construido gran número de casas, creándose nuevos sectores, como las Poblaciones Carlos Trupp, San Miguel del Piduco y San Luis 1, 2 y 3.

Lo anterior, si bien podría representar un panorama optimista de la Región, no deja de ocultar diversos y preocupantes problemas que aquejan a la comunidad.

La migración interna que presentan algunas zonas de la Región, especialmente el sector costero, ha provocado serios desequilibrios económicos y sociales, tanto en las áreas que la gente abandona como en aquellas a las cuales llega. Las causas de esta migración son, por una parte, la escasa productividad agrícola de algunas regiones, y, por otra, las mejores perspectivas que se supone que otorgan los centros urbanos.

El desempleo, que hasta principios de la década del 70 no llegaba a niveles preocupantes, ha tenido un brusco y negativo cambio, ubicando a la ciudad de Talca entre las de mayor cesantía del país. No obstante, se visualizan obras de adelanto, tales como el regadío del valle de Pencahue, que incorporará 12 mil hectáreas a la producción agrícola, constituyendo este valle en un importante centro de trabajo, que permitirá absorber la mano de obra cesante. Además, la instalación de nuevas industrias y la construcción de centrales hidroeléctricas han posibilitado la contratación de mano de obra calificada que se encontraba inactiva.

En la Región se observa una deficiente infraestructura vial, sobre todo en los llamados caminos productivos o transversales, lo que provoca serios problemas para el traslado de los productos agrícolas de exportación. Para solucionar este problema es fundamental la construcción de la denominada "ruta de los conquistadores", que unirá Talca con la ciudad de Concepción. En un futuro no lejano, se espera unir Talca con el puerto de San Antonio, a través del camino de la fruta. Esto, junto a la reapertura del Paso del Pehuenche, convertirá a Talca en un punto neurálgico de las exportaciones de la zona central de Chile.

De lo expuesto, señor Presidente, aparece de manifiesto que hay mucho por hacer, y que existen reales perspectivas de desarrollo y crecimiento mediante la capacidad de su gente y sus recursos naturales. Por ejemplo, atendida

la ubicación geográfica de la Región del Maule, el sector silvoagropecuario presenta importantes ventajas comparativas con el resto del país, lo que unido a un crecimiento agroindustrial que incorpore valor agregado a la producción, permitiría desarrollar esta actividad, de grandes posibilidades con miras exportadoras.

Los recursos silvícolas, sobre la base de plantaciones forestales de rápido crecimiento y de un adecuado y paulatino aprovechamiento de su flora arbórea nativa, conforman la expresión más destacada de un dinamismo económico en el corto plazo.

Unido al desenvolvimiento del sector forestal, existe un enorme incremento de la actividad industrial de la madera, lo cual provocará gran impacto en la producción y bienestar de los habitantes de la zona.

Especial relevancia para el desarrollo de la Región tienen sus recursos energéticos potenciales, como la capacidad de generación de energía eléctrica.

Todas estas perspectivas y potencialidades deben traducirse en realidades. Para ello se requiere de un elemento fundamental y que existe en gran medida: la aptitud de la gente para emprender, con esfuerzo, ese desarrollo. A esto debe sumarse un adecuado sistema de educación, orientado y puesto al servicio de la Región del Maule.

Paralelamente, existen obligaciones que el Estado debe cumplir para alcanzar estos objetivos, planificando estrategias regionales de desarrollo y llevando a cabo las obras y proyectos de infraestructura, específicamente en la ciudad de Talca, donde el problema de la cesantía impide a quienes la sufren efectuar su aporte al crecimiento y compartir los adelantos que se logran.

Talca está celebrando con orgullo sus 250 años de vida y ha hecho fe de sus nobles tradiciones.

Durante el tiempo que he tenido el honor de representar en el Senado de la República a la Región del Maule, he podido comprobar cómo cada talquino, hijo de esa tierra, entrega sus mejores esfuerzos para superar las dificultades a que toda ciudad en expansión y desarrollo se ve enfrentada. Es cierto que la tarea no es ni será fácil; pero tengo el convencimiento de que, con el trabajo mancomunado de todos, podremos entregar a nuestros hijos una ciudad "muy noble y muy leal".

Por lo anterior, desde este Honorable Senado, rindo el homenaje que la ciudad de Talca y cada uno de sus habitantes merecen con motivo de esta fecha tan importante para Chile.

He dicho.

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

HOMENAJE A CIUDAD DE SAN FERNANDO EN EL 250° ANIVERSARIO DE SU FUNDACIÓN

El señor DÍAZ.- Señor Presidente, primeramente quiero expresar mi adhesión al homenaje tributado a Talca con motivo de conmemorarse los 250 años de su fundación; y en seguida, yendo 118 kilómetros hacia el norte y avanzando cinco días en la historia, rendiré un homenaje a la ciudad de San Fernando.

En una suerte de alimón -arriesgada faena de los toreros en la lidia-, los Senadores democratacristianos queremos honrar hoy a dos ciudades -límitrofes en geografía y contemporáneas en aniversarios- que recientemente cumplieron 250 años: Talca, el 12 de mayo, y San Fernando, el 17. En el lapso entre las dos fundaciones median justos los días que requiere cabalgar para cubrir las 25 leguas que las distancian. Y eso fue lo que hizo don José Antonio Manso de Velasco.

En esa época, el fundar villas obedecía a la política de reunir a las gentes dispersas, que en tales condiciones, al decir de las autoridades, "se hacían irreligiosas y analfabetas".

Don José Antonio Manso de Velasco Sánchez y Samaniego, maduro jinete y gobernador del reino de Chile, llega a Colchagua, donde viven en paz promaucaes -en voz indígena quiere decir "bailadores libres"- y peninsulares; vadea el río Tinguiririca ("piedra de cuarzo áspera") y en la hacienda de Nilcunlauta recibe las 450 cuadras donadas por el matrimonio formado por don Juan Jiménez de León y doña María Morales de Albornoz. Elige lugar para la plaza y funda la Villa de San Fernando de Tinguiririca.

El gobernador es leal a su rey y a su fe. En el nombre de la villa está el homenaje al heredero del trono, príncipe de Asturias y futuro rey Fernando VI, y el recuerdo del rey santo, Fernando III de Castilla y León. Este monarca conquistó ciudades y reinos moros y voluntades. El gobernador fundó villas y ganó amigos.

En ausencia de José Antonio Manso de Velasco empiezan las dificultades. Los hacendados son reacios a trasladarse y poblar la villa. Don José Antonio muestra su carácter y decisión: dicta bandos, estimula, premia, multa, castiga, destierra hasta lograr el objetivo de poblarla. Y si notable es el empeño del fundador, no le va en zaga su representante local y más tarde superintendente, don Pedro Gisbert y Talens, quien, con indomable tesón, en tres años convierte la incipiente aldea en un poblado con 229 habitantes.

Con la mayor población se construyen la primera iglesia, que es a la vez escuela; el hospicio de San Francisco, la casa del corregidor, el colegio de los jesuitas y, más tarde, industrias de tejidos y lana, fábricas de aceite, curtiembres, pulperías y herrerías, fábricas de tejas.

Manso de Velasco visita San Fernando al término de su gobierno en Chile y manifiesta gran alegría, comentando: "La villa ha tomado mucho incremento por su crecido número de vecinos".

No siempre agradó a todos el nombre de la ciudad. En 1830, y como reacción a todo lo español, se pretendió cambiarlo por el de "ciudad popular". La iniciativa no prosperó y el 30 de noviembre del mismo año la ley le otorga el título de ciudad. Diez años más tarde, el 12 de septiembre de 1840, pasa a ser capital de provincia.

Sucesivos cambios político-administrativos ha tenido la ciudad de San Fernando. Hoy ostenta el honroso título de capital de Colchagua, la provincia huasa de Chile. Está ubicada en el centro mismo del territorio, 2 mil kilómetros hasta la Línea de la Concordia y similar distancia hasta el Cabo de Hornos, en el ubérrimo valle central que, al decir de Gabriela Mistral,

"Él nunca muere con soles rojos

"ni con largos hielos.

"Él se apellida templanza,

"verdor y brazos abiertos.".

Ahí está San Fernando: al oriente, la montaña que se precipita para pronto ser valle, la nieve para ser río y el río para morir en el mar.

Dueño y señor de este paisaje tan chileno, tan nuestro, está el campesino, que a la mirada penetrante de nuestra excelsa poetisa reúne las siguientes cualidades básicas: "unas partículas de señorío conservadas aun en la miseria más rasa; una generosidad que no se entiende cómo puede perdurar en medio de la hambruna; una ternura que es el rebose del amor al prójimo y, en general, un sentido cristiano de la vida idéntico al que subsiste en toda la América indo-española y que forma la honra efectiva de nuestros pueblos.".

¡Hombres y paisajes fundidos así en perenne chilenidad!

Así es la gente y así, la ciudad: pacífica y trabajadora. Pocas veces en su larga historia se alteró su paz y su quehacer. Lo fue cuando Manuel Rodríguez, encabezando la huasería de a caballo, simulaba pericia y tropas que el Ejército patriota no tenía; lo fue también 65 años después, cuando desde Tarapacá y Lima llegaban cartas con noticias de vida o muerte de los soldados del Regimiento Colchagua.

San Fernando es paisaje interno y externo; sus hogares, coloniales y coloquiales, de tibia intimidad celosamente guardada, y afuera un cerco de agua. Antivero -daño del sol- y Tinguiririca. Norte y sur, agua por doquier. Por algo Colchagua es lugar de renacuajos.

Agua también en las alturas del vértigo, donde por milenios no ha podido lavar las huellas de los dinosaurios. Solidificada en las cumbres, aterida, reunida en glaciares, escondida en ventisqueros, busca el calor oculto,

sumergiéndose en la montaña, quien se lo da y también le agrega minerales. Así emerge el chorro hirviente y saludable que al flaco de ánimo y de carnes lo vuelve brioso y le da enjundia: ¡Termas del Flaco!

El chorro hirviente de esas termas es, mil veces más abajo, refulgente esmeralda, aquietada en remanso, que da nombre a la Sierra de Bella Vista. Muchas bellas vistas hay en Chile, pero vistas tan bellas muy pocas, como este refugio sanfernandino. Más abajo aún tiene su expresión popular y municipal en Puente Negro.

Por lo expuesto, pareciera que todo lo aporta natura en esta tierra de promisión; pero no es así.

En la construcción de iglesias, palacios, hospitales, casas solariegas, los vecinos han volcado amor y arte. Ya en los primeros años de la villa, don Pedro Gisbert había hecho construir un palacio "dignísimo de ver", que provocaba la natural admiración entre los vecinos y extraños. Pero éste fue demolido en 1895. La reja del mirador, admirable obra de arte en fierro, fue llevada, ¡por supuesto!, al Museo Histórico de Santiago. ¡Obvio!

De las numerosas iglesias levantadas en la ciudad, la de San Francisco y la capilla del hospital constituyen joyas arquitectónicas que han sido declaradas monumentos nacionales. ¡Dios permita que se repita la generosidad que tuvieron generaciones pasadas y puedan ser restauradas! Ambas fueron seriamente dañadas por el terremoto "inculto" e iconoclasta del 3 de marzo de 1985.

La casa de Nilcunlauta, que fue residencia del matrimonio Jiménez-Morales, es también fiel exponente de la arquitectura colonial. Un selecto grupo de artistas y escritores sanfernandinos ha luchado denodadamente por su conservación y restauración. Favorables vientos soplan hoy día sobre Nilcunlauta, que recibe significativa ayuda presidencial.

La fértil tierra de San Fernando lo es también en producción literaria en sus más variadas expresiones: novela, cuento, poesía, teatro, ensayo e historia. Y en todas las manifestaciones artísticas: arquitectura, pintura, artes plásticas, artesanía, orfebrería, música y escultura.

Recordar nombres y obras de quienes se destacaron en cada una de ellas es tarea que excede el tiempo y el sentido de este homenaje. Es propio de otra ocasión y de otro escenario. Aun a riesgo de ser injusto, mencionaré a dos que traspasaron fronteras y generaciones y que de alguna manera representan a los demás: el pintor Alberto Valenzuela Llanos y el actor y poeta Pedro Sienna (en su vida civil, Pedro Pérez Cordero).

La ciudad actual es industrial y agrícola, fabril y educadora, comercial y de servicios, gerencial y administrativa, hospitalaria y también de paso. Todo a la vez. Su campo, en el corazón agrícola de la patria, mediador entre la montaña y el mar, es tierra privilegiada por clima y suelo. Semeja calidoscopio multicolor, ruborizado en las viñas de otoño ya vendimiadas y

de oro con las sementeras estivales, y oloroso a manzanas maduras y alfalfa humedecida al despertar el sol.

Los restos mortales del que fuera Gobernador del Reino de Chile, Virrey del Perú y Conde de Superunda yacen en Priego, localidad vecina a Córdova, pueblo pequeño, tumba ignorada, nombre casi olvidado en su propia tierra. En la nuestra que fue la suya por devoción y entrega, nueve ciudades lo recuerdan. Su figura señera marca el centro de plazas y avenidas, donde en aniversarios fundacionales se congregan multitudes agradecidas.

Así lo hizo anteayer San Fernando. Los vecinos colmaron la iglesia principal en fervorosa acción de gracias por los 250 años de su ciudad, y más tarde desbordaron sus calles en emotivo homenaje cívico.

Nueve villas fundó el gobernador incansable, desde el nortino Copiapó hasta Los Ángeles en el sur. Dos siglos y medio más tarde podemos parodiar: "Señor gobernador, las villas que vos fundasteis gozan de buena salud". Ellas son hoy día ciudades capitales de regiones y de provincias que con esfuerzo desafían el futuro, en pugna permanente contra un centralismo absorbente y limitante.

La ciudad ha crecido, porque siempre existen allí sanfernandinos que tienen la voluntad y la energía del fundador, la generosidad del matrimonio Jiménez-Morales y la tenacidad del sacerdote Juan Bautista Labra.

Estamos contentos, porque "la villa ha tomado mucho incremento por su crecido número de vecinos".

He dicho, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).- Si ningún otro señor Senador desea hacer uso de la palabra, se levanta la sesión.

-Se levantó a las 21:26.

Manuel Ocaña Vergara,

Jefe de la Redacción