

ACTA N° 243-A.

--En Santiago, a treinta días del mes de octubre de mil novecientos setenta y cinco, siendo las 10 horas, se reúne la Junta de Gobierno en Sesión Secreta Legislativa para tratar las materias que se señalan más adelante.

--Asisten los señores Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción; del Trabajo y Previsión Social, y de Hacienda Subrogante; Director del Presupuesto; Director General de Impuestos Internos; Subsecretario del Trabajo; Fiscal y Asesor Automotriz de la Corporación de Fomento de la Producción; Jefe de Gabinete de S.E. el Presidente de la República, y Asesores Legales de la Junta de Gobierno. Posteriormente, se incorporan a la sesión los señores Ministro de Educación Pública y dos Asesores de esa Secretaría de Estado y el Subsecretario de Guerra.

1.- REVISION FINAL DE PROYECTOS DE DECRETOS LEYES.

- a) Proyecto de decreto ley que modifica D.L. N° 896, de 1975, sobre establecimiento de impuesto a los viajes.

--Se da lectura a las enmiendas acordadas por la H. Junta de Gobierno y queda terminada la discusión del proyecto.

- b) Proyecto de decreto ley que modifica D.L. N° 1.055, sobre zonas y depósitos francos.

--Se da lectura a las modificaciones y al texto definitivo de la iniciativa y queda terminada la discusión del proyecto.

- c) Proyecto de decreto ley que modifica el inciso quinto del artículo 14 de la ley N° 16.625.

--Se da lectura al texto del proyecto y queda terminada su discusión.

- d) Proyecto de decreto ley que fija sentido y alcance de inciso cuarto del artículo 1° del D.L. 1.056.

- e) Proyecto de decreto ley que establece nuevo régimen legal para la industria automotriz.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA expresa que este proyecto, que establece nuevo régimen legal para la industria automotriz, fue remitido en conformidad a las observaciones hechas en la sesión correspondiente.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO advierte que el señor Almirante Merino hace notar que existen otras observaciones.

El señor JEFE DE LA SUBJ. LEGISLATIVA da cuenta de que las observaciones acogidas en la sesión anterior son las siguientes: en el artículo 4°, modificaciones formales en cuanto a la definición de "conjuntos", donde se colocó "grupo de partes o piezas". En la definición de "componentes", se suprimió la expresión "automotrices". En la definición de "despiece", hay modificaciones formales. En reemplazo de la forma verbal "andar" se colocó "rodar".

Ante la pregunta del señor Asesor Legal de la FACH, en cuanto a si en los Vistos del proyecto se suprimió la referencia a los decretos supremos, responde que sí.

Prosigue dando cuenta de las enmiendas, como sigue: en la definición de "país de origen del vehículo", se agregó: "para los efectos de importación".

En el artículo 5° se verificaron las partidas con su correspondiente descripción, de acuerdo al arancel aduanero y tiene algunas modificaciones ajustándose a las partidas. En el inciso final del artículo 5° se agregó la expresión "componentes", quedando de la siguiente manera: "excepto los calificados de componentes opcionales".

Al final del inciso primero del artículo 6° se agregó la frase: "sin perjuicio de los regímenes especiales aplicados a la industria auxiliar". Y a continuación, se agregó un nuevo inciso, con el siguiente texto: "No obstante lo anterior, las tasas que se apliquen no podrán resultar, en ningún caso, superiores a las señaladas en el artículo 5°, aplicables a los productos finales que ellas fabriquen".

En el artículo 7° se agregó la expresión "componentes opcionales". Se dispuso, también, que se verificara en esta misma norma, de acuerdo al arancel, la expresión "derivados", en cuanto a si concordaba con lo que aquí se expresaba.

El artículo 8° quedó con la siguiente redacción: "Los niveles arancelarios señalados en el artículo 5° y 7° formarán parte de los respectivos convenios a que se refiere el artículo 1°, pudiendo aquéllos ser renegociados de tiempo en tiempo, proponiéndose su modificación". Estas últimas expresiones se agregaron.

El artículo 9° tiene la siguiente nueva redacción: "Los automóviles y sus derivados que se importen, a excepción de aquéllos de la misma marca, modelo y características de los fabricados en el país, pagarán recargada en un cien por ciento la patente anual municipal, incluyendo los impuestos fiscales, cualquiera que sea su naturaleza u origen y, demás recargos como el correspondiente al de primera patente".

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, pregunta la extensión que tiene el artículo 9° en lo que atañe, por ejemplo, al personal de los Ministerios de Defensa y de Relaciones Exteriores que regresen del extranjero.

El señor SUBJEFE LEGISLATIVO responde que, precisamente, el texto original viene sin esa norma, pero, según el Director de Impuestos Internos en conversación con el Fiscal de la Corporación de Fomento de la Producción, en realidad se agregaría. Se propone un nuevo inciso cuyo texto sería el siguiente: "Este recargo no afectará las normas especiales sobre pagos rebajados o exenciones contenidas en el decreto ley N° 293, de 1974". Hay que agregarlo, pues, incluso, llegó en este momento.

En el artículo 10, después del cuadro, se suprimió un inciso y se sustituyó por el siguiente: "La Corporación de Fomento de la Producción renegociará el aumento de los porcentajes mínimos de integración a partir de 1980". Y en el mismo cuadro, después del año "1979", se agregó: "y en adelante".

El artículo 11 sólo tiene una modificación formal, al sustituirse la expresión "marcha" por "rodaje", en su inciso primero.

El texto del artículo 12 quedaría como sigue: "Los componentes nacionales imputables al porcentaje de integración serán aquellos producidos en el país con un grado de incorporación de valor agregado nacional no inferior al 75%, o conforme a programas aceptados por la CORFO". Se agrega esta última frase.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, pregunta a partir de qué fecha sería eso, pues, según entiende, en la actualidad hay un 70% de integración.

El señor ASESOR DE LA CORFO contesta que el 70% es la integración que se aplicaba a la fabricación de automóviles y que la norma en debate se refiere a la fabricación de partes y piezas. O sea, para que las partes y piezas tengan carácter de nacional deben tener un valor incorporado nacional mínimo de 75%, o de acuerdo a programas aprobados por CORFO, para poder adecuar aquellos productos que tienen una tecnología más elevada y que es imposible fabricar, o antieconómico fabricar con un valor agregado tan elevado.

El señor SUBJEFE LEGISLATIVO da cuenta de que en el inciso final del artículo 12 se agregaron las palabras "del despiece".

Agrega que al final del inciso segundo del artículo 14 se agregó la siguiente frase: "a excepción del régimen de devolución de impuestos previsto en el decreto ley 825, de 1974".

En el artículo 15 se suprimió el último párrafo, que decía: "sin embargo, el plazo señalado podrá ser prorrogado por dicho Comité Ejecutivo en las condiciones que éste fije".

En el artículo 18 se agregó la expresión "Corporación de Fomento", quedando la frase de la siguiente forma: "Las empresas terminales automotrices presentarán, anualmente, a la Corporación de Fomento, sus programas". Además, se modificó el párrafo inicial del inciso segundo, quedando como sigue su texto: "dicha Corporación visará, en sus aspectos técnicos, los registros".

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, puntualiza que en el artículo 18 la Corporación de Fomento estaría creando una organización destinada a la fiscalización de las armaduras de automóviles. Agrega que si se consideran en términos similares, por ejemplo, a una fábrica de vestuario, una de pasteles, etc., en cada una de ellas la Corporación tendría que tener organizaciones similares para verificar hasta dónde se puede llegar en la integración nacional de piezas y partes en la fabricación de cualquiera cosa.

El señor FISCAL DE LA CORFO advierte que la razón de la fiscalización de la CORFO es la existencia de un régimen fiscal y que eso no existe en el resto de la actividad industrial. Añade que, por eso, sabiendo que hay un régimen especial para la industria automotriz, necesariamente debe haber un organismo que la controle.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, expresa que la importación que realicen estos fabricantes de automóviles, pasa, desde luego, al control de todo el sistema que existe actualmente vigente en el país para la importación de partes y piezas para lo que ellos necesiten fabricar y hace hincapié en que, además, van a estar controlados por la CORFO, por otra organización especial (No se entiende en la grabación lo que expresa a continuación).

Aclara que no asistió a la discusión de esta materia y, por eso, consulta al respecto.

Destaca que lo primero que le llama la atención es que en ninguna parte se establece la obligación respecto de la inversión, o sea el monto y plazo en que deben hacer las inversiones quienes fabriquen automóviles en Chile, lo que, a su juicio, significa transformarlas, sencillamente, en armaduras de partes y piezas, por no existir obligación de invertir para fabricar en Chile dichos elementos.

El señor FISCAL DE LA CORFO aclara que la inversión para fabricar partes y piezas la hace el fabricante respectivo, porque, de otro modo; se provocaría una integración de tipo vertical y toda la fabricación de incorporación nacional se haría por la industria terminal internacional y no por la industria nacional. Agrega que, por eso, la inversión está hecha en Chile y se seguirá haciendo, pero, básicamente, a través de la industria metalmecánica.

El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA, formula una pregunta, pero no se entiende la grabación.

El señor FISCAL DE LA CORFO responde que sí, la tiene desde el momento en que, a título de excepción, como ningún otro sector industrial en el país, la industria automotriz tiene la obligación de incorporar partes fabricadas en Chile. Hace notar que el resto de la actividad industrial elige libremente qué incorpora de fabricación nacional y qué importado, exclusivamente en base a qué le resulta más económico. En cambio, en la actividad automotriz, la industria

auxiliar --no la terminal-- tiene una protección infinita en aquel porcentaje que se le obliga al armador del automóvil a comprar en el país. Reitera que ésa es una protección infinita, porque cualquiera que sea el arancel que se coloque sobre esas determinadas partes y piezas, deben ser compradas en el país.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, estima que la protección, en este aumento de las industrias de partes y piezas no importadas, tiene en cierto sentido un poco de protección, en la primera fase.

El señor FISCAL DE LA CORFO acota que ésa es la industria terminal.

El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA, considera que si además se le agrega el recargo de patente municipal para la industria terminal y otros impuestos, prácticamente se necesitará incentivar solamente el armado y no la producción.

El señor FISCAL DE LA CORA manifiesta que, como existe una integra-ción obligada, cada automóvil que se fabrique en Chile tendrá, por ley, que tener una parte comprada en el país y que, por lo tanto, si se desprotege al conjunto, a la industria terminal, no se van a armar vehículos en Chile y se van a importar y, por lo tanto, la industria auxiliar no va a tener ninguna actividad. Agrega que en la medida en que se proteja el sector completo, se venderán automóviles armados en Chile y cada vehículos que se venda armado en el país, obligadamente tendrá que comprar una parte determinada, fijada en este proyecto, de componentes nacionales. Es decir, resume, para que la industria auxiliar tenga más carga, deben venderse autos armados en Chile y, para eso, debe protegerse el vehículo armado en el país. Puntualiza que la industria terminial protege el conjunto a través del arancel aplicable al automóvil de importación y que la industria auxiliar está protegida adicionalmente con la obligación que tiene la industria terminal de comprar un porcentaje determinado, que es creciente en el tiempo, de componentes de fabricación nacional.

El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA, es de opinión que en el momento que se aplique esta ley, suponiendo que sería en enero de 1976, va a haber una caída de la producción de la industria nacional de partes y piezas por no haber suficiente demanda de los fabricantes debido al porcentaje de integración tan bajo que tiene.

El señor FISCAL DE LA CORFO estima que en este instante está parali-zada la industria auxiliar por no haber demanda de automóviles.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION, hace presente que el régimen automotriz es un régimen especial en que los fabricantes de automóviles llegaron al país con una cierta hipótesis acerca de qué es lo que se podía hacer en Chile y qué no se podía hacer. Agrega que, en la actualidad, cuando la industria automotriz está muy deprimida por varias razones, el punto de vista de los presuntos fabricantes es que las ineficiencias

que notan en estos momentos exigen, para poder ellos fabricar automóviles en el país, un cierto nivel de protección arancelaria que se considera excesiva. Hace notar que como los fabricantes tienen que ser los convencidos de realizar las inversiones, había que llegar a un acuerdo y el acuerdo a que se llegó era otorgarles una protección considerada excesiva y que ellos estiman necesaria. Agrega que el acuerdo fue tomado abriendo la posibilidad de que, en el futuro, si hubiera razones, se pudiera renegociar y, por eso, hay una cláusula que permite ir renegociando esto de tiempo en tiempo, de acuerdo a como se vaya presentando la situación.

Coincide en que, en la actualidad, las industrias auxiliares están muy deprimidas, y, por lo tanto, la operación de este esquema, a partir del 1° de enero de 1976, estima que va a significar una carga positiva en el trabajo de las industrias auxiliares, más bien que al revés.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, enfatiza que la ley en ningún momento exige que entren a fabricar a partir de determinada fecha, sino que la ley entra en vigencia desde el 1° de enero de 1976, lo que, a su juicio, significa que la industria de partes que está deprimida y que está fabricando para Peugeot, Citroen, etc., no tendrá a quién venderle hasta que la industria se haya instalado y haya empezado la demanda al mercado nacional de partes y piezas, lo que sería de aquí a uno o dos años más.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA advierte que el proyecto en sí no va a significar que bajen; es decir, son otras las variables que están dominando la situación.


El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA, señala que, por ejemplo, Peugeot, firma que quedaría en Chile, debería tener en la actualidad, de acuerdo con la ley, 60% de integración y que, sin embargo, va a suceder que automáticamente Peugeot va a poder tener sólo un 35%, de acuerdo con el proyecto en debate. En consecuencia, la demanda de la industria nacional va a ser menor de la que está siendo en este momento, aunque hubiera mercado. Dice que ése es un hecho y que, por eso, le preocupa este aspecto. Reitera que ve el proyecto hoy por primera vez, y que a lo mejor puede estar equivocado en su apreciación.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA precisa que el objetivo final se ha alcanzado conciliando una serie de intereses; es decir, que si se juzga sólo el interés de los consumidores, se habría adoptado una decisión; si sólo se hubiera tomado en cuenta las industrias auxiliares, se habría optado por otra decisión, y si sólo se hubiera tenido presente el punto de vista de las empresas terminales, otra distinta habría sido la solución. Reitera que hubo que conciliar todos estos aspectos y señala que los porcentajes de integración que se están exigiendo son porcentajes que se estima defienden la posibilidad de que Chile tenga producciones relativamente grandes dentro de las industrias auxiliares.



res para que se pueda exportar a otros países y sean internamente eficientes, porque, en definitiva, lo que al país le interesa es que las industrias que se instalen en Chile sean eficientes. Señala que por eso no se ha hecho una exigencia en valor agregado nacional que pueda significar que, en el largo plazo, la industria automotriz chilena vaya a ser ineficiente.



El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, considera que, en todo caso, faltaría un artículo transitorio para el caso de que, por ejemplo, una industria de partes y piezas que puede exportar aquello que no le demande el mercado interno, tenga una protección de exportación. A su juicio, sería un artículo transitorio aceptable para permitir reactivar esa industria que está tan deprimida.

 El señor ASESOR AUTOMOTRIZ DE LA CORFO hace notar que el señor Almirante se refiere al <sup>inter-</sup>cambio compensado, en el que una pieza que sale se paga con otra que entra y, por lo tanto, un vehículo que se arme se tiene que vender. Aclara que, en ese caso, no opera otro tipo de incentivo. En cambio, para las exportaciones libres de compensación corren todos los incentivos de exportaciones que se aplican a otros sectores industriales. Indica que aquí solamente está reglamentado el caso de la compensación, que es un volumen calzado, que no se puede exportar si no se importa y que eso depende del volumen de automóviles que se vendan en el mercado. Recalca que el resto de las exportaciones tiene todas las franquicias que se garantizan a las exportaciones de bienes.

El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA, considera que debe estudiarse más este proyecto, pese a que entraría en vigencia el 1° de enero de 1976.

El señor ASESOR AUTOMOTRIZ DE LA CORFO enfatiza que, precisamente, el problema que existe en este instante es que los programas de producción de las empresas debieron haberse iniciado en septiembre o agosto del año pasado y que, en la actualidad, no hay cómo partir si se quisiera hacerlo, porque tienen que colocar su orden en el exterior, deben hacer sus planes. Deja constancia de que hace falta en forma dramática una disposición legal que regule la industria automotriz.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, expresa que de un cálculo que se ha hecho, resultaría que el vehículo tendría una protección efectiva de 274%. Agrega que el arancel general da un 90%, de un promedio estimado de 55 en la protección actual y que, con las proyecciones futuras de la ley, tendrá una protección de 274%.

 El señor MINISTRO DE ECONOMIA indica que las empresas habían empezado solicitando aranceles de protección muy superiores al que se propone y que, incluso, éstos son inferiores a los que se están conversando en la actualidad en las reuniones del Pacto Andino. Agrega que se ha tratado de rebajar lo más posible y, a su juicio, se ha obtenido algo que es muy conveniente y que es es 

tablecer la rebaja sistemática, a través del tiempo, llegando en 1983 a un 55%. Y estima que, por la política general del Gobierno, de ahí en adelante el arancel deberá ir bajando hasta empalmar con el arancel general, a fin de que la industria automotriz chilena pueda tener un desarrollo protegido inicialmente, que es la argumentación que hacen las industrias terminales, mientras adquieren la eficiencia y la práctica necesarias para llegar a niveles de competencia. Destaca que en la rebaja arancelaria a través del tiempo es donde está la protección al consumidor nacional.


Manifiesta que los fabricantes que vayan a iniciar la producción tienen que estar pensando que, a futuro, dicho arancel va a ir reduciéndose y, en consecuencia, las industrias que efectivamente sean más eficientes en ese momento irán capturando una mayor proporción del mercado para llegar, hacia el año 1980, en que ya el arancel va bajando fuertemente, a mantener una posición en el mercado chileno. Añade que, por otro lado, es sabido que en industrias de este tipo, el volumen global de producción es tremendamente importante para determinar el nivel de eficiencia en que opera. En consecuencia, estima que el que capture el mercado ahora va a tener afianzada y asegurada su permanencia en el futuro y destaca que éste es el mecanismo que va a hacer que dichas empresas compitan entre sí y no hagan uso de la totalidad del arancel, porque, con un arancel, como muy bien dice el señor Almirante, de 115, la protección efectiva al valor agregado nacional es bastante alta.

A su juicio, si los fabricantes explotaran esto, lo más probable es que podrían tener un precio que, juzgado con el precio externo, sería muy alto; pero hacer eso significaría vender una cantidad muy pequeña de automóviles. Estima que los fabricantes van a operar lo más eficientemente posible y sus precios internos van a reflejar esa eficiencia con una rentabilidad razonable, porque van a estar peleando entre sí para lograr ser ellos los que tengan --cada uno de ellos-- la mayor proporción del mercado, lo que les va a permitir afianzar su eficiencia hacia el futuro. Reitera que ése es el mecanismo interno de defensa del consumidor que tiene el proyecto en debate.

El señor JEFE DE LA SUBJ. LEGISLATIVA da cuenta de que en el artículo 19 sólo se introdujeron las expresiones "visará en sus aspectos técnicos", en la misma forma que en el artículo 18.

En el inciso segundo del artículo 20, hay sólo una modificación formal en el sentido de que, por error, se había puesto "restrictiva", en circunstancias de que sólo es "sanción respectiva".

Da cuenta de que el artículo 23 sólo se modificó formalmente, ya que pasó a ser permanente una norma que era transitoria, siendo su texto actual el siguiente: "El presente decreto ley regirá a contar del 1º de enero de 1976, salvo las disposiciones contenidas en los artículos 24, y 25, 1º, 2º y 3º, transitorios, que tendrán vigencia desde la fecha de su publicación de este decreto ley en el Diario Oficial".





En el artículo 24, a continuación de "vehículos motorizados", se agregó la frase "de aquellos a que se refiere el presente decreto ley".

El artículo 25, que era transitorio, pasó a ser permanente. Se refiere a que la Corporación de Fomento actuará a través de una Comisión Automotriz que estará integrada por el Vicepresidente Ejecutivo, que la presidirá; dos representantes del Presidente de la República; uno del Ministro de Hacienda y uno del Banco Central. El inciso segundo quedó en la misma forma que se había propuesto.

En las disposiciones transitorias, el artículo primero se rehizo, quedando de la siguiente manera: "Las demás empresas terminales automotrices y que no sean aquellas que se encuentran en la situación prevista en el artículo 1°, se registrarán por las normas legales y reglamentarias vigentes hasta la fecha de publicación de este decreto ley en el Diario Oficial, especialmente por aquellas referentes a la integración de materias primas y partes nacionales establecidas en la ley 12.919 y en el decreto ley N° 835, de 1962, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, cuyo incumplimiento será sancionado con arreglo al artículo 16 y con sujeción al procedimiento dispuesto en los artículos 20 y 21 de este decreto ley, sin perjuicio de las demás sanciones que consulta este cuerpo legal y que son de aplicación penal.

"No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, el Presidente de la República podrá otorgar, mediante decreto supremo conjunto de los Ministerios de Hacienda y de Economía, Fomento y Reconstrucción, un tratamiento más favorable a las empresas automotrices que operan actualmente en el país y que no se encuentren en la situación prevista en el artículo 1° del presente decreto ley, siempre que cumplan con las siguientes condiciones: a) suscriban un convenio con el Estado a través de la Corporación de Fomento, dentro del plazo de 60 días contados a partir de la fecha de publicación del presente decreto ley en el Diario Oficial; y b) que en dicho convenio acuerden poner término a sus actividades en el país dentro de un plazo que no exceda de un año, contado a partir de la fecha de publicación en el Diario Oficial del decreto supremo que les otorga el tratamiento más favorable.

"El Presidente de la República, conforme a lo establecido en el artículo 44, N° 15, de la Constitución Política del Estado, sólo podrá ejercer esta facultad delegada dentro del plazo de un año, contado a partir de la fecha de publicación de este decreto ley en el Diario Oficial".

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, consulta si se considera suficiente dicho plazo para que, al desvanecerse las industrias que están establecidas, como la Citroen, etc., la carga que ellas ocupan en cuanto a mano de obra pueda pasar a otras empresas que se establezcan.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA acota que una de las empresas que terminan sería CORFO-Citroen.

El señor ASESOR AUTOMOTRIZ DE CORFO apunta que la firma Nisan no se 

puede tomar en cuenta, porque tiene poco personal. Agrega que CORFO-Citroen ya ha pactado con su personal la desmovilización y, en cuanto a la planta de Casablanca, en la práctica existe un proceso de maquila.

Ante la pregunta del señor Presidente de la Junta respecto de la posibilidad de que General Motors compre dicha planta, contesta que se trata de negociaciones que se están realizando entre los interesados y que la CORFO entregaría la planta a su dueño para que él disponga de ella.

El señor SUBJEFE LEGISLATIVO da cuenta de que en el artículo 4º, transitorio, se agregó la siguiente frase "y los convenios a que se refiere el artículo 1º", quedando su texto como sigue: "Las disposiciones del presente decreto ley y los convenios a que se refiere el artículo 1º deberán adaptarse en el futuro a los acuerdos internacionales que lleguen a ser obligatorios para Chile en materia de ..."

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO recuerda que en el artículo 3º, transitorio, relativo al problema del régimen de almacenes particulares, se acordó reemplazar la forma "mantendrán", por "podrán mantener".

El señor GENERAL MENDOZA, INTEGRANTE DE LA JUNTA, pregunta si puede suceder que el Ministerio de Economía, mediante un simple decreto, derogue aquel que está rigiendo en esta materia y, con ello, se cambie el sentido de la ley.

El señor SUBJEFE LEGISLATIVO responde que el decreto de Economía a que se hace referencia en este cuerpo legal es el reglamento de la ley.

7-Queda terminada la discusión del proyecto.

## 2.- MODIFICACIONES INTRODUCIDAS A LOS SIGUIENTES PROYECTOS DE DECRETOS LEYES:

### I.- Precisa régimen de remuneraciones del personal de ASMAR.

--Se incorpora a la sesión el señor Subsecretario de Guerra.

--No se graba esta parte de la sesión.

### II.- Modifica D.F.L. N° 1, de 1968, para incorporar planta del SAFE del Ejército.

--El señor SUBJEFE LEGISLATIVO da lectura al texto del proyecto.

--Queda terminada la discusión del proyecto.

### III.- Modifica D.F.L. N° 1, de 1968, para incorporar el SAFE y ESAFE del Ejército.

--El señor SUBJEFE LEGISLATIVO da lectura al articulado del proyecto.

--Queda terminada la discusión de la iniciativa.

--Se ausentan de la Sala los señores Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción y del Trabajo y Previsión Social; Subsecretarios del Trabajo y de Guerra; Director de Impuestos Internos, y Fiscal y Asesor Automotriz de la Corporación de Fomento.

3.- EXPOSICION DE LOS SIGUIENTES TEMAS POR EL MINISTERIO DE EDUCACION PUBLICA.

a) Proyecto de Financiamiento de la Educación Superior.

El señor MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA da cuenta de que la Secretaría de Estado a su cargo realizará en esta oportunidad una exposición relacionada con el financiamiento que el Estado otorga a los diferentes niveles de la educación nacional y de los efectos que produce este financiamiento en los diversos sectores, de acuerdo con los ingresos socio-económicos de los educandos, con el objeto de proponer una modificación a la asignación de los recursos en beneficio de la mejor racionalización del empleo de ellos para obtener los beneficios de una educación que dé oportunidad a todos los niños chilenos de llegar a los más altos niveles educacionales, a la vez que prestar los servicios asistenciales que corresponden a los niños en la menor edad.

Informa que la exposición consta de tres aspectos: primero, lo relativo a la situación presupuestaria que ha habido en el Ministerio de Educación respecto de la asignación de recursos a los diferentes niveles educacionales y la proposición de cambios; en segundo lugar, cómo ese cambio se orienta a prestar mayor asistencia a la educación preescolar y básica; en tercer término, cómo se produce un efecto de redistribución en las universidades, y, por último, una presentación que se refiere a la necesaria modificación que debe hacerse a CONICYT para adecuarlo al aspecto que corresponde a las universidades dentro de sus obligaciones de investigación. Señala que, finalmente, se hará una proposición en cuanto a la posible dictación de un decreto ley que facilite llevar a cabo estos propósitos.

Hace presente que la primera parte de la exposición estará a cargo de don Jorge Claro, Ingeniero Civil y Economista, ex Vicerrector Económico y Profesor de la Universidad Católica, actualmente Asesor Económico del Ministerio de Educación. En seguida, don Carlos Vial, Médico, Investigador de la Universidad Católica, presentará el proyecto relacionado con CONICYT. Y, finalmente, intervendrá él, Ministro de Educación.

El señor ASESOR ECONOMICO DEL MINISTERIO DE EDUCACION manifiesta que en su exposición presentará el diagnóstico de la inversión en la educación, que es la base que origina el proyecto que plantea el Ministerio, e indicará los principales efectos que tiene dicho proyecto en las modificaciones de

financiamiento universitario y cuáles son las instituciones responsables de la puesta en marcha y, a continuación especificar un proyecto de atención integral a niños menores de seis años en extrema pobreza urbana.

Expone el Anexo N° 1, titulado "Diagnóstico de la distribución del gasto en el Ministerio de Educación" del documento denominado "Proyecto de Modificación del Financiamiento de la Educación Superior", entregado a los señores miembros de la H. Junta de Gobierno.

A continuación, expone el proyecto que cambia la forma de financiar a las universidades, hecho, dice, que surge del análisis ya hecho y hace notar que para poder asignar recursos es necesario cambiar la forma en que la Universidad ha estado siendo financiada hasta el momento.

Advierte que la descripción general del proyecto que hará, indica, primero, cuáles son los fondos para las Universidades en 1976; el efecto que tienen sobre el pago al contado para las familias; el período de transición que se propone para los alumnos y las Universidades; cuáles son las responsabilidades de la puesta en marcha del proyecto; cuál es el sistema de subsidios que se propone en la iniciativa; los aportes para la investigación y extensión y un punto nuevo: un fondo especial llamado Fondo Social, que permite financiarle al alumno de más escasos recursos su estudio en la Universidad, financiarle lo que deja de ganar en otra ocupación por el hecho de estar estudiando en la Universidad.

Al respecto, el señor MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA acota que actualmente en Chile, el 4% de los educandos, que corresponde a los universitarios, recibe el 51,6% de los recursos y que el 96% restante sólo recibe menos del 50%, lo que constituye una injusticia social.

El señor ASESOR ECONOMICO DEL MINISTERIO explica el proyecto refiriéndose al Anexo IV, "Ilustración Gráfica del Financiamiento Universitario Propuesto" del documento ya mencionado.

Al referirse al Presupuesto Corriente destinado a Docencia, manifiesta que 61,2 millones de dólares es la parte que sería cobrada a los alumnos como costo de docencia a largo plazo, lo que no se cobraría en 1976, sino que después de cinco años. Agrega que el período de transición va lentamente aumentando el porcentaje que se cobra y destaca que existiría el Fondo Social, que financiaría los ingresos que dejan de percibir los alumnos más pobres, el que está dedicado a aquellos alumnos cuyos padres están en el tramo de ingresos que pagan el 3,5% de impuesto a la renta, o menos.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO es de opinión que debe incentivarse más el interés de la gente para egresar como profesional universitario, al mismo tiempo que para dedicarse a carreras en las cuales hay déficit de profesionales, y, también, para ejercer en zonas apartadas.

El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION explica las clases de subsidios que hay y se debate lo relativo a la instalación de profesionales en zonas alejadas. Hace notar que, al respecto, debe analizarse y decidirse qué alternativa se elegirá en el sentido de la cantidad de tiempo que se abona a la deuda por el hecho de residir en determinado lugar. Además, advierte que en cualquier profesión que sea subsidiada en más de la mitad del costo, el Estado tiene la elección de contratarlo y enviarlo a donde le parezca y acota que, seguramente, en ese caso va a estar la carrera de Medicina y de Pedagogía, en las que el Estado es el principal empleador, pues existe déficit de esos profesionales en algunas regiones.

El señor SUBJEFE LEGISLATIVO destaca que esto requeriría modificar la legislación vigente, pues, por ejemplo, la profesión de Medicina se rige por la ley N°15.056 y contiene todo un sistema de subsidios para los médicos que, precisamente, se radiquen en determinadas zonas. Por lo tanto, reitera que debería modificarse toda esa legislación o coordinarla con ésta que se propone.

El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION explica cómo opera el sistema en la práctica, en el cual el alumno firma pagarés reajustables, con intereses, con fechas determinadas. Aclara que la idea ha sido no subsidiar a través del interés, sino que subsidiar directamente a regiones o profesiones. Agrega que, firmado el pagaré a un plazo equis, posteriormente el alumno, en el año que egresa, comienza a pagarlo al Banco del Estado después de tres años de gracia y el Banco, mediante un programa de caja que realiza el Ministerio de Hacienda, le entrega mensualmente a la Universidad los recursos obtenidos por este concepto.

Destaca que lo interesante es que la Universidad recibe exactamente la misma cantidad que habría recibido sin este proyecto, o sea desde el punto de vista financiero, no pasa absolutamente nada, excepto el 10% de reducción que estaba ya decidido.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO señala que el otro día, conversando con un profesor universitario, éste le informó que existen convenios con otros países y piensa que podría darse el caso, de aplicarse el sistema que se está proponiendo, de que los estudiantes, cuando ya les falte sólo un año para egresar, podrían abandonar la Universidad e ingresar a otra, por ejemplo, en Ecuador, etc., subterfugio que usarían para eludir el pago de los estudios hechos.

El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION puntualiza que los pagarés deben ser firmados cada año por los alumnos, los que después deben pagarlos.

Continúa explicando la forma en que los alumnos pagarían después sus estudios universitarios.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO es de opinión de que es muy largo el plazo de tres años de gracia antes de empezar a pagar.

El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION continúa su exposición.

La señorita ASESORA LEGAL DE LA PRESIDENCIA señala que en el proyecto figura, bajo un rubro genérico, "zona extrema, 100% de subsidio". A su juicio, en esta materia debería haber una diferenciación más o menos semejante a la que se hace con la asignación de zona por estimar que no es lo mismo Magallanes o Punta Arenas que los pueblitos que están perdidos en las zonas alejadas de la misma región. Considera que la parte que está más distante de los centros poblados debería tener más subsidio que, por ejemplo, Magallanes o Punta Arenas. Pregunta si esto está considerado en el proyecto.

El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION puntualiza que este aspecto está descrito en forma muy general en la iniciativa y debe pulirse.


El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION observa que en el documento en estudio aparecen las carreras altamente subsidiadas y estima que hay muy poco incentivo entre las zonas extremas y Santiago, porque es del 0 al 20. Por ejemplo, en el caso de Medicina, que tiene un 80%: al quedarse en Santiago debe pagar 20% y al irse a Punta Arenas no paga nada.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO estima que la idea respecto del pago es muy interesante, pero debe estudiarse muy a fondo. Da diversas sugerencias respecto de la forma de cobrar los gastos universitarios a los alumnos.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO precisa que lo relativo a la firma de pagarés por parte del alumno universitario, a fin de cancelar el costo de sus estudios, es similar a deber un impuesto con un determinado plan: en la medida en que la persona está en el país, el profesional va a ser el responsable del pago. A su juicio, en caso de que el profesional emigre, debe aplicarse el mismo criterio de los impuestos en el sentido de que garantice el pago de la deuda.

El señor MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA explica que el sistema propuesto para el período de transición está considerado ir aplicándolo dentro de un plazo de cinco años.

El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION expresa que explicará dicho período por considerarlo muy importante. Añade que el objetivo tenido en cuenta es no producir un problema grave a los alumnos o a las familias, así como también a las universidades. Manifiesta que el período de transición, que es de 5 años, consiste en lo siguiente: para 1976, todos los alumnos siguen recibiendo un subsidio parejo de 90% del costo --acota que este año reciben 100% del costo como subsidio-- y, por lo tanto, en 1976 pagarían sólo el 10% de lo que deberían abonar en condiciones normales, o sea al sexto año; al año siguiente pasan a pagar 30%; al subsiguiente, 50%; al otro, 70%; al otro, 90%, y, después, 100% de lo que les corresponda. Por lo tanto, el alumno empieza lentamente a pagar deudas mayores.



En cuanto al pago al contado, destaca que el proyecto propone que no se pueda cobrar a un alumno más de lo que pagó el año 1975, en términos reajus-  
tados; es decir, no sube el pago al contado por el hecho de que este proyecto se comience a aplicar.

Informa que, desde el punto de vista de la Universidad, ella recibe exactamente la misma cantidad de recursos que habría recibido de otra forma, sin buscar este sistema, sólo que le viene por una fuente diferente y, en cuan-  
to al Estado, éste recibirá a largo plazo montos substanciales de recursos aho-  
rrados por el sistema, los que puede reasignar hacia el sector de niños menores de extrema pobreza.

Continúa explicando el sistema de cobranza de los estudios universi-  
tarios.

El señor MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA da cuenta de que la Secretaría a su cargo ha solicitado a todas las universidades que le comuniquen el costo que han tenido en 1974 por carreras y que algunas ya han enviado dichos datos.


El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO expresa que la Universi-  
dad debe tener muy claras las plantas administrativas, de profesores y de alum-  
nos.

El señor MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA hace presente que hay univer-  
sidades en Chile que tienen 4 ó 5 alumnos por cada profesor, como sucede en la Universidad de Chile. Agrega que, en general, dicho plantel de estudios tiene 64 mil alumnos y más de 12 mil académicos y una media de 2 administrativos por profesor; o sea, 24 mil administrativos.

El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION cita el ejemplo de la Sede Oc-  
cidente de la Universidad de Chile, donde hay 143 vehículos, en circunstancias de que el Ministerio de Educación tiene 90; es decir, una sola Sede de la Uni-  
versidad posee el 50% más de vehículos que todo el Ministerio de Educación.

El señor MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA hace notar que, debido a la au-  
tonomía universitaria, nunca nadie ha controlado estos planteles de educación superior, los que han constituido fuentes de presión ante el Gobierno y han te-  
nido toda la amplitud necesaria para aumentar su infraestructura, la que no ha tenido relación alguna con una buena racionalización universitaria, porque no existe complementación en la gran mayoría de las actividades universitarias.

El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION precisa que las Sedes Provin-  
ciales de la Universidad que están llenas de alumnos de Santiago, en circunstan-  
cias de que los alumnos de provincias deben venir a estudiar a Santiago. Hace presente que la Universidad de Chile no ha sido capaz de gastar --pues, a su juicio, no constituye ahorro--, a septiembre, 60 mil pesos que los ha acumulado en dos años y que equivalen a 20% de su presupuesto, sumas que tienen deposita-  
das en el SINAP, en instituciones financieras, etc.



A continuación, hace una enumeración de los principales efectos del proyecto: primero, para los alumnos, el pago al contado para 1976 será igual al de 1975, en términos reales; segundo, adquiere una deuda con el Banco del Estado a cancelar durante 15 años. Manifiesta que, en cuanto al plazo de gracia, éste deberá reestudiarse de acuerdo a lo expresado por el señor Presidente de la Junta, en el sentido de acortarlo; tercero, da seguridad de financiamiento para los más pobres a través del Fondo Social, el que actualmente no existe, porque actualmente sólo después que el alumno ha ingresado a la Universidad viene a saber si lo van a becar, etc. Destaca que el sistema propone anunciarlo de antemano, en el sentido de establecer que las personas que están en determinada categoría tienen financiamiento de marzo a diciembre que alcanza hasta 180 mil escudos, moneda de julio, que es el sueldo mínimo, por mes; o sea, equivale a que esas personas recibirían un sueldo por el hecho de estar estudiando en la Universidad, ingreso que es proporcional, pues a medida que tiene mayor ingreso recibe menos y, además, constituye un crédito y no un regalo, pues posteriormente debe cancelarlo.

Cuarto efecto: todos los alumnos tienen derecho al crédito para pagar sus estudios, lo que se ha determinado con el fin de no discriminar, pues resulta muy difícil entrar a determinar las personas de altos ingresos que deberían pagar al contado. En estos casos, las familias pueden adelantar el pago si lo desean, con lo cual le ahorran al hijo el hecho de tener que pagar a futuro; o sea, es voluntario el adelantar pagos.

Manifiesta que el quinto punto es el subsidio por profesiones y regiones, lo que asegura que el profesional no pagará más allá de un 15% de su sueldo líquido, lo que está calculado con el grado 22 de la Escala Unica.

Continúa exponiendo el tema en cuanto a los efectos sobre el sistema universitario y sobre el fisco, en la parte denominada "Planteamiento del proyecto" del documento que obra en poder de los señores miembros de la H. Junta.

Hace presente que los efectos señalados figuran en cuadros con cálculos simulados del Anexo N° 2 del documento ya especificado.

En seguida, se refiere a las principales "Ventajas del Proyecto respecto de la Situación Actual", que figura en el punto III del Índice del documento. Hace notar que, en la actualidad, se está subsidiando en forma indiscriminada a todos los alumnos, profesiones, etc., y no se está subsidiando a las regiones, sistema que se cambia por subsidios específicos a regiones y a profesiones y, además, se reasignan recursos hacia los menores en extrema pobreza, por lo cual tiene un efecto redistributivo en el corto plazo y, sobre todo, en el largo plazo por la mayor capacidad intelectual, la menor deserción, etc. que genera el proyecto propuesto de atención a los menores. Continúa dando lectura a las ventajas del sistema que se propone.

En seguida, da a conocer las cifras equivalentes en dólares que debe pagar el alumno en los diferentes años. (Anexo II-A, "Simulaciones Financieras")



del Proyecto).

b) Proyecto de Atención Integral a Menores de Seis Años.

El señor ASESOR ECONOMICO DE EDUCACION informa que también el Ministerio ha preparado un proyecto relativo al centro de atención integral de pre-escolar en extrema pobreza urbana, que se expone en el segundo documento de los entregados a los señores miembros de la Junta, y sobre el cual mencionará brevemente las ideas básicas.

Deja establecido que el objetivo es atacar, en forma directa y rápida, el problema de los niños en extrema pobreza urbana detectado por el estudio de ODEPLAN.

Señala que, de acuerdo a los estudios y en conversaciones con el doctor Monckeberg, se ha visto que sería importantísimo que el Ministerio de Educación tomara el grupo de niños entre 2 y 6 años y que el Ministerio de Salud se haga cargo del grupo entre 0 y 2 años; sobre todo que en este último caso la atención debe ser más bien en la casa de la persona.

Observa que, en opinión del Dr. Monckeberg, más importante incluso que el problema nutricional es el problema de desarrollo sicomotor, o sea la enseñanza que hace básicamente la educadora y la auxiliar de párvulos para desarrollar la mentalidad del niño y que es la principal causa de la deserción que antes se veía en la enseñanza básica, la que no se debe tanto a la pobreza, sino a la falta de capacidad intelectual. Expresa que, por lo tanto, la idea es construir centros de atención integral, entendiéndose por atención integral educación, por la parte de desarrollo sicomotor; salud preventiva, en la parte en que se verá a un niño que tiene un problema grave de salud para trasladarlo a los lugares adecuados donde lo atiendan, y nutrición, básicamente dándole una alimentación completa. O sea, son daciones durante todo el año y durante todos los días.

Puntualiza que el sistema de alimentación sería totalmente diferente del que aplica en la actualidad la Junta de Auxilio Escolar y Becas, en el sentido de que no sería hecho dentro de los establecimientos, sino que sería adquirido desde afuera por licitación y comprado puesto en el establecimiento de manera que no haya manipulación, etc.; o sea, un sistema de raciones preparadas que cumplan con las condiciones de proteínas, calorías, etc. necesarias.

Manifiesta que esto significa que el programa total debe construir, para atender a aproximadamente 135 mil niños en extrema pobreza urbana, 540 centros en todo Chile, con capacidad de 250 niños cada uno en promedio. Esto tiene un costo, expresado en dólares, de 11,8 millones de dólares, puesto que se ha pensado que el standard de construcciones debe ser lo más barato posible, mate-



ria en la cual discrepan de lo planteado en la Junta de Jardines Infantiles, que coloca standards demasiado altos copiados de otros países donde el ingreso es mucho más alto. Añade que los centros se construirían en el lugar donde viven las personas y no en el lugar de trabajo, como era la idea de la Ley de Jardines Infantiles, manteniéndose la parte de atención de los jardines en empresas.

Respecto de los costos de personal del proyecto, informa que son 7,7 millones de dólares, porque se requieren dos educadoras de párvulos por cada uno de los jardines, 10 auxiliares de párvulos, auxiliares de aseo, etc. Agrega que de esto se piensa que una parte tal vez importante va a ser posible reasignarla desde el mismo Ministerio y que, para ello, se está haciendo un estudio de reasignación de personal, sobre todo profesoras de enseñanza básica. Referente a los costos de alimentación, hace presente que alcanza más o menos a 8 millones de dólares.



Señala que en el Anexo N° 3 se ha hecho un supuesto respecto de la iniciación del programa. Agrega que se estima que en 1976 podría extenderse aproximadamente el 40% de este programa, lo cual significa construir 216 centros. Y el 60% restante, en el año 1977. Hace presente que, dado que estos centros se irían construyendo a lo largo del año, los costos disminuyen, puesto que la atención de los que se tomarán en mayo no es por todo el año.

Expresa que en inversión se necesitarían, para el segundo año, 9 millones de dólares; en personal, 1,3, y en alimentación y mantención, 1,9, lo que significa que la suma de esos tres rubros es menos que lo que se les reduce a las Universidades, que son 56 millones de pesos; o sea, se financia con la reducción del 10% a las Universidades. Hace notar que es muy probable que para la primera parte, o sea la inversión de 9 millones de dólares, se pueda conseguir un crédito internacional; de manera que el país necesitaría desembolsar el próximo año apenas el 50% y, demás, captar dólares, porque el gasto es todo hecho en el país. Además, advierte que otro punto importante es que genera empleo para las empresas constructoras, que están deprimidas y, por lo tanto, el costo económico de hacerlo hoy es muy bajo.

En su opinión, este proyecto es, realmente, uno de los más importantes y llama la atención de que no se haya hecho en el pasado.

Manifiesta que, además, es de un costo bastante bajo y que el Ministerio de Educación, en su presentación de presupuestos, ha propuesto exclusivamente dos proyectos nuevos: éste y el de mejorar la dieta alimenticia que entrega la Junta de Auxilio Escolar y Becas que, dado el actual sistema con que opera, es muy ineficiente y se traduce en una muy mala dieta alimenticia proporcionada.

El señor MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA expresa que dicha Junta está dando, actualmente, 650 mil almuerzos y 750 mil desayunos, pero la calidad de la alimentación es ínfima, porque la dieta que se proporciona no alcanza a corres



ponder ni al 10% de la alimentación que requiere un niño a la hora de almuerzo, pues los costos han ido aumentando y los recursos no han sido suficientes. Además, no existen los locales escolares adecuados para mantener cocinas inmensas, etc. En cambio, agrega, si se entregan alimentos envasados, con las calorías suficientes que le otorguen al niño un 30% de su alimentación diaria y distribuido esto en proteínas, hidrocarburos; en suma, alimentos balanceados, se cumplen con creces los mejores standards internacionales. Hace hincapié en que ahora se quieren dar los mismos 650 mil almuerzos, pero proporcionarlos bien y a la gente que está más necesitada, pues prácticamente en la actualidad no ha habido una buena selección en el otorgamiento de dicha alimentación, por lo cual se está organizando para hacerlo en forma más racional y justa.

Hace notar que esto está íntimamente ligado a lo de la Universidad y lo de CONICYT y que anteriormente presentó un proyecto relacionado con la necesidad de reorganizar CONICYT, organismo que actualmente está constituido por un Presidente, un Secretario Ejecutivo y una serie de Departamentos donde no hay ningún científico. Agrega que no participa de las labores de esa entidad ninguno de los científicos que existen en Chile, con los que tiene una que otra relación para los efectos de obtener un aporte de organismos internacionales en cuanto a recursos para hacer investigación o becas para ir al extranjero a perfeccionarse; pero no existe una racionalidad en la distribución y en los proyectos de investigación para que los hagan en forma complementada, pues sólo hay un grupo de personas que los seleccionan.

Expresa que, por lo tanto, el Ministerio ha propuesto un proyecto de decreto ley para modificar la constitución del Consejo de CONICYT de tal manera que esté dirigido por el Ministro de Educación y lo constituyan los científicos de mayor relevancia en las diferentes áreas, a fin de que ellos puedan analizar los proyectos que presenten las universidades u otros organismos de investigación científica y tecnológica, como, asimismo, los programas que el Gobierno o el Estado tengan para el desarrollo del país en estas áreas y con el objeto de que reciban los recursos correspondientes aquellos de mayor rentabilidad.

Manifiesta que otro de los objetivos de la iniciativa es que CONICYT tenga la función de controlar la verdadera y apropiada ejecución de los proyectos, pero agrega que para ello se necesita tener un control sobre dicho organismo, pues actualmente es una entidad independiente que se relaciona con el Gobierno solamente a través del Ministerio de Educación, sin existir una verdadera secuencia en cuanto a una planificación determinada, ni ejecución apropiada ni control de lo que se haya planificado. Acota que el Dr. Vial preparó el documento respectivo entregado al señor Presidente de la República.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO dispone que el señor Ministro de Educación converse al respecto con el Director de CONICYT sobre la base de las directivas que dará.

El señor MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA expresa que, para poder conformar una acción racional y complementaria de la Universidad, se necesita modificar el Consejo de Rectores, en el sentido de que tenga una dirección con autoridad para que lo que se acuerde en dicho Consejo se cumpla en las Universidades y que, para ello, se ha pensado que el Ministro de Educación debe presidirlo a fin de orientar la actividad universitaria.


Dice que aprovecha esta ocasión para presentar un proyecto de decreto ley a fin de que, con el objeto de impulsar el proyecto de la Universidad y otras reformas que deben hacerse en dichos planteles de estudios superiores, se hace necesario que el Ministro de Educación pueda presidir y dirigir el Consejo de Rectores. Aclara que la iniciativa es muy simple.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO dispone que el proyecto sea presentado a través de los canales correspondientes.

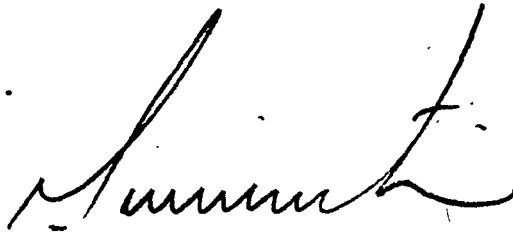
El señor MINISTRO DE EDUCACION PUBLICA informa finalmente que actualmente hay 143 mil alumnos universitarios distribuidos en 8 universidades, con 64 sedes, lo que se desea racionalizar con miras a una regionalización, para lo cual se debe tener la autoridad suficiente de parte del Gobierno, sin que ello signifique intervenir en la autonomía propia, académica de las universidades, sino con el objeto de poder orientarlas y encauzarlas.

En cuanto a la educación en general, da cuenta de que la parte de educación básica y media ya está orientada y que se están tratando de modificar los programas de tal modo que el término de la educación media no sólo sea para ingresar a la universidad, sino que le permita al estudiante participar en la actividad de producción de servicios, por lo menos. En cuanto a la educación técnica profesional, se trata de que pueda participar en la producción de bienes en forma mucho más apropiada que como lo hace ahora, para lo cual todas las carreras de nivel técnico que se crearon deben volver al área técnico profesional del Ministerio de Educación que, además, tiene la estructura y las instalaciones para ello, pero, por razones de orden político, las universidades hicieron una gran proliferación de carreras técnicas sin tener la estructura adecuada con el único fin de poder afianzar a determinada política en la dirección de la Universidad. Agrega que ya está terminado todo lo relativo al área agrícola de las carreras y que se está viendo todo lo referente al área industrial y comercial de las carreras.

-----  
--Se levanta la sesión a las 13.20 horas.

  
RENE ESCAURIZA ALVARADO  
Coronel

Secretario de la Junta de Gobierno.

  
AUGUSTO PINOCHET UGARTE  
General de Ejército  
Presidente de la Junta de Gobierno.