



Sesión 45ª, en miércoles 5 de septiembre de 1962

Ordinaria

(De 16.13 a 21.15)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES HERNAN VIDELA LIRA E ISAURO
TORRES CERECEDA.

SECRETARIOS LOS SEÑORES PELAGIO FIGUEROA TORO Y FEDERICO
WALKER LETELIER.

INDICE

Versión taquígráfica

	Pág.
I. ASISTENCIA	3474
II. APERTURA DE LA SESION	3474
III. LECTURA DE LA CUENTA.....	3474
Proyecto que modifica la Ley sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local. Tercer trámite. (A Comisión). ...	3476
Proyecto sobre plantas y sueldos del personal del Servicio Nacional de Salud. (Modificación del D.F.L. Nº 72, de 1960). Tramitación. (Se acuerda) ...	3476

IV. ORDEN DEL DIA:

Proyecto que autoriza a aviones de la fuerza aérea del Brasil para entrar al territorio nacional. (Se aprueba)	3476
Proyecto sobre planta y sueldos del personal de los Ferrocarriles del Estado. (Modificación del D.F.L. N° 94, de 1960). Oficio. (Queda pendiente del debate)	3476
Proyecto sobre plantas y sueldos del personal del Servicio Nacional de Salud (Modificación del D.F.L. N° 72, de 1960). Cuarto trámite. (Se aprueba)	3514
Publicación de discursos. (Se acuerda)	3518

V. INCIDENTES:

Término de funcionamiento de la imprenta del Banco del Estado en Valparaíso. Oficios. (Observaciones del señor Barros)	3518
Conferencia de Jefes de Estado en Belgrado. (Observaciones del señor Tarud)	3522
Publicación de discursos. (Se acuerda)	3525
Situación cambiaria del país. Oficio. (Observaciones del señor Vial) .	3526

Anexos

DOCUMENTOS:

1.—Proyecto de la Cámara de Diputados que modifica la ley N° 14.535, a fin de autorizar a la Municipalidad de Panguipulli para invertir el excedente de una contribución	3547
2.—Proyecto de la Cámara de Diputados que autoriza a la Municipalidad de Mejillones para contratar empréstitos	3547
3.—Proyecto de la Cámara de Diputados que libera de derechos la internación de carros mortuorios destinados al Hogar de Cristo y a elementos consignados al Liceo María Auxiliadora de Linares	3548
4.—Oficio del Ministro de Defensa Nacional con el que éste da respuesta a observaciones del señor Luis Corvalán referentes a la terminación del Estadio Regional de Concepción	3550
5.—Informe de la Comisión de Gobierno recaído en el proyecto que da el nombre de "Sagrada Familia" a la actual comuna de Valdivia de Lontué	3551
6.—Informe de la Comisión de Gobierno recaído en el proyecto que cambia nombre a diversas calles de Chimbarongo	3552
7.—Informe de la Comisión de Gobierno recaído en el proyecto que cambia nombre a diversas calles de la ciudad de Temuco	3552
8.—Informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento recaído en el proyecto que concede amnistía a don Jorge Lobos Cassanello	3553

	Pág.
9.—Nuevo informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social recaído en el proyecto que modifica la duración de la jornada de trabajo de los radiotelegrafistas, cablegrafistas y telegrafistas.....	3554
10.—Moción del señor Palacios sobre amnistía a don Víctor Sergio Mena Vergara....	3559
11.—Moción del señor Aguirre Doolan que modifica el D.F.L. N° 37, de 1959, orgánico del Consejo de Censura Cinematográfica....	3560
12.—Moción del señor Aguirre Doolan sobre beneficios a doña Catalina y a doña Carmen Julia Lynch Canciani....	3564
13.—Moción del señor Pablo que beneficia a doña Carmela Bermedo Neira viuda de Navarro.....	3565
14.—Moción del señor Pablo que beneficia a don José Agustín Uribe Rivera.....	3565
15.—Moción del señor Allende que condona las deudas que tengan los beneficiarios de pensiones de accidentes del trabajo con la Caja de Accidentes del Trabajo....	3566

VERSION TAQUIGRAFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

—Aguirre D., Humberto	—Frei, Eduardo
—Ahumada, Hermes	—Gómez, Jonás
—Alessandri, Eduardo	—González M., Exequiel
—Alessandri, Fernando	—Ibáñez, Pedro
—Alvarez, Humberto	—Jaramillo, Armando
—Allende, Salvador	—Larraín, Bernardo
—Ampuero, Raúl	—Letelier, Luis F.
—Amunátegui, Gregorio	—Maurás, Juan L.
—Barros, Jaime	—Pablo, Tomás
—Barrueto, Edgardo	—Palacios, Galvarino
—Bossay, Luis	—Quinteros, Luis
—Bulnes S., Francisco	—Rodríguez, Aniceto
—Contreras, Carlos	—Sepúlveda, Sergio
—Contreras, Víctor	—Tarud, Rafael
—Corbalán, Salomón	—Tomic, Radomiro
—Correa, Ulises	—Torres, Isauro
—Curti, Enrique	—Vial, Carlos
—Chelén, Alejandro	—Videla, Hernán
—Durán, Julio	—Von Mühlenbrock, Julio
—Echavarrí, Julián	—Wachholtz, Roberto
—Enríquez, Humberto	—Zepeda, Hugo
—Faivovich, Angel	

Concurrieron, además, los Ministros de Hacienda y de Salud Pública.

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

PRIMERA HORA

II. APERTURA DE LA SESION

—Se abrió la sesión a las 16.14, en presencia de 11 señores Senadores.

El señor VIDELA LIRA (Presidente).

—En el nombre de Dios, se abre la sesión.

—No hay aprobación de actas.

III. LECTURA DE LA CUENTA

El señor VIDELA LIRA (Presidente).

—Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

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

Oficios

Tres de la Honorable Cámara de Diputados, con los cuales comunica que ha tenido a bien aprobar los siguientes proyectos de ley:

1) El que modifica la ley N° 14.535, a fin de autorizar a la Municipalidad de Panguipulli para invertir el excedente de una contribución adicional. (Véase en los Anexos, documento 1).

2) El que autoriza a la Municipalidad de Mejillones para contratar empréstitos. (Véase en los Anexos, documento 2).

—*Pasan a la Comisión de Gobierno.*

3) El que libera de derechos la inter-nación de carros para el servicio funerario a domicilio, destinados al Hogar de Cristo. (Véase en los Anexos, documento 3).

—*Pasa a la Comisión de Hacienda.*

Uno del señor Ministro de Defensa Nacional, con el que da respuesta a una petición del Honorable Senador señor Luis Corvalán sobre destinación de fondos para la terminación del Estadio Regional de Concepción. (Véase en los Anexos, documento 4).

—*Queda a disposición de los señores Senadores.*

Informes

Tres de la Comisión de Gobierno, recaídos en las siguientes iniciativas de ley:

1) Proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Frei, que denomina "Sagrada Familia" a la actual comuna de Valdivia de Lontué. (Véase en los Anexos, documento 5).

2) Proyecto de ley, iniciado en moción del Honorable Senador señor Ahumada, que cambia nombre a diversas calles de Chimbarongo. (Véase en los Anexos, documento 6), y

3) Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que cambia nombre a diversas calles de la ciudad de Temuco. (Véase en los Anexos, documento 7).

Uno de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento recaído en un proyecto de ley, iniciado en moción del ex Senador señor Gerardo Ahumada, que concede amnistía a don Jorge Lobos Cassanello. (Véase en los Anexos, documento 8).

Nuevo informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social recaído en el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que modifica la duración de la jornada de trabajo de los radiotelegrafistas, cablegrafistas y telegrafistas. (Véase en los Anexos, documento 9).

Cuatro de la Comisión de Asuntos de Gracia y cuatro de la Comisión Revisora de Peticiones recaídos en las iniciativas de ley que benefician a las siguientes personas:

Bórquez Hansen, Alfonso (moción).

Leiva vda. de Rodríguez, Blanca Estela (Sol.)

Ossa Nebel, Alejandro (Sol.), y

Quezada Avilés, Jacinto Roque (C. Diputados).

—*Quedan para tabla.*

Mociones

Una del Honorable Senador señor Palacios con la cual inicia un proyecto de ley que concede amnistía a don Víctor Sergio Mena Vergara. (Véase en los Anexos, documento 10).

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

Una del H. Senador señor Aguirre Doolan con la cual inicia un proyecto de ley que modifica el D.F.L. N° 37, de 1959,

Orgánico del Consejo de Censura Cinematográfica. (Véase en los Anexos, documento 11).

—*Pasa a la Comisión de Educación Pública.*

Una del mismo señor Senador con la cual inicia un proyecto de ley que beneficia a doña Catalina y doña Carmen Julia Lynch Canciani. (Véase en los Anexos, documento 12).

Dos del Honorable Senador señor Pablo con las cuales inicia sendos proyectos de ley que benefician a doña Carmela Bermedo viuda de Navarro y a don José Agustín Uribe Rivera. (Véanse en los Anexos, documentos 13 y 14).

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

Del Honorable Senador señor Allende con la cual inicia un proyecto de ley que condona las deudas que tengan los beneficiarios de pensiones de accidentes del trabajo, derivadas de distintas interpretaciones jurídicas de la Ley N° 12.435, con la Caja de Accidentes del Trabajo. (Véase en los Anexos, documento 15).

—*Pasa a la Comisión de Trabajo y Previsión Social.*

Consulta

El Honorable Senador señor Humberto Aguirre formula una consulta sobre la posible inhabilidad constitucional que lo afectaría para desempeñar el cargo que indica en una gestión judicial.

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

Solicitud

Una de don Angel Gutiérrez Cáceres, en la que pide la concesión, por gracia, del beneficio que señala.

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

El señor SECRETARIO.—El Honorable señor Fernando Alessandri ha formulado indicación para enviar a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento el proyecto que modifica la ley sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, que ha vuelto de la Cámara de Diputados con numerosas modificaciones.

—*Se aprueba la indicación.*

PLANTAS Y SUELDOS DEL PERSONAL DEL SERVICIO NACIONAL DE SALUD (MODIFICACION DEL D.F.L. N° 72, DE 1960). TRAMITACION.

El señor VIDELA LIRA (Presidente).—Me permito hacer presente a la Sala, antes de entrar en el Orden del Día, que hay seis Senadores inscritos y que en la sesión de hoy deben considerarse las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados al proyecto que beneficia al personal del Servicio Nacional de Salud. En consecuencia, propongo discutir este proyecto a continuación del debate sobre el proyecto que favorece al personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y prorrogar la hora si fuere necesario.

—*Así se acuerda.*

IV. ORDEN DEL DIA

AUTORIZACION A AVIONES DE LA FUERZA AEREA DE BRASIL PARA ENTRAR AL TERRITORIO NACIONAL.

El señor SECRETARIO.—Corresponde tratar, en primer lugar, por acuerdo de la Sala, un proyecto de ley, originado en Mensaje del Ejecutivo, que autoriza la entrada al territorio nacional de aviones de la Fuerza Aérea de Brasil.

—*El proyecto figura en los Anexos de la sesión 44ª, en 5 de septiembre de 1962, documento N° 1, página 3463.*

—*Se aprueba el proyecto.*

PLANTA Y SUELDOS DEL PERSONAL DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO (MODIFICACION DEL D.F.L. N° 94, DE 1960).

El señor VIDELA LIRA (Presidente).—Continúa la discusión general del proyecto que beneficia al personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

—*El proyecto figura en los Anexos de la sesión 40ª, en 28 de agosto de 1962, documento N° 3, página 3092.*

—*Los informes aparecen en la sesión 43ª, en 4 de septiembre de 1962, documentos N°s 22 y 23, páginas 3334 y 3358.*

El señor VIDELA LIRA (Presidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Rodríguez.

El señor RODRIGUEZ.—Señor Presidente:

Ayer nuestro Honorable colega el señor Quinteros puntualizó la posición del Partido Socialista frente al proyecto que legisla sobre remuneraciones del personal ferroviario. Por mi parte, insistiré en algunos antecedentes generales, para ratificar dichas observaciones y, sobre todo, para referirme a ciertos aspectos de lo que califico como carencia de una política de transporte del actual Gobierno.

Una larga tramitación al gremio.

Previamente, vale la pena recordar que la ley en debate tuvo su origen en la gran huelga reivindicativa del gremio ferroviario de agosto de 1961, cuando estos asalariados, agobiados por la llamada política de estabilización del Gobierno, se vieron, en la práctica, obligados a ir a este conflicto con miras a mejorar sus sueldos y salarios. Esa huelga fue sostenida disciplinadamente por los ferroviarios, salvo algunos pequeños grupos de funcionarios, que ahora, pese a no haber solidarizado aquella vez con sus compañeros, pretenden, durante la tramitación del proyecto, “descolgarse”, por así decirlo, para aprovechar el sacrificio honesto de la mayoría

de estos servidores de la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

A raíz de ese movimiento, y para resolverlo, se nombró una comisión tripartita, integrada por personeros de la Federación Industrial Ferroviaria, de la empresa y del Gobierno, seguramente funcionarios de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Economía. Esa comisión emitió en diciembre del año pasado su informe, donde precisó los objetivos generales por alcanzar en materia de remuneraciones y trató de simplificar las llamadas pautas o plantas de servicio o administración general de la empresa.

Sin embargo, el Gobierno, remiso en cumplir su obligación, envió el proyecto al Congreso sólo el 22 de julio de 1962. Sólo ahora, a estas alturas del año, comienza a esclarecerse el problema, cuando entramos a legislar sobre la materia, la cual, sin duda, como ya se ha visto en las Comisiones de Economía y de Hacienda, presenta serias dificultades de financiamiento.

Cabe señalar que por eso se explica que los Senadores socialistas pidiéramos suma urgencia para el despacho del proyecto, a fin de poner término a esta prolongada espera del personal ferroviario, que, desde su conflicto de julio del año pasado, ha visto transcurrir un largo año sin ver solucionadas sus aspiraciones básicas. Debido a esta espera, el gremio también luchó por que el reajuste se lograra con efecto retroactivo, a contar desde el primero de enero de 1962. Tan legítima aspiración no ha podido ser resuelta, por falta de financiamiento, y el Senado viene a satisfacerla parcialmente al dar efecto retroactivo sólo desde mayo próximo pasado.

Término de la anarquía administrativa.

Tanto la empresa como el gremio han elaborado lo que internamente se llama "Pauta Unica", que, en definitiva, viene a ser una verdadera planta de personal. Esta planta o pauta única tiene diversos

objetivos que conviene recordar. En primer lugar, se busca racionalizar los servicios de la empresa, pues en la actualidad existe anarquía en cuanto a su estructura general.

En efecto, hay seis pautas o plantas: la primera, llamada "pauta superior", integrada por el director general y jefes superiores de departamentos; la segunda es la "pauta profesional" (repito que debe entenderse "planta", porque "pauta" es un término técnico empleado por los ferroviarios), integrada por profesionales con títulos universitarios (abogados, arquitectos, ingenieros, etc.); la tercera es la "pauta técnica", formada por egresados de las universidades técnicas (Escuela de Artes y Oficios, Universidad Santa María, Instituto Ferroviario "Carlos Arias Martínez", etc.); la cuarta es la "pauta especialista", compuesta por empleados, obreros y maquinistas que, después de haber empezado su carrera en la empresa en los modestos grados y tener 25 años de servicios, ingresan a ella como término de carrera.

A este respecto, debo decir que, así como ayer se rindió homenaje al señor director de la empresa, al que se sumó nuestro Honorable colega señor Quinteros, yo, en esta oportunidad, también rindo homenaje al personal modesto y anónimo que después de 25 años, con un rendimiento altamente eficiente, lo cual habla muy bien de la calidad del trabajador chileno, y después de someterse a exámenes y calificaciones técnicas, culmina su carrera en la empresa al ingresar a esta planta especializada.

En seguida, figura la "pauta administrativa", la cual, a pesar de su nombre, no está integrada, como pudiera creerse, por oficinistas, lo que ofrece otra prueba de la anarquía existente en las denominaciones funcionarias de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. En efecto, la planta administrativa está compuesta por jefes de estaciones, de vías y de patios, por ma-

quinistas e, incluso, por fogoneros; en general, por el personal a cargo del tráfico mismo de la empresa. En consecuencia, los integrantes de esta planta desarrollan labores importantes en el frente propiamente de la explotación.

Por último, la sexta pauta es la de servicios, que comprende los que forman gremialmente la Unión de Obreros Ferroviarios.

Ahora, ¿cómo se distribuye este personal? Los empleados de la empresa son 8.000; la organización de maquinistas agrupados en la Santiago Watt son 2.000, y el grueso del personal de obreros alcanza a 17.500, lo que suma en total 27.500 personas.

Pues bien, mediante el proyecto se llega a lo que podríamos llamar una planta o pauta única y por su intermedio se logran, además, algunas notorias ventajas.

En primer lugar, la iniciativa en debate pone término a la anarquía existente en lo relativo a los grados y escalafones ya señalados, pues todos ellos se integrarán en esta sola planta única. En seguida, el nuevo sistema permitirá establecer equitativas posibilidades y un principio de igualdad para el personal ferroviario en su carrera funcionaria; en una palabra, pondrá término a la política de parches en la empresa, política que, incluso, puede haberse traducido en injusticias conscientes o inconscientes. Además, el proyecto simplifica y hace más económica la administración general de la empresa, incluyendo su sistema contable. En una segunda fase, al lograr ya aquellos objetivos permite llegar a una racionalización de las funciones por intermedio de lo que los ferroviarios llaman "evaluación de cargos". Al respecto, ya existe una comisión encargada de esta función, integrada por personeros de la Corporación de Fomento de la Producción, de las Universidades Técnicas del Estado y de Chile y de la Federación Industrial Ferroviaria, que hará la elevación de cargos para determinar

de manera precisa y con provecho para la empresa y el gremio, las mejores posibilidades y aspiraciones del personal.

La necesaria modernización de la empresa.

Y aquí cabe una observación. Se ha dicho que el proyecto sanciona la supresión del personal. A primera vista, de tal afirmación puede desprenderse que habrá cesantía en la empresa, lo que no es efectivo. En realidad la empresa se está modernizando —y no podía ser de otra manera—, aplicando la técnica en el transporte ferroviario e incorporando funciones altamente especializadas, que indudablemente obligarán, con el tiempo, a emplear menos personal.

Sin embargo, dicha disminución no significa que se empujará a la cesantía a los actuales obreros y empleados. Se ha aceptado, en el proyecto, una reducción gradual de diez por ciento del personal, o sea, más o menos dos mil ochocientos en un plazo de tres años. Esto se hará sobre la base de la disminución normal, por razones de fallecimiento, de jubilación, de cesantía voluntaria; pero, en ningún caso, un obrero o un empleado será objeto de cesantía impuesta por la empresa. Ello ha quedado a salvo en el proyecto. La medida es necesaria, y el gremio, en forma seria y responsable, la ha aceptado.

Una comisión oficial, integrada por funcionarios de la Subsecretaría de Transportes, de la Corporación de Fomento de la Producción y expertos de las Naciones Unidas y asesorada por miembros del Instituto de Economía de la Universidad de Chile, ha elaborado un programa de modernización de la empresa, que dispone, para el período 1961 a 1970, una inversión total de tres millones doscientos mil escudos. La inversión real que significa la aplicación de este plan puede dividirse en dos etapas: obras y equipo que entrarán en operación en el quinquenio 1961-65, y otras que se llevarán a cabo entre 1966 y

1970 y que todavía no se han programado en forma definitiva.

La primera etapa comprende principalmente:

1º—Terminación de la electrificación del tramo Santiago-Chillán y reemplazo de las locomotoras eléctricas entre Santiago-Valparaíso.

2º—Renovación de la enrielladura en casi 1.500 kilómetros de las redes sur y norte y traslado de los rieles usados a otros sectores.

3º—Señalización moderna en la red sur, hasta Temuco, Concepción y Talcahuano; nuevo sistema de comunicaciones para toda la red.

4º—Compra y puesta en operación de más de 120 locomotoras Diessel, en ambas redes, en reemplazo de otras con más de 30 años de uso.

5º—Renovación del material rodante, de carga y pasajeros, en ambas redes. Para estos efectos, se proyecta la adquisición de alrededor de 5.200 unidades de varios tipos.

La segunda etapa, que se llevaría a cabo en el quinquenio 1966-1970, comprende otros puntos, para los cuales se proyecta una inversión, hasta ahora teórica, de por lo menos 67 millones de escudos y 36 millones de dólares, con lo cual se impulsará la modernización desde Santiago hasta Puerto Montt.

Ruego al señor Presidente que disponga la inclusión del documento en que se detallan esos puntos en la parte correspondiente de mi intervención.

—*Se accede a lo solicitado.*

—*El documento cuya inserción se acuerda es del tenor siguiente:*

“1º—La extensión de la electrificación de la red sur hasta Temuco.

2º—Ampliación de la señalización con el sistema CTC hasta Puerto Montt-Valdivia.

3º—Retiro de las locomotoras a vapor en ambas redes y Dieselización adicional en las mismas.

4º—Programa racional de inversión rutinaria en cuanto a reemplazo de rieles y mantención de la vía, material rodante, y otros componentes del capital fijo de la empresa.

La inversión citada de 300.200.000 escudos se divide por etapas en:

Quinquenio 1961-65, Eº 99.000.000 y US\$ 83 millones.

Quinquenio 1966-70, Eº 67.000.000 y US\$ 36 millones.

Del total señalado, alrededor de Eº 80 millones serían dedicados a obras de construcción durante el primer quinquenio y Eº 55 millones en el segundo. Las inversiones restantes serían dedicadas al equipo que se adquiriera para los servicios de transporte, en parte importado y en parte elaborado en el país. En el primer quinquenio llegarían a Eº 106 millones, y a Eº 60 millones aproximadamente durante el segundo”.

El señor RODRIGUEZ.—Paradójicamente, este plan de transporte no ha sido aprobado todavía por el Consejo de la Corporación de Fomento, aun cuando he sido informado de que, en la práctica, la empresa está ya activando en parte el plan de modernización que determinará, en un plazo de tres años, la indicada disminución de parte de su personal.

El señor IBAÑEZ.—¿Me permite una interrupción?

El señor RODRIGUEZ.—Con todo gusto.

El señor IBAÑEZ.—Celebro mucho la explicación que está dando Su Señoría, porque pone de manifiesto la importante labor que está realizando el actual Gobierno para dar eficiencia y modernizar a la empresa, a fin de que pueda subvenir sus propios gastos.

El señor QUINTEROS.—La observación es superflua.

El señor RODRIGUEZ.—El excesivo celo gubernativo del Honorable señor Ibáñez lo hizo pedir una interrupción innecesaria.

Estos planes de transporte vienen desde mucho tiempo. Fueron, incluso, bosquejados en tiempos del Gobierno popular de don Pedro Aguirre Cerda, al crearse la Corporación de Fomento; tratados en reiteradas oportunidades por los Gobiernos de Centro-Izquierda de 1940 a 1950 y, sobre todo, precisados en el Gobierno pasado del señor Ibáñez.

El señor ALLENDE.—¡Su pariente...!

El señor RODRIGUEZ.—Inclusive, el problema de los recursos también fué estudiado anteriormente.

No se puede negar que parte de estos planes los ejecuta el actual Gobierno, pues algo debe haber hecho durante su administración. No todo debe ser tan malo.

El señor IBÁÑEZ.—¡Nada de tan malo! Lo que quise poner de relieve es que existe gran diferencia entre formular planes y ejecutarlos. Y el actual Gobierno está llevando a cabo en forma efectiva esos planes.

El señor QUINTEROS.—Es una polémica inútil la que está promoviendo Su Señoría. Todos estamos de acuerdo en varias cosas y no tiene objeto interpretar nuestras apreciaciones como un aplauso para el Gobierno.

El señor IBÁÑEZ.—Me limito a dejar constancia de este hecho, nada más.

El señor RODRIGUEZ.—Señor Presidente, estoy haciendo un planteamiento serio del problema, con absoluta objetividad; de modo que no se puede aprovechar ese planteamiento para cantar loas a un Gobierno bastante incompetente e incapaz como el actual.

El señor ALESSANDRI (don Eduardo).—Permítame, Honorable señor Rodríguez, una breve interrupción.

No me pronunciaré sobre la opinión que merece a Su Señoría el actual Gobierno, pues conozco su posición y sé que siempre

encontrará malo todo cuanto haga. Sé, también, que su opinión negativa no variará cuando llegue el momento de juzgar la obra de la actual administración. Lo sé, porque Su Señoría tiene un criterio parcial, que no descansa en ningún juicio objetivo. Sin embargo, puedo decir al Honorable señor Rodríguez que muchas veces se equivoca, como ocurrió en la sesión de esta mañana, cuando, refiriéndose a las observaciones del Ejecutivo sobre un proyecto, habló de la población Dávila Baeza y nos trazó un cuadro trágico, según el cual ciento cincuenta familias iban a ser desalojadas.

Debo decir a los Honorables señores Frei y Rodríguez que sus intervenciones impresionaron a la Sala; pero estaban equivocados.

El señor QUINTEROS.—Estamos tratando otra materia, señor Presidente.

El señor ALESSANDRI (don Eduardo).—Esos 150 pobladores que, según el Honorable colega, serán desalojados no representan el total de los posibles afectados, pues, de esa cantidad, solamente 31 están en retiro. Los restantes se encuentran en servicio activo. Por lo tanto, no serán ciento cincuenta las familias afectadas.

El señor QUINTEROS.—¿Esto es a propósito del proyecto en debate?

El señor FREI.—Como felizmente en el Senado hay actas, existe constancia de lo que afirmé: que eran treinta y dos los ocupantes retirados; y que en el curso del año se acogerían a retiro otros 9, y que eran sólo éstas las familias afectadas.

Siento mucho interrumpir en forma inoportuna pero debo hacerlo, porque también lo fue la observación formulada por Su Señoría.

El señor RODRIGUEZ.—La materia que analizamos esta mañana fue despachada por la Corporación. Sólo quiero decir al Honorable señor Eduardo Alessandri que su interrupción no viene al caso y, además, que aquí se ha hablado de ciento cin-

cuenta casas que corresponden a ciento cincuenta familias. Que los jefes de éstas se hallen en servicio activo o no lo estén, es otro problema.

Decía que existe un plan de transportes que ojalá se cumpla en la práctica, sobre todo porque —a propósito de lo dicho por el Honorable señor Ibáñez— la Empresa de los Ferrocarriles posee un presupuesto de capital, en moneda corriente en dólares. Si mal no recuerdo, las informaciones proporcionadas en la Comisión de Hacienda señalan un total de 15 millones de dólares para el presupuesto de capital en monedas extranjeras, de los cuales la empresa ha recibido del Gobierno solamente dos millones. De ese dato se infiere que no hay premura por parte del Ejecutivo para financiar las inversiones de capital de la empresa, pues no le han entregado los recursos considerados en su presupuesto de capital expresado en dólares. Tal vez ocurra algo parecido en el presupuesto en moneda corriente. De manera, pues, que las bondades del sistema, tan ensalzadas por el Honorable señor Ibáñez, al parecer no son ciertas.

El señor JARAMILLO.—¿Tiene Su Señoría conocimiento del presupuesto de capital en moneda corriente? Tengo entendido que asciende a 450 millones de escudos. Al menos, creo que ésa fue la cifra dada por el señor Ministro.

El señor RODRIGUEZ.—Creo que el presupuesto en moneda corriente alcanza a 84 u 86 millones de escudos.

El señor JARAMILLO.—De los cuales la mitad sería presupuesto de capital.

El señor RODRIGUEZ.—No, Honorable colega. Entiendo que son presupuestos distintos.

Dificultad en el financiamiento.

En seguida, quiero reiterar lo dicho ayer por mí al señor Ministro de Economía al referirme al financiamiento: que la demora habida en el despacho del proyecto

se ha debido a la falta de coordinación y disciplina entre los partidos de Gobierno, pese al compromiso que contrajeron con los gremios ferroviarios cuando éstos dieron término al conflicto, convencidos de que se les cumplirían las promesas hechas.

El proyecto inició, por así decirlo, su tramitación en comisión tripartita y, luego, en el Congreso Nacional. Ha sido en esta segunda etapa donde se ha producido la dispersión más notoria de los partidos de Gobierno, tanto en las Comisiones de trabajo de la Cámara como en las de Economía y de Hacienda del Senado. Ello se debió a que determinados tributos propuestos para obtener el financiamiento lesionaban intereses económicos de sectores representados por grupos políticos que dan base a la actual mayoría parlamentaria. Los Senadores socialistas insistiremos en algunas indicaciones que interesan al gremio y hemos propuesto, además, una fórmula constructiva, como la sugerida por el Honorable señor Corbalán en la Comisión de Hacienda y reiterada ayer en la Sala, para que la tributación propuesta para determinados sectores alcance también a los tenedores de bonos-dólares. Tal indicación coincide, en gran parte, con la formulada por nuestros colegas demócratacristianos.

Esperamos que el señor Ministro de Hacienda, con ocasión del segundo informe, encuentre la fórmula necesaria para que los tenedores de bonos y pagarés-dólares, que han acumulado ganancias excesivas, usurarias, y especulado con un dinero que no está destinado a fines reproductivos, tributen también en la proporción en que lo hacen otros sectores del país, menos poderosos económicamente. Insistiremos también en la necesidad de aumentar en un grado la planta de servicio, o sea, de obreros, y de extender tal aumento a la planta administrativa actual, desde el grado 7º hacia abajo.

En segundo lugar, insistiremos en el artículo 31 del proyecto de la Cámara que

favorece al personal jubilado y se financia, parcialmente por lo menos, con un aporte del personal activo de ferroviarios.

La FICH reitera sus aspiraciones.

Para mayor claridad sobre lo que realmente desea el gremio, me permito solicitar se inserte, en la parte correspondiente de mi discurso, una comunicación enviada por la Directiva Nacional de la Federación Industrial Ferroviaria (FICH) a las Comisiones y a los señores Senadores, sobre lo que espera se corrija en el segundo informe.

—*Se accede a lo solicitado.*

—————

—*El documento cuya inserción se acuerda es el siguiente:*

“Santiago, 4 de septiembre de 1962.

“Honorable señor Senador:

“El Secretariado de la Federación Industrial Ferroviaria y las directivas nacionales se dirigen muy respetuosamente al Honorable señor Senador y se permiten solicitarle se sirva renovar, en el día de hoy, en la discusión que haga la Sala del proyecto de Escala Unica de Sueldos del personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, las siguientes indicaciones:

1º—Las Comisiones de Economía y Hacienda acordaron otorgar un grado dentro de la Escala Unica para la planta de servicio. Las mismas razones que se han considerado para tomar esta decisión son valederas para extender este beneficio a la escala administrativa, desde el grado 7º de la planta actual hacia abajo. Con ello se incluye al sector de empleados de más baja renta; además, al personal en iguales condiciones de Tracción y Maestranzas.

2º—El mayor financiamiento, sobre peaje, acordado por la Comisión de Hacienda, nos permite reiterar la indicación

que hace posible paliar la aflictiva situación de los ex servidores de la Empresa y de las montepiadas que se contiene en el artículo 31 del proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

3º—Considerando que es de justicia el que se aplique a los ferroviarios las disposiciones del Estatuto Administrativo, que nos coloca en igualdad de condiciones con el resto del personal de la Administración Pública del Estado en lo que se refiere a feriado, agradeceremos su apoyo a la disposición aprobada en el artículo 21 del proyecto despachado por la Honorable Cámara de Diputados.

4º—Como una solución para dar una mayor expedición a la carrera funcionaria, y a la vez abaratar los costos en el pago del desahucio, se hace necesario limitar el desahucio establecido en la Ley Nº 7.998 a un límite máximo de 30 meses de sueldo.

5º—En el artículo 26 del proyecto aprobado por la Honorable Cámara se pretende hacer efectivo, con respecto a los ferroviarios el reconocimiento de los períodos intermedios de desafiliación a que se refiere el artículo 2º de la Ley Nº 10.986 que en la actualidad es inoperante con respecto a los ferroviarios porque las jubilaciones las otorga la Empresa sin que se efectúen imposiciones. No obstante la intención, la citada disposición del proyecto es insuficiente, por lo que proponemos que se sustituya por la siguiente redacción:

“Artículo 26.—Agrégase al artículo único de la Ley Nº 14.642 el siguiente inciso: “la Dirección General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado mediante decreto aprobado por la Superintendencia de Seguridad Social, establecerá las imposiciones que debe integrar su personal para dar cumplimiento a las normas del artículo 2º de la Ley Nº 10.986.”

La Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado facilitará en calidad de préstamo, a sus imponen-

tes, que se acojan a los beneficios de la continuidad de la previsión, los fondos necesarios para efectuar los integros de imposiciones, en las condiciones y facultades establecidas en el artículo 3º de la Ley N° 10.986.

Prorrógase en seis meses, a contar desde la vigencia del decreto que establezca el porcentaje o monto de los reintegros para el personal ferroviario, el plazo indicado en el inciso 1º de la Ley N° 14.642.””

6º—En el artículo 51 del proyecto aprobado por la Honorable Cámara se libera de las imposiciones del D.F.I. N° 39 a la Caja de Retiros con respecto de la propiedad ubicada en Compañía 1933, y que es el local donde funciona la Federación Industrial Ferroviaria y demás organizaciones nacionales. En atención a que con las rentas de arrendamiento que hasta la fecha ha pagado la Federación por este inmueble, ya se ha cubierto el precio de \$ 1.300.000.—en que fue comprada la propiedad, nos permitimos solicitar el replazo de dicho artículo por otro en que se faculta a la Caja para donar dicha propiedad a la Federación, o en subsidio, que al ordenar la venta se fije el precio en el mismo valor en que fue adquirida por la Caja.

Nos permitimos sugerir la siguiente redacción:

“Artículo 51.—Autorízase a la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado para transferir a título gratuito a la Federación Industrial Ferroviaria de Chile, el bien raíz de su dominio ubicado en Santiago con frente a las calles Compañía N° 1933-35 y Brasil N° 455, inscrito a fojas 7.501 N° 12.439 del registro de propiedades del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 1948, y que fuera adquirido por escritura otorgada ante el Notario don Luis Azócar Álvarez, con fecha 16 de septiembre de 1948, destinada a ser transferida a la Federación Industrial.

La referida donación comprende el si-

tio de una extensión aproximada de 1.458 metros cuadrados, las construcciones existentes en el inmueble señalado, no requerirá del trámite de la insinuación, y estará liberada de todo impuesto.””

En el convencimiento que el Honorable señor Senador comprenderá las razones que nos llevan a insistir en estos planteamientos, lo saludan muy atentamente.

Por Secretariado de la Fed. Ind. Ferroviaria y Directivas Nacionales: *Manuel Colloa Gómez*, Presidente; *Edmundo Polanco Elgueta*, Vicepresidente; *Alfonso Arriagada M.*, Presidente Fed. “Stgo. Watt”; *Walterio Contreras S.*, Presidente Fed. Nac. EE.; *Waldo Iriarte R.*, Presidente Unión de OO.”.

Ausencia de una política de transportes.

El señor RODRIGUEZ.—Hecho este necesario análisis del proyecto y de las reivindicaciones inmediatas del gremio, quiero decir algunas breves palabras sobre el problema de los transportes.

Sostengo que tanto en el pasado como ahora ha faltado una seria y auténtica política de transportes en el país. Inclusive, en el debate se han manifestado opiniones encontradas, tanto en los sectores políticos de la Oposición como en los de Gobierno. Hemos conocido, además, algunas publicaciones, cartas, memorándum y entrevistas celebradas en las Comisiones de Hacienda y de Economía con determinados sectores. Así, llegaron representantes de la Cámara de Comercio, de la Asociación de Radiodifusoras, de la Asociación de Dueños de Camiones, etc. En definitiva, ha surgido una notoria pugna entre intereses económicos encontrados. Inclusive, se enfrenta a la empresa y al gremio ferroviario, por una parte, con algunos sectores que transportan carga, como los dueños de camiones. Y es aquí donde quiero destacar la falta de una seria política de transportes.

Así, se da la paradoja de que el Go-

bierno permitió internar camiones en cantidades fabulosas para favorecer a determinadas firmas importadoras. En esta forma, se abrieron las puertas de esa importación y se estableció una política engañosa para pequeños inversionistas, quienes se encuentran ahora en situación angustiosa. Ex funcionarios públicos, pequeños rentistas, invirtieron sus escasos capitales en un camión, con el afán de obtener una legítima utilidad; pero pronto vinieron la escasa oferta de carga y el alza del combustible y los repuestos, lo cual no les permitió obtener una mínima ganancia en esa actividad.

El Honorable señor Quinteros me informa que sólo en el año pasado se gastaron 43 millones de dólares en la importación de camiones, cantidad extraordinaria dentro de la escasez de divisas, sobre todo si se tiene en cuenta que parte de esa suma pudo dedicarse a importaciones más necesarias para nuestro desarrollo económico.

De esta manera, se coloca a un sector respetable de pequeños empresarios, como son muchos dueños de camiones, en situación de pugna con una empresa estatal, en materia de transportes.

¿Qué ocurre en otras partes? Podría creerse que en los Estados Unidos, por ejemplo, gran centro del capitalismo mundial, como consecuencia del régimen de libre empresa, cada cual hace lo que se le ocurre. Pues bien, allí existe un reglamento sobre la materia, que nos ha sido proporcionado por el propio Ministro de Economía. ¿Qué se dispone, fundamentalmente, en su texto? No se permite el establecimiento de ningún camionero sin un permiso especial, pues, si se crea más capacidad de la conveniente, se debilitan las bases financieras del transporte. Hay normas que tienen aplicación nacional y otras particulares de cada Estado.

Algunas cláusulas de dicho reglamento son muy interesantes y ojalá las tuvieran en cuenta las autoridades encargadas de organizar el transporte en nuestro país.

En lo relativo a la regulación de camiones, dice el reglamento:

“En la parte de la ley referente a la regulación de camiones y buses, la Comisión tiene facultades para ejercer, entre otros, el control de la capacidad de transporte, como también la oferta de transporte en cada ruta. Para este objeto la Comisión distingue tres tipos de empresas camioneras:

“a) Los transportadores públicos. Estas empresas, para iniciar un servicio, necesitan un certificado de necesidad y conveniencia. Al otorgar estos certificados la Comisión debe asegurar que las operaciones propuestas sirven el interés y necesidad pública de acuerdo con lo que especifica el acta. Considera la efectividad del servicio que prestan en la actualidad otros transportadores motorizados y el ferrocarril. No sólo la efectividad física para movilizar el tráfico es pertinente, sino que, además, la diligencia y actitud como servicio público. Más aún, la Comisión considera el efecto de las operaciones propuestas sobre el tráfico y entradas de los actuales transportadores y la posibilidad de que sus servicios se deterioren a causa de una parcelación inconveniente del tráfico.

“Los transportadores públicos pueden operar sólo sobre designadas rutas y están obligados a recibir cualquier carga ofrecida por el público.

“b) Los transportadores a contrato. Estos necesitan un permiso de la Comisión para operar. No pueden ofrecer transporte al público en general, sino trabajar exclusivamente para un número reducido de usuarios y con contratos.

“c) Los transportadores de carga propia. Estos no pueden transportar carga para terceros para pago.

“2) Control de las tarifas. Los transportadores públicos están obligados a entregar a la Comisión copia de sus tarifas y no pueden cambiarlas sino con un aviso de 10 días. La Comisión puede modificar estas tarifas. Los transportadores a con-

trato también deben notificar a la Comisión sus tarifas y no pueden cambiarlas sino con un aviso de 30 días. La Comisión puede fijar tarifas mínimas para estas empresas.

"3) Seguridad. La Comisión puede fijar el número de horas que puedan trabajar los choferes y obligar a las empresas a tener seguros.

"4) Memorias anuales. La Comisión exige memorias anuales con estadísticas de tráfico y costos, presentados de acuerdo con las normas de la Comisión. La Comisión puede examinar los libros de contabilidad de las empresas e inspeccionar su propiedad.

"5) Fusión de empresas. Cualquiera fusión de empresas con más de 20 vehículos requiere la aprobación de la Comisión.

"El control ejercido por comisiones en cada uno de los 50 estados es aun superior al de la Comisión federal."

Como se puede apreciar, en Estados Unidos no se extienden permisos de transporte terrestre cuando éste entra en competencia desleal o ruinoso con líneas férreas ya instaladas.

¿Qué ha pasado en Chile, incluso desde el siglo pasado? Primero, se dio auge a la Marina Mercante, bajo el auspicio del propio Bernardo O'Higgins. Más tarde, después de 1850, al impulsarse la instalación del ferrocarril longitudinal para acelerar la vinculación del sistema político y económico del país, se malogró la actividad naviera. Con posterioridad, la construcción de caminos longitudinales dañará, a su vez, a la red ferroviaria.

No ha habido fijación de zonas de atracción de acuerdo con la geografía del país, con sus valles transversales y sus puertos. Por eso, en su época, el ferrocarril dañó a una serie de puertos, los cuales no pudieron sobrevivir como factores del transporte de carga por la vía marítima. Y así como ayer fue víctima la Marina Mercante, hoy lo es el ferrocarril a causa del incremento del transporte caminero.

En consecuencia, no se trata de combatir a los dueños de camiones, sino de sentar los objetivos básicos de una política racional de transportes, que no se divisa en este proyecto, cuyo alcance es distinto.

En realidad, la falta de una política general sobre la materia no se debe sólo a este Gobierno, sino también a la improvisación de Administraciones pasadas.

Por otro lado, en materia de caminos, existe la ambiciosa pretensión de construir autopistas, con un esfuerzo económico extraordinario, a imitación del ejemplo alemán, europeo en general, o, incluso, norteamericano, sin advertir que esas modernas vías de transporte caminero en aquellos países tuvieron un fin bélico inicial: el traslado rápido de tropas y la posibilidad de transportar gran cantidad de elementos de guerra en el más breve plazo posible.

Por eso, sin perjuicio de que el Senado ahora, en las postrimerías de esta legislatura ordinaria, despache el proyecto de ley, sería conveniente que la Comisión de Obras Públicas, que entiendo es la indicada, con la asesoría técnica de los funcionarios que correspondan, inicie el estudio o recapitule todos los antecedentes que puedan existir en el país, que los hay en abundancia, para trazar una política nacional de transportes. Me parece que se trata de una necesidad nacional que está más allá de los partidos políticos y de las banderías partidarias.

Otras circunstancias negativas.

En esta materia relacionada con los Ferrocarriles del Estado, hay otro hecho negativo: la Empresa tiene que soportar gravosamente la previsión del gremio; de modo que ese organismo no sólo resulta ser una institución cuya finalidad es el transporte, sino que, a la vez, debe servir como una verdadera caja de previsión pesando sobre ella un costo anual de 18 millones de escudos para atender las car-

gas previsionales de su personal. Ese es un contrasentido institucional y de objetivos.

Por ello, presentaremos una indicación para que, en el plazo de un año o menos, una comisión tripartita, integrada por personeros de la Federación Industrial Ferroviaria, de la Empresa y de la Superintendencia de Seguridad y Previsión Social, proponga al Congreso una reforma del sistema previsional de los ferroviarios, a fin de trasladar a un organismo de previsión estable este costo que no tiene por qué estar soportando en tal volumen dicha Empresa.

Esta falta de una política de transportes se está observando también en otros aspectos. Por ejemplo, hemos visto con alarma —y creo que el Honorable señor González Madariaga ya lo denunció— que este Gobierno ha ido, pura y simplemente, a la liquidación de EMPREMAR, la Empresa Marítima del Estado, la antigua FERRONAVE, con lo cual ha dañado al cabotaje nacional y al abastecimiento de la zona austral.

Pido se oficie, en nombre del Comité Socialista, al Ministro de Economía y Comercio, con el propósito de que nos informe a la brevedad posible sobre cuáles son sus objetivos, con relación a la Empresa Marítima del Estado al liquidar sus actuales naves y arrendarlas a armadores particulares. Este reclamo, como le consta a los Honorables señores Sepúlveda, Von Mühlenbrock, González Madariaga, Contreras Labarca y al que habla, nos ha sido formulado por los pobladores de Llanquihue, Chiloé, Aisén y Magallanes, como también por el personal de oficiales y tripulantes que ven amagadas sus posibilidades de trabajo.

—*Se anuncia el envío de oficio.*

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Quisiera observar que la Empresa Marítima del Estado ha disminuido no sólo sus servicios, sino también sus oficinas, en circunstancias de que fue creada para atender a las necesidades de las pobla-

ciones australes del país y estimular la economía de esa región.

Sin embargo —cosa curiosa y lamento hacerla presente— aumentó su personal en más de treinta empleados, y en grados altos, no obstante disminuir la atención de sus oficinas.

Pido se agregue mi nombre al oficio solicitado por el Honorable señor Rodríguez.

—*Se accede a lo solicitado.*

El señor RODRIGUEZ.—Señor Presidente, señalo ese hecho como otro de los que demuestran la ausencia de una política de transporte. Tal como lo indicó el Honorable señor González Madariaga, no se trata de conformarse con liquidar la Empresa Marítima del Estado, porque arroja pérdidas en su aspecto contable y financiero; es conveniente tener presente que es un servicio de utilidad pública encargado de conectar las localidades más australes de Chile con el centro del país. Por eso, aunque sea a base de pérdidas, él no podría suprimirse, pues es de vital importancia.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—

La verdad es que si estuviera bien organizado, incluso podrían absorberse las actuales pérdidas.

El señor RODRIGUEZ.—También comparto esa opinión.

En seguida, tampoco cabe duda de que la estabilidad económica y financiera de la LAN requiere también nuestra atención. Esa compañía atraviesa por una seria crisis, y mucho temo que si no se adoptan medidas oportunas, el sistema de transporte aéreo va a experimentar grave quebranto frente a la competencia extranjera.

Debe construirse la variante de La Dormida.

Lucgo es interesante anotar que intereses creados han impedido la ejecución de la obra destinada a construir la variante ferroviaria llamada La Dormida”.

La Dirección de la Empresa ha hecho

circular un documento impreso en que junto a unos agradables versos de Pablo Neruda, hijo de ferroviario, aparecen algunos datos sobre la variante ferroviaria La Dormida, que dicen textualmente: que va a disminuir la distancia ferroviaria entre Valparaíso y Santiago, de ciento ochenta y seis a ciento veintiún kilómetros, economizando sesenta y cinco kilómetros de viaje. ¿Qué va a permitir esto? Permitirá la salida, cada una hora, en ambos sentidos, de un tren rápido entre Santiago y Valparaíso. Además, producirá la integración económica de un conglomerado cercano a los tres millones de habitantes. Para ello será necesario construir — y ésta es la parte costosa de la variante— un túnel de dieciséis kilómetros y noventa metros de largo, además de cuarenta y cinco kilómetros de vía. El costo, indudablemente, es alto. Es del orden de los cuarenta millones de escudos. Pero para este fin, también los Senadores socialistas formularemos indicación con el objeto de que, con cargo a los presupuestos anuales, en un plazo de cinco años, se destinen sumas iguales que puedan ser invertidas de inmediato, con autorización a la empresa, para suscribir, si es necesario, préstamos internos o externos que autoricen para financiar la posibilidad real de construir la variante La Dormida.

Al respecto, y para mayor claridad, deseo que se inserte en mi discurso un memorándum sobre la conveniencia de iniciar esos trabajos, del Departamento de Programación de la Empresa.

—*Se accede a lo solicitado.*

—*El documento cuya inserción se acuerda es del tenor siguiente:*

“Conveniencia en iniciar estudios definitivos variante ferroviaria “La Dormida”, entre Santiago y Valparaíso.

“1.—Desde hace muchos años tanto la Dirección de Obras Públicas como la Em-

presa de los Ferrocarriles del Estado han efectuado estudios preliminares sobre un nuevo trazado ferroviario que acorte la distancia actual de 186 kms. que separa Santiago de Valparaíso.

Estos estudios muestran que se puede llegar a acortar esta distancia en unos 65 kms., para lo cual es necesario construir 46 kms. de vía que incluyen un túnel a través del cerro “La Dormida”, de unos 16 kms. de longitud.

“2.—Parece innecesario destacar la importancia que para la economía de la nación significaría el hecho de poder unir en forma efectiva a la capital con el primer puerto del país.

Efectivamente, mediante este nuevo trazado ferroviario se produciría una verdadera integración económica de un conglomerado cercano a los 3.000.000 de habitantes.

Valparaíso es con mucho el mayor puerto de importación del país y la región que lo rodea cuenta con grandes recursos industriales, comerciales, bancarios y residenciales, lo que unido al conjunto de balnearios del litoral, hacen que sean el justo complemento de la intensamente poblada región santiaguina.

“3.—El nuevo trazado por “La Dormida” tendrá una longitud de 121 kms., lo que significaría que el viaje entre Santiago y Valparaíso podría hacerse en 90 minutos, en cómodos y modernos automotores, con salidas cada hora de las ciudades indicadas.

Por su parte el menor recorrido que debería efectuar la carga transportada, unida a la ya mencionada reducción del tiempo de transporte de los pasajeros produciría una economía anual en los gastos de explotación del orden de los E⁹ 4.000.000.

Los estudios preliminares han estimado el costo de construcción de la variante en E⁹ 40.000.000, de modo que las economías de la explotación pagarían la inversión en unos 15 años, considerando los intereses del capital.

“4.—Para hacer realidad estas ideas se

sugiere la conveniencia de que el Supremo Gobierno disponga lo necesario para que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, ya por medio de sus propios ingenieros o mediante la asesoría de firmas especialistas, nacionales o extranjeras, se aboque al estudio definitivo de la variante en referencia, en particular del túnel de "La Dormida".

"Al efecto, deberían ponerse a disposición de la Empresa los recursos económicos suficientes.

"Santiago, septiembre 4 de 1962".

Descenso del transporte ferroviario.

El señor RODRIGUEZ.—Finalmente, deseo expresar que en un estudio realizado por las Naciones Unidas sobre el transporte mundial, se ve cómo Chile, por falta de una política de transportes, ha disminuido su movimiento de mercaderías por ferrocarril.

Deseo —y aquí se ve la eficacia de la Oficina de Informaciones del Senado, que

me ha suministrado un material bastante valioso— que se inserte también un cuadro del Boletín Mensual de Estadística de las Naciones Unidas, de enero de 1962, sobre el movimiento de mercaderías por ferrocarril en los países que se indican, en toneladas netas por kilómetros expresadas en millones, según el cual Chile, Argentina, España e Inglaterra son los únicos países que han disminuido sus transportes: Argentina los disminuyó, entre los años 1954 y 1960 —que son los años de comparación— de 1.266 a 1.261; Chile, de 207 a 163; España, ¡la cavernaria España de Franco!, de 641 a 505, e Inglaterra, porque seguramente existe un gobierno conservador, no me lo explico de otra manera, de 3.010 a 2.542. Deseo que se reproduzca en la parte de mi intervención el cuadro a que me refiero.

—Se accede a lo solicitado.

—El cuadro cuya inserción se acuerda es del tenor siguiente:

TONELADAS NETAS POR KILOMETROS
(Millones)

AÑO	ARGENTINA	AUSTRALIA	BELGICA	BULGARIA	CANADA
1954	1.266	947	470	320	7.002
1960	1.261	1.085	522	582	7.958
	CHILE	CHINA (F)	COLOMBIA	DINAMARCA	HUNGRIA
1954	207	122	55.1	99	681
1960	163	165	64.0	115	1.111
	ALEMANIA OCCIDENTAL	ALEMANIA ORIENTAL	IRAN	ISRAEL	INDIA
1954	3.581	1.932	98.9	10.4	4.351
1960	4.364	2.738	179.2	18.4	6.552 (año 1959)
	ITALIA	JAPON	MEXICO	NORUEGA	POLONIA
1954	1.072	3.277	669	112	3.996
1960	1.314	4.416	905	130	5.546
	ESPAÑA	SUIZA	INGLATERRA	U.S.A.	YUGOSLAVIA
1954	641	223	3.010	66.825	798
1960	505	338	2.542	69.617	1.266

El señor RODRIGUEZ.—En seguida, frente a la actual pugna sobre los medios de transporte, quiero señalar que en un cuadro anexo, que también solicito se inserte, se establece que sigue siendo el

transporte ferroviario el principal medio terrestre de conducción de carga del país.

—*Se accede a lo solicitado.*

—*El documento cuya inserción se acuerda es del tenor siguiente:*

TRANSPORTE DE CARGA — AÑO 1959

MILLONES			MILES TONS.	
PORCENTAJE	TON.-KM.	PORCENTAJE		
Ferrocarril	11.915	49,5%	2.088	27,6%
Barco	2.898	12,0%	4.349	57,5%
Camión	9.270	38,5%	1.124	14,9%
Avión	5	—	5	—

Pero ¿qué ocurre, señor Presidente? La Empresa de los Ferrocarriles tiene que consignar una especie de tarifa que sirva de común denominador, la cual tiene que alzar en la zona central para financiar el transporte de carga en los extremos de la red sur y de la red norte.

Entonces, esta tarifa recargada que queda en la zona central es la que aprovechan los servicios de camiones que entran en competencia con la Empresa de los Ferrocarriles, la cual debe financiar —repito— una tarifa más o menos única del transporte hacia los extremos del país. Es decir, debe enfrentar una competencia desleal.

Por eso, no siendo nuestro ánimo perjudicar a ningún sector que participe en la actualidad en el transporte, no es menos cierto, también, que debemos convenir en que los tramos largos y costosos de carga los soporta la empresa, y los cortos no los aprovechan comercialmente debido a la competencia.

Repetimos que esto ocurre no por culpa de los camioneros, sino por una política que ha permitido una importación excesiva de camiones, ilusionando a pequeños inversionistas, y originando, a la

vez, una seria competencia a la Empresa de los Ferrocarriles, a la cual, como compañía estatal, tenemos el deber de proteger.

Al terminar, pido excusas al Senado por la latitud de mi intervención, pero creo que era necesario insistir no sólo por el carácter reivindicativo que tiene el proyecto para el gremio ferroviario, sino que, también, con el objeto de señalar otros perfiles del problema, como lo es la necesidad de determinar, con responsabilidad, como legisladores, una política del transporte para el país.

El señor TOMIC.—Señor Presidente, comparto también el juicio con que algunos señores Senadores han intervenido frente al proyecto de ley, en el sentido de que no sólo tenemos la posibilidad, sino el deber de pronunciarnos sobre aspectos más complejos y de mayor incidencia en el interés nacional, que lo que se refiere en forma exclusiva a mejorar las remuneraciones del personal.

Por eso, quiero empezar mis observaciones subrayando que, en nuestra opinión, un hecho que fluye con claridad de los debates habidos en las dos Comisiones y del examen mismo de los informes repartidos

a los señores Senadores, es la urgente necesidad de una política nacional de transportes.

Ese sector de la actividad nacional tiene una influencia directa y decisiva en el conjunto de la actividad económica del país. Muchas cosas dependen de que haya o no una política coordinada, integrada, de los grandes medios clásicos de transporte: el transporte marítimo, ferroviario, caminero y aéreo.

En este momento, podemos ver con claridad que a esa coordinación con tal política central, deberían darle forma, como sucede en la Alemania Federal, creando por ley una comisión —o como quiera llamársele—, que tenga a su cargo, con facultades señaladas en la ley, la racionalización e integración de los medios de transporte del país.

Los efectos dañinos que produce a la economía nacional esta carencia de una

política de transportes, llegan ya a límites intolerables. Si examinamos, por ejemplo, el transporte marítimo, vemos que hay situaciones reveladoras en tal sentido. He traído al Senado las estadísticas relativas al comercio de importación y de exportación de Chile y a la participación de la marina mercante nacional en ese comercio. También he traído la correspondiente al comercio de cabotaje y las comparativas del desarrollo de la marina mercante nacional.

Solicito la inserción de estos documentos en el texto de mi intervención; no obstante lo cual, destacaré ahora algunos datos centrales.

—Se accede a lo solicitado.

—Los cuadros cuya inserción se acuerda dicen como sigue:

COMERCIO EXTERIOR DE CHILE, EN 1961

Importación

<i>Productos transportados</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>%</i>	<i>Fletes</i>	<i>%</i>
Carga a granel	392.824 tons.	17,34	US\$ 3.314.319	6,01
Combustibles líquidos	744.447	32,86	2.799.361	5,08
Carga frigorizada	46.061	2,03	2.004.295	3,63
Carga general	1.082.255	47,77	47.036.657	85,28
	2.265.587 tons.	100,—	US\$ 55.154.632	100,—

Exportación

Carga a granel	6.864.897 tons.	86,95	US\$ 41.316.700	66,20
Carga frigorizada	64.349	0,82	3.895.629	6,24
Carga general	965.676	12,23	17.200.580	27,56
	7.894.922 tons.	100,—	US\$ 62.412.909	100,—

Transporte por Banderas

<i>Naves</i>	<i>Importación</i>	<i>%</i>	<i>Exportación</i>	<i>%</i>
Chilenas	491.053 tons.	21,67	749.398 tons.	9,49
De Convenio	367.639	16,23	—	—
Extranjeras	1.182.069	52,17	6.666.399	84,44
Covenssa	224.826	9,93	479.125	6,07
	2.265.587 tons.	100,—	7.894.922 tons.	100,—

Anexo N° 1

TONELAJE DWT. Y FECHA DE CONSTRUCCION DE LAS NAVES DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Naves de empresas afiliadas a la Asociación Nacional de Armadores

<i>Empresas</i>	<i>Tonelaje dwt.</i>	<i>Año construcción</i>
<i>1) Cía. Sud Americana de Vapores:</i>		
Motonave "Elqui"	17.264	1960
" " "Illapel"	17.264	1960
Vapor "Andalién"	10.672	1955
" " "Lebu"	10.672	1955
" " "Aconcagua"	9.970	1944
" " "Copiapó"	9.970	1943
" " "Maipo"	9.970	1944
" " "Imperial"	9.970	1944
Motonave "Maule"	7.000	1957
" " "Lircay"	7.000	109.752 1957
<i>2) Cía. Chilena de Navegación Interoceánica:</i>		
Motonave "Acapulco"	7.150	1960
" " "Arauco"	7.150	1960
" " "Almagro"	6.020	1945
" " "Andino"	6.020	1945
" " "Allipén"	7.470	1955
" " "Naguilán"	7.360	1955
Vapor "Santa Fe"	12.322	(reconstr.) 1959
(administrado; pertenece a la Naviera Santa Fe).	-----	53.492

3) *Soc. Anónima de Navegación
Petrolera:*

<i>Empresas</i>	<i>Tonelaje dwt.</i>		<i>Año construcción</i>
B.T.T. "Manantiales"	26.145		1954
" "Punta Arenas"	23.200	(reconst.)	1960
" "Sonap"	16.500		1952
		65.845	

4) *Empresa Marítima del Estado:*

B/m "Concepción"	3.500		1960
" "Valdivia"	3.500		1960
" "Coquimbo"	3.249		1959
" "Tocopilla"	3.249		1960
Vapor "Villarrica"	2.829		1943
B/m "Lago Gral. Carrera"	2.100		1960
" "Navarino"	1.815		1951
" "Angelmó"	1.685		1959
" "Osorno"	1.375		1953
Vapor "Taitao"	942		1921
" "Austral"	550		1912
" "Trinidad"	221		1929
		25.015	

5) *Naviera Coronel S. A.:*
(administrados por Naviera Chilena
del Pacífico S. A.)

Vapor "Boca Maule"	9.340		1948
" "Federico Schwager"	9.340		1948
		18.680	

6) *Martínez, Pereira y Cía. S. A. N.:*

Motonave "Castilla"	6.055		1945
" "Isabella"	1.830		1957
" "María Elisabeth"	1.654		1953
" "Antonia"	1.640		1953
" "Carmen"	1.610		1954
" "Fina"	1.610		1952
Motonave "Antofagasta"	1.773		1955
(administrado; pertenece a la Corporación de Fomento de la Producción).		16.172	

7) *Cía. Naviera Arauco S. A.:*

Vapor "Don Matías Cousiño"	5.180		1954
" "Doña Isidora"	5.080		1949
" "Don Benjamín Squella"	3.600		1925
		13.860	

8) *Naviera Chilena del Pacífico S. A.:*

Vapor "Almendro"		3.550	1920
" "Araucaria"		2.850	1924
		6.400	
Total asociadas:	46 naves con		309.216 tons. dwt.
Total no asociadas:	16 naves con		10.471 " "
			319.687 tons. dwt.
Tonelaje total de la Marina			
Mercante:	62 naves con		319.687 tons. dwt.
Porcentaje de naves asociadas:			
			96,72 %

Anexo N° 2-a

EDAD DE LAS NAVES DE LA MARINA MERCANTE DE CHILE

Tonelaje de las empresas afiliadas a la Asociación Nacional de Armadores e Independientes

Detalle	1 9 3 9			1 9 5 9			1 9 6 2		
	Nº de naves	Tonelaje dwt.	%	Nº de naves	Tonelaje dwt.	%	Nº de naves	Tonelaje dwt.	%
Con menos de 5 años	3	16.346	9,48	5	25.815	10,44	15	117.463	36,74
" " " 5 a 9 años	4	17.829	10,34	14	58.829	23,80	11	75.551	23,64
" " " 10 " 19 "	25	57.914	33,60	21	101.336	41,00	21	110.211	34,47
" " " 20 o más "	39	80.301	46,58	24	61.216	24,76	15	16.462	5,15
	71	172.390	100,—	64	247.196	100,—	62	319.687	100,—

Anexo N° 2-b

**ALTAS Y BAJAS EN EL TONELAJE DE LA MARINA MERCANTE
NACIONAL**

Naves afiliadas a la A.N.A.

<i>D e t a l l e</i>	<i>Nº de</i>		<i>Tonelaje dwt.</i>	
	<i>naves</i>	<i>Bajas</i>	<i>Altas</i>	<i>Saldos</i>
Total en julio de 1961	52			297.699
<i>Cía. Sud Americana de Vapores:</i>				
“Maule” (incorporado en diciembre 1961)			7.000	
“Lircay” (incorporado en julio 1962)			7.000	
<i>Cía. Ch. de Navegación Interoceánica:</i>				
“Ancud” (vendido en noviembre 1961)		5.775		
“Allipén” (incorporado en marzo 1962)			7.470	
“Naguilán” (incorporado en marzo 1962)			7.360	
<i>Sociedad Anónima de Navegación Petro- lera:</i>				
“Manantiales” (incorporado en septiem- bre 1961)			26.145	
<i>Cía. Nav. Haverbeck y Skalweit S. A.:</i>				
(puso término a sus actividades navieras el 31 de marzo 1962)				
“Allipén” (vendido en marzo 1962)			7.470	
“Naguilán” (vendido en marzo 1962)			7.360	
“Tornagaleones” (retirado por término actividades)			5.000	
“Alberto Haverbeck” (retirado por tér- mino actividades)			3.625	
<i>Martínez, Pereira y Cía. S. A. N.:</i>				
“Gloria L” (naufragó en julio 1962)			1.683	
<i>Soc. Nav. Norte Grande Ltda.:</i>				
(Renuncia por paralización actividades en diciembre 1961)				
“Arica” (retirado por paralización acti- vidades Cía.)			1.100	
<i>Cía. Marítima Valck y Monckton S. A.:</i>				
(Ex asociado a contar 5 marzo 1962)				
“San Patricio” (ex asociado)			4.600	

tadística y Censos solicitándole nos dé a conocer el cabotaje nacional, la carga que sale al exterior y qué banderas la llevan.

El señor TOMIC.—Estoy dando, en este instante, referencias del comercio de exportación.

El señor LARRAIN.—¿De los puertos de todo el país o de uno determinado?

El señor TOMIC.—En el conjunto del país.

Como lo ven los Honorables colegas, lo que me interesa mostrar o comentar son dos aspectos: por un lado, la situación verdaderamente insostenible en que estamos con respecto al manejo de esto...

El señor WACHHOLTZ.—¿Podría decirme Su Señoría si esa estadística se expresa en precio o en peso?

El señor TOMIC.—Comprende los dos rubros: en peso, en tonelaje, y en el valor de los fletes.

Acabo de darla, en este instante, en tonelaje transportado. Las repito, los barcos chilenos transportan hacia Chile sólo el 21,67%, de los 2.265.000 toneladas de mercadería extranjera importada el año 1961 por los puertos chilenos. Y en cuanto a la exportación, repito: de las 7.894.000 toneladas embarcadas el año 1961 en los puertos chilenos, se embarcaron solamente 749.000 toneladas, es decir el 9,49%, en barcos chilenos.

Sus Señorías pueden apreciar el gigantesco margen de avance que existe para la economía nacional en este rubro decisivo.

Y respecto al flete en dólares, tengo a la mano, del mismo origen —de la Asociación Nacional de Armadores— los porcentajes en esa moneda; por desgracia, sólo para el comercio de importación. En un conjunto de fletes de 55.000.000 de dólares, cobrados en 1961, los barcos chilenos percibieron sólo 12.000.000 de dólares, es decir, el 22%.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Quiero insistir en el envío de un oficio a la Dirección de Estadística y Censos o al Ministerio de Hacienda, para que se

haga llegar aquí los datos estadísticos de las importaciones en mercadería, en tonelaje y en valores, pues estimo que son graves los datos que ha dado el señor Senador.

—*Se anuncia el envío del oficio.*

El señor IBAÑEZ.—Estimo necesario que se conozcan esos datos, pero puedo anticipar una información que, me parece, contribuirá a ilustrar al Senado sobre el problema.

Como ha quedado demostrado, en el comercio exterior de Chile hay un inmenso desequilibrio entre las importaciones y las exportaciones. ¿Podría Su Señoría repetir las cifras globales?

El señor TOMIC.—Las importaciones son 2.265.000 toneladas y la exportaciones, 7.894.000.

El señor IBAÑEZ.—Ocurre que los productos que se exportan pagan muy bajo flete, debido a que parte de los barcos que efectúan esos embarques vienen en lastre a Chile y gran parte de ellos recogen carga en otros países. Por eso, la marina mercante nacional, si bien puede aumentar el arrastre de tonelaje, no podrá absorber nunca la totalidad de los fletes. Sus barcos no tienen flete de vuelta hacia Chile; en cambio, lo tienen los de otras compañías, que obtienen carga en países limítrofes con el nuestro, especialmente los del norte, como el Perú, en los cuales incluso aceptan fletes que les pueden significar pérdidas.

El señor TOMIC.—Si se tratara de que los barcos chilenos absorbieran los diez millones de carga marítima, tendrían valor las observaciones del señor Senador; pero, si Su Señoría tiene presente que de 2.265.000 toneladas de importación apenas 400 mil son transportadas en dichos barcos, podrá apreciar las posibilidades de aumentar nuestra capacidad de transporte.

El señor IBAÑEZ.—Sólo faltaría, para completar la información solicitada, que se nos proporcionaran también datos sobre movimiento marítimo por naves chi-

lenas en el curso de los últimos seis u ocho años, para que el Senado pueda apreciar cómo se ha incrementado ese transporte. Pido oficiar, en ese sentido, a quien corresponda.

—*Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del señor Senador.*

El señor TOMIC.—Es muy poco el aumento.

El señor VIAL.—Quisiera saber si las informaciones proporcionadas por el Honorable señor Ibáñez se refieren a barcos con bandera nacional o también a los arrendados por compañías chilenas. Muchas mercaderías —casi todo el salitre— son transportadas en barcos arrendados, que pagan sólo el “charter” correspondiente; pero, como es lógico, la utilidad obtenida es para la Corporación del Salitre.

Asimismo, varias compañías nacionales prefieren el sistema del arrendamiento, por ser más bajos los costos de operación.

Si se considera tal circunstancia, cambia substancialmente la estadística.

El señor RODRIGUEZ.—Eso es lo que hemos condenado, en materia de política naviera.

El señor TOMIC.—En la clasificación

por banderas, hay cuatro tipos de barcos: chilenos, de convenio, extranjeros y de la COVENSA.

He creído demostrar al Senado cómo desperdiciamos las enormes posibilidades que emanan de nuestra geografía, de la naturaleza. Los productos exportados al resto del mundo son: salitre, cobre y hierro. No requieren instalaciones complicadas, barcos frigoríficos ni tripulaciones especialmente adiestradas. Es la carga más fácilmente absorbible por la industria naviera de un país.

Me alegro mucho del interés suscitado en el Senado, aunque dilatará un poco mi intervención.

Antes de pasar a otro tema, deseo pedir que se inserte en mi discurso un cuadro sobre el cabotaje realizado en 1961 por barcos chilenos en nuestro litoral. Ahí encontraremos otro dato lastimoso. Me refiero a la situación deplorable de que la “carga general” constituye sólo el 19 por ciento del total; el resto corresponde a combustibles y minerales.

—*Se accede a lo solicitado.*

—*El documento que se acuerda insertar dice:*

“CABOTAJE TRANSPORTADO EN EL AÑO 1961

Análisis de las cuatro grandes divisiones

Rubros	1er. Semestre	2º Semestre	Total	%
<i>Transporte de productos en toneladas-fletes</i>				
Carga general	264.687	411.335	676.022	19,65
Combustibles líquidos	692.334	770.907	1.463.241	42,54
Minerales a granel	370.731	302.887	673.618	19,58
Carbón de piedra	366.897	260.245	627.142	18,23
	1.694.649	1.745.374	3.440.023	100%
<i>Valor de sus fletes</i>				
Carga general	Eº 2.514.007	Eº 3.965.894	Eº 6.479.901	16,68
Combustibles líquidos	11.657.175	13.876.253	25.533.428	65,71
Minerales a granel	2.562.204	2.111.949	4.674.153	12,03
Carbón de piedra	1.260.533	906.614	2.167.147	5,58
	Eº 17.993.919	Eº 20.860.710	Eº 38.854.629	100%”

El señor TOMIC.— Por desgracia, no es ésta la única consecuencia de la falta de una política de transportes.

Deseo agregar un antecedente que no debe parecer mezquino a los señores Senadores.

En Chile, país con cuatro mil kilómetros de litoral, con tradición marítima y con un destino vinculado al mar, estamos viviendo, en los mismos instantes en que se discute este proyecto, la situación grotesca de que debería cerrarse, por honestidad, la escuela en que se forman los pilotos de la marina mercante.

En los últimos días, recibí la visita de muchachos que estudian tres años en la Escuela Naval, para luego embarcarse otro más en barcos de la Armada y de la Marina Mercante. En total, estudian cuatro años, al cabo de los cuales no tienen dónde emplearse, dónde encontrar ocupación. Vinieron al Senado a solicitar el cierre de la escuela, a pedir que ella no reciba más alumnos, porque los ya egresados no logran conseguir empleo. Capitanes de la marina mercante están sirviendo como pilotos primeros o segundos, para no quedarse sin trabajo. ¡A tal punto hemos llegado en el abandono de los intereses nacionales vinculados tan directamente al mar y a la marina mercante nacional!

Respecto del otro rubro fundamental del transporte, los ferrocarriles, hemos escuchado ya que el déficit de la empresa es de 86 mil millones de pesos.

Con ocasión de la campaña electoral, me cupo intervenir en un foro ferroviario en Valparaíso.

En esa oportunidad, descubrí algo que me halaga como chileno: la eficiencia de los ferrocarriles del Estado. Si bien no es ella comparable a la de los países más modernos, su nivel es mucho más alto que el de cualquiera otra nación latinoamericana. En la pautas de los ingenieros, a base de "hombre-kilómetro-vía" y de "hombre-tonelada-kilómetro", la Empresa de los Ferrocarriles del Estado es eficiente, lo

cual no significa que no sea susceptible de una mejor administración, sustentada en una política comercial más agresiva, para absorber un margen mayor del transporte nacional.

El déficit de la empresa no le es exclusivamente imputable. Es consecuencia del desorden general del país y de la carencia de una política nacional de transportes.

La cita se hace, si no me equivoco, en la página 31 del informe de la Comisión de Hacienda, es muy clara. Se consignan expresiones del director general de la empresa en cuanto a que "uno de los recursos eventuales para financiar esta ley sería la utilización de los trece millones de dólares que el Fisco no ha entregado todavía a la empresa, de los quince que debía darle en 1962". ¡De quince millones el Fisco ha entregado dos!

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Entiendo que para bienes de capital.

El señor TOMIC.—Sí, pero ello señala que no existen ni coherencia ni continuidad en los programas elaborados.

¿Qué sentido tiene planificar inversiones de quince millones de dólares para luego entregar solamente dos millones?

Otra prueba del desorden que comento. En la Comisión suprimimos un artículo, el 2º, cuya fraseología daba en verdad la impresión de estar creando un Frankenstein del transporte. En virtud de ese artículo, llamado del "monopolio", todas las empresas públicas, fiscales y semifiscales, y en general todas aquellas personas jurídicas en las cuales el Estado tenga participación directa o indirecta, o la Corporación de Fomento, estaban obligadas a utilizar los servicios exclusivamente de empresas estatales de transporte.

Frente a disposición de tal magnitud, cabe preguntarse hasta dónde resulta admisible imponer una obligación de esa naturaleza y cuáles son, siquiera, las posibilidades reales de la Empresa de los Ferrocarriles de absorber esa carga.

El propio director declaró que la redac-

ción no había sido sugerida por la empresa ni representaba sus aspiraciones.

Como puede apreciar el Senado, se trataba de una proposición desmesurada, insostenible en el plano técnico. No había ningún estudio de volumen de carga ni de la capacidad real de absorberla ni de los costos ni de los alcances geográficos o jurídicos. Por su parte, el director de la empresa precisó que los 500 mil escudos de rendimiento del citado artículo 2º representaban una tercera parte del gasto autorizado en el presupuesto general de la nación a los Ministerios para el pago de transportes y fletes. Nadie puede negar que es razonable la aspiración de la empresa de participar en el transporte fiscal.

Sin embargo, cabe preguntar: ¿se necesita en verdad una ley para que los Ministerios de Educación o de Salud transporten el mobiliario de las escuelas, el de sus servicios o el de su personal por intermedio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado? ¿No es evidente que una mínima coordinación entre las entidades representativas del Gobierno permitiría a esa empresa transportar la tercera parte de los fletes autorizados en el presupuesto de la nación? Ciertamente, lo es.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Basta con una simple recomendación de carácter administrativo del Gobierno.

El señor TOMIC.—Así lo estimamos nosotros: que no era necesario establecer, por ley, la obligación de que el Ministerio de Educación Pública utilizara los servicios de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El señor RODRIGUEZ.—La observación del Honorable señor Tomic es muy atendida; pero temo que, desgraciadamente, ocurra lo contrario. Lo digo por la experiencia que, en otro plano, tuvimos quienes fuimos consejeros del Banco del Estado de Chile en representación del Senado.

De acuerdo con la ley orgánica de dicho banco, todas las instituciones fiscales deben mantener en él sus depósitos. Sin

embargo, muchas reparticiones públicas los mantienen en la banca privada.

Ojalá no ocurra también, con relación a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que algunas instituciones del sector público utilicen los servicios de transporte de empresas privadas.

El señor TOMIC.—Repito a Su Señoría que la empresa sólo pretendía participar en el flete que el presupuesto de la nación autoriza a los Ministerios. No se trata de todo el sector público, sino de la autorización concedida a aquéllos para gastar 1.500 millones de pesos en fletes.

El señor RODRIGUEZ.—Estimo que hay una pequeña equivocación en lo manifestado por el Honorable señor Tomic, cuyas opiniones, en términos generales, comparto.

Señalé en la Comisión un hecho que me alarma. En el presupuesto de la nación, para gastos de transportes del sector público en general, se consigna una cantidad cercana a los mil quinientos millones de pesos, si no me equivoco.

El señor TOMIC.—Sí, señor Senador.

El señor RODRIGUEZ.—De esa cantidad, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado absorbe, en este momento, sólo ciento cincuenta millones de pesos. Eso me alarma, y así lo expresé.

El señor TOMIC.—En conclusión, mediante medidas administrativas es perfectamente posible para la empresa seguir obteniendo los quinientos millones de pesos de mayor ingreso que aspiraba a recibir de acuerdo con el proyecto. Por lo menos, son quinientos millones que no deberían restarse, tan a primera vista, del financiamiento o del cálculo de recursos estimados necesarios para financiar la iniciativa en estudio.

Quiero agregar algunas palabras, finalmente, para referirme al transporte caminero.

El señor LARRAIN.—Permítame una interrupción, señor Senador.

Comparto la opinión de Su Señoría



pecto a la cuál fue el propósito de la empresa con relación al artículo 2º; pero, por desgracia, en las Comisiones nos encontramos abocados al estudio de la disposición aprobada por la Cámara de Diputados, completamente diversa de la limitada intención expresada por el director de dicha repartición.

Ese artículo tenía extraordinaria amplitud y su aplicación significaría para la empresa —llamémoslos así— un posible ingreso de 500 millones de escudos. Pero, en la práctica, representaba dar un golpe de muerte a todas las actividades que en la actualidad desarrollan los camiones en el país. La Comisión tuvo en cuenta que el precepto equivalía a liquidar una actividad muy importante, constituida por más de 160.000 pequeños empresarios. Significaba privarlos de toda posibilidad de continuar en una labor conveniente para el país y que ha permitido, en libre competencia con la empresa, satisfacer las necesidades de transporte. Por eso, me parece conveniente y necesario rechazar el artículo.

Si el proyecto se hubiera circunscrito a la limitada intención de sus autores, probablemente lo habríamos acogido en esta parte; pero nos encontramos con el tenor literal de la gravísima disposición aprobada por la Cámara.

Dicho precepto es del todo inconveniente, perjudicial, atentatorio contra la libertad de trabajo y, en fin, traería múltiples y graves consecuencias para el desarrollo económico del país. Por eso, la Comisión se vio obligada a rechazarlo.

El señor TOMIC.—En efecto, tal como lo expresé denantes, la disposición era tan desmesurada con relación a las obligaciones impuestas y a los resultados anunciados, que la Comisión procedió como Su Señoría ha explicado.

Si examinamos el transporte caminero, asistimos a otra manifestación de las consecuencias perniciosas para la economía nacional de la falta de una política en la materia, como lo mencionó con anteriori-

dad el Honorable señor Rodríguez al referirse al plan de la CORFO. Tengo a la mano ese plan, y en él se consignan, para el transporte caminero, sumas inmensamente mayores que para el desarrollo del transporte ferroviario.

Voy a leer algunas cifras.

Para ferrocarriles establece una inversión de 300 millones de escudos, en el lapso de diez años, de 1961 a 1970; 140 millones para puertos y marina mercante; 498 millones para caminos, y para la importación de camiones —se hace expresa mención de estar eliminados los automóviles—, 399 millones de escudos.

Puede decirse, en términos generales, que el plan de la CORFO otorga 900 millones de escudos para el desarrollo del transporte caminero, contra 300 millones para el ferroviario y 140 para el marítimo. A pesar de lo anterior, si hacemos un examen de las cifras año por año, nos encontraremos con que en lugar de los 22 millones de escudos desinados a la importación de camiones en 1961, se gastaron 40 millones; o sea, casi el doble de lo presupuesto.

Hay, pues, cifras desmesuradas, que alteran todo el equilibrio requerido por el propio plan decenal de desarrollo. Por lo demás, tal desorden produce un exceso en la capacidad de carga, que está derivando en una situación de ruina económica para los empresarios privados de esa actividad.

Paso ahora a comentar el texto mismo del proyecto, analizado ayer desde el punto de vista de la Democracia Cristiana por los Honorables señores Pablo y Frei.

Debo decir que hemos estado totalmente de acuerdo, en el Senado y en la Cámara, en apoyar las demandas del personal, tanto en lo relativo a la pauta única como al aumento de un grado para el personal de la planta de servicios. No quiero abundar en los motivos que justifican tales demandas. No se trata de hablar aquí, como alguien dijo, "para la galería". Son

hechos sociales profundos, frente a los cuales hemos tomado compromisos desde antiguo.

Deseo, sin embargo, comentar algunos aspectos concretos del proyecto.

En primer lugar, la satisfacción con que los representantes de Valparaíso hemos visto desaparecer, en la Cámara de Diputados, la monstruosidad que significaba dar a Santiago el carácter de "puerto-aduanero" para las importaciones hechas por la primera ciudad nombrada. De acuerdo con el artículo 2º, referente al monopolio del transporte —acabo de indicarlo y no quisiera que mi afirmación cayera en el vacío— por la vía administrativa están disponibles, o deberían estarlo, esos mismos 500 millones de pesos que no hemos asignado por la vía legal, por las razones que explicó el Honorable señor Larraín.

Por desgracia, la Comisión hubo de pronunciarse sobre un artículo cuyo texto era desproporcionado. Probablemente, en los límites en que la empresa lo requería, no habría habido reparo para asegurarle la cuota que ella solicitaba de los transportes del sector público.

Deseo, en seguida, referirme al peaje, en primer lugar, para dejar constancia de la comprensión con que ha procedido la Comisión, que —estoy seguro— habrá de compartir el Senado, para mantener la vigencia de las leyes números 12.017 y 14.587, que disponen el pago de peaje en las provincias de Aconcagua y Valparaíso, y, en seguida, para definir una posición de principios.

Sin preocuparnos las reacciones de determinados sectores y sólo teniendo presente el interés nacional, estimamos necesaria la coordinación de los medios de transporte, sin que tal coordinación suponga la propiedad estatal. Por lo mismo, la competencia entre los medios de transporte debe plantearse en términos adecuados, para que sea constructiva.

En otras palabras, no nos oponemos a

la idea de que exista un peaje caminero por el uso de obras de artes costosas, a fin de contribuir al financiamiento de este tipo de obras y de establecer condiciones equitativas y normales de competencia con los otros medios de transporte, dentro de un plan coordinado.

En el artículo 22, hemos presentado indicación para comprender en sus disposiciones el ramal de Petorca a Cabildo. Este ramal de 34 kilómetros de vía férrea, que está siendo levantada —19 kilómetros de línea han sido retirados en tres meses—. Nuestra indicación tiende a que rija respecto de este ramal la cesión gratuita, por la empresa, de las estaciones, para escuelas, y de las casas de jefes de estación, para postas médicas rurales. Sobre este mismo particular y a petición del Senador que habla, se acordó, hace unas tres semanas, oficiar a la empresa, y ha recibido una carta de su director general, quien manifiesta su conformidad y expresa estar en conversaciones con los respectivos Ministerios respecto de esa iniciativa.

El artículo 22 del proyecto dispone igual procedimiento sobre las instalaciones del ramal de Chillán a Recinto; en consecuencia, no se trata sino de ampliar el criterio ya aprobado por la Comisión al ramal de Petorca a Cabildo, donde el aislamiento de la población será peor. Los vecinos y autoridades de Petorca y Hierro Viejo me han expuesto las condiciones deplorables en que han quedado esas localidades con el levantamiento del ferrocarril. Me han indicado cuánto ha subido el costo de la vida en Petorca, Hierro Viejo y Pedegua, desde que se paralizó el ferrocarril. Pido públicamente al señor Ministro de Hacienda —ya que no he podido hacerlo de otra manera— la ampliación a las comunas de Petorca y Cabildo, y al pueblo de Chincolco, que forma parte de esa comuna, del 15% de la asignación de zona.

Dejo constancia de que, en lo relativo a los artículos aprobados por la Cámara de

Diputados sobre el mantenimiento de la línea férrea de Petorca a Cabildo y de Quinquimo a Papudo, la posición del Honorable señor Pablo provenía del acuerdo general de no votar estos artículos mientras no celebráramos una reunión, la cual se realizó después; de manera que no es que nuestro partido sea contrario a lo resuelto por esa rama del Congreso, sino que su representante en la Comisión no estaba en situación de comprometer al partido en un voto determinado.

Quiero referirme, aunque sea por algunos minutos, al problema del financiamiento. Hay en él dos aspectos que debemos plantear, como los planteó el Gobierno en lo relativo al Estatuto Médico Funcionario y al encasillamiento del personal del Servicio Nacional de Salud.

Tiene el Senado por resolver todavía un problema de financiamiento de la iniciativa en debate, puesto que, tal como ha sido aprobado por las Comisiones, no se cubre aún el gasto total. Y existe, además, el gran problema del financiamiento del déficit fiscal.

En el proyecto relativo al Servicio Nacional de Salud, el Gobierno creyó oportuno obtener la aprobación de lo que se ha llamado "un capítulo anticipado de la reforma tributaria", capítulo que permitirá al Gobierno una mayor percepción, del orden de treinta mil millones de pesos, del impuesto territorial sobre los bienes urbanos y rurales.

Para financiar el proyecto en debate y crear recursos fiscales, los Senadores demócratacristianos hemos presentado tres indicaciones, con responsabilidad patriótica, sin ánimo mezquino: la primera, una indicación sustitutiva del artículo 8º, que tenía por objeto reconocer un hecho, el de que las importaciones realizadas en el curso del año 1962 con dólares de 1.050 pesos representarían para aquellos de los importadores para quienes esta materia fuera un "stock", la posibilidad de vender a un dólar de 1.600, 1.700 o 1.800. Y esa dife-

rencia es legítimo gravarla en beneficio de la comunidad.

Presentamos una indicación bien fundada; el señor Ministro de Hacienda la estimó viable y ofreció traerla con la redacción adecuada y en forma concreta, pues hay situaciones de hecho que deben ser examinadas. No debe olvidarse que el país importa 400 millones de dólares al año, y a una parte de ellos puede aplicarse legítimamente este gravamen, que produciría recursos fiscales por varios miles de millones de pesos.

La segunda fuente de financiamiento propuesta en la indicación de los cuatro Senadores demócratacristianos tiene por objeto eliminar el régimen de depósitos de importación y modificar, en cambio, el gravamen arancelario, con ventajas incluso para los importadores, lo que daría posibilidad de ingresos ciertos fácilmente estimables en diez millones de escudos a beneficio fiscal.

Esto lleva al tercer aspecto que ha sido también discutido en la Comisión y en la Sala: el problema del rescate de los bonos-dólares. Son dos cosas que están ligadas, puesto que el señor Ministro de Hacienda, con una franqueza que le aplaudo y que ha observado en el Senado a lo largo del año que desempeña esa Cartera, manifestó en la Sala su completa conformidad con el fundamento ético y las posibilidades de rendimiento tributario de esa indicación; pero manifestó que, a su juicio, no había otra manera de postergar el pago de estos bonos, que se hacían exigibles a fin de año, que permitirles seguir gozando de la actual franquicia como arrendadores del depósito de exportación.

Se trata de 40 millones de dólares que se arriendan a un interés de 17 por ciento más el interés que les paga la Caja de Amortización, de 7 por ciento, o, para otros, de 5 por ciento. Prefiero hacer el cálculo sobre este último porcentaje. En conjunto, perciben un 22 por ciento de interés en dólares, libre de impuestos. El 22 por ciento sobre cuarenta millones de

dólares equivale a 8.800.000 dólares al año, libres de todo gravamen.

Esos 9 millones de dólares en intereses, liquidados al cambio de corredores, representan, para los tenedores de los pagarés, un ingreso neto de 16 mil millones de pesos, exentos de impuesto.

A mi juicio, enfrentar este problema no admite mayor demora. Es una situación que debe ser afrontada por el Gobierno y el país de un modo extremadamente serio.

Acabamos de despachar un proyecto sobre pago de las deudas en dólares. A la mayoría, nos pareció justo que los chilenos con crédito exigibles, contratados para ser pagaderos en dólares, recibieran el pago de ellos al cambio de 1.053 pesos por dólar.

Pues bien, así como esos preceptos obligaron a los chilenos acreedores de deudas en dólares a recibir el pago al cambio de 1.053 pesos, ese mismo criterio, en mi opinión, debe aplicarse a estos otros chilenos cuyos deudores no son personas naturales o jurídicas, sino la comunidad nacional. Existe una misma razón para aplicar la misma disposición.

Si alguien me dice que, sin embargo, la ley de los bonos-dólares fue hecha tan hábilmente que los artículos tales y cuales no permitirían dictar normas semejantes, yo le contesto que la ley no tiene más fundamento que la moral, la equidad, la justicia. De allí saca su validez.

Es una forma de expresar con precisión los derechos y las obligaciones, cuya fuente no es la arbitrariedad de la letra de las disposiciones, sino su contenido ético y moral.

Insisto en que hay sobre todo un problema moral. Particularmente en las condiciones en que el país vive, no podemos, con los ojos abiertos, estar aceptando un sistema en virtud del cual estos pocos titulares de los bonos-dólares van a recibir 9 millones de dólares en intereses libres de impuestos. Son 16 mil millones de pesos, si se convierten al cambio de co-

rredores, como están autorizados, libres de impuestos. ¡Es dos veces el total del costo del proyecto de Ferrocarriles, que beneficia a treinta y cinco mil jefes de familia!

Estos son los intereses. Es, además, legítimo calcular las ganancias que han hecho al comprar estos bonos dólares a 1.050 pesos y al liquidarlos a 1.800 pesos.

No estoy hablando de la renta, sino de ganancias de capital en valores efectivos. Las diferencias alcanzan cifras inmensas: 28 ó 30 mil millones de pesos más.

Se me dirá, "no, señor, porque lo que ellos prestaron o utilizaron fueron dólares". Admito que debe hacerse una distinción entre los tenedores de estos bonos. Hay una situación diferente para el extranjero residente en el extranjero —lo digo como un modo de simplificar mi argumento— que compró estos bonos y el chileno o el extranjero residentes en Chile.

Para estos cálculos, me preocupé de conseguir en la Bolsa de Comercio la tabla de valores correspondientes a diversas acciones en 1959 y en 1962, tales como Papeles y Cartones, Copec, Cemento Melón, etc. Supongamos, más precisamente, Papeles y Cartones. Mil acciones vendidas en 1959 podían transformarse en 700 bonos-dólares. Hoy día, los 700 bonos-dólares vendidos al cambio de corredor podrán transformarse en dos mil acciones de Papeles y Cartones.

De manera que, además de los intereses en dólares provenientes del arrendamiento de estos bonos-dólares libres de impuesto y la diferencia con el capital inicial que tenía la persona cuando vendió sus mil acciones de Papeles y Cartones (el mismo argumento puede hacerse respecto de acciones COPEC ó Cemento Melón, con una leve diferencia más bajas éstas), esa persona podría hoy duplicar el número de acciones que fue su capital inicial.

El señor IBÁÑEZ.—El problema es totalmente diferente, señor Senador, pues hay que considerar las crías.

El señor TOMIC.—La diferencia sería algo mejor; pero no habría podido duplicar el capital en dos años, pues, si así fuera, las sociedades anónimas estarían en situación fabulosa.

Por ese motivo, pido al señor Ministro y, por su intermedio, al Gobierno, que se tomen las decisiones que el país necesita, decisiones que, por un lado, correspondan a los valores de orden moral envueltos, y, por el otro, a la necesidad de una norma común para todos los que en esta hora viven instantes de tanto apremio y dificultades que son todos los chilenos.

En mi concepto, no es posible mantener a un pequeño número de privilegiados en este plano que no vacilo en calificar de escandaloso. Esto debe tener término.

Por eso, solicito al señor Ministro tenga a bien analizar la nómina de los tenedores a fin de establecer la verdadera situación, para que, sin herir los legítimos intereses, pueda procederse con eficacia.

No deseo comprometer al señor Ministro, pero entiendo que alrededor de un 30 por ciento de estos bonos-dólares tienen propietarios extranjeros y el 70 por ciento restante, en esos órdenes de magnitud, pertenecen a chilenos.

Vuelvo a repetir, nadie podría entender, por qué, respecto de otros chilenos a quienes también deben dólares, hemos creído justo dictar una ley para que se les paguen éstos a \$ 1.050, mientras a los tenedores chilenos de dichos documentos deba pagárseles a \$ 1.800 por dólar. El distingo entre los tenedores del extranjero y los residentes en Chile obedece a que la situación de hecho es otra y, además, podría serlo también la situación moral. Pero, si sólo el 30 por ciento de los bonos-dólares exigibles este año se halla en poder de extranjeros, ese porcentaje representa trece millones de dólares.

Creo, señor Presidente y señor Ministro, que ninguna otra inversión es más urgente para el Fisco chileno que el rescate de los bonos-dólares en manos de te-

nedores extranjeros, porque, a este nivel usurario de intereses y con este factor de inmoralidad y desigualdad, estamos destruyendo todo aquello que el Gobierno y las organizaciones internacionales sostienen ser indispensable en Chile: la estabilidad monetaria, un solo régimen cambiario, un clima general de austeridad. Todo eso se desploma cuando se producen situaciones legales como las que estoy analizando. Ello debe ser corregido.

¿De dónde obtener los 12 ó 13 millones de dólares mencionados? Estoy seguro de que el Gobierno dispone de muchos recursos; que el hecho de ser Gobierno permite no sólo dos o tres soluciones. Incluso me permitiría decir al señor Ministro que, para este fin, hasta sería justificado utilizar los 13 millones que no han sido entregados a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en el curso del año.

Estudiemos cualquiera fuente de financiamiento. Yo no vacilo en sugerir —no sé si ello sea posible o fácil— obtener ahora un endeudamiento con las compañías del cobre que permita disponer en forma anticipada de esos 13 millones de dólares para pagar a los tenedores extranjeros de bonos-dólares, que están desmoralizando al país con una tasa de interés usuraria, que permitiría financiar empréstitos por 200 millones de dólares y no por 40.

No quiero extenderme más. Sé que hay otros Senadores inscritos.

En estos puntos del financiamiento, no hemos hablado los Senadores democratacristianos para hostigar al Gobierno o denunciar un hecho que, por lo demás, es conocido del país, sino para pedir que se tome una decisión patriótica, responsable, seria, perfectamente definida en el plano moral, y que contaría con un gran respaldo de la opinión pública.

He dicho.

El señor CONTRERAS (don Víctor). —Nosotros votaremos favorablemente el proyecto, cuya finalidad es mejorar los

actuales sueldos y jornales del personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

En la Comisión de Economía y Comercio, hemos fijado nuestra posición y declarado que no nos satisface el financiamiento propuesto por la Cámara de Diputados. Con ello, no hemos pretendido desconocer las necesidades de 27 mil trabajadores que, a lo largo de todo el país, sirven en la Empresa de los Ferrocarriles. Si no dimos nuestra aprobación al proyecto en lo referente al artículo 2º de la Cámara, es porque consideramos que esa disposición arruinaría definitivamente a un vasto y modesto sector de la ciudadanía, como es el gremio de los camioneros, modestos trabajadores que han adquirido una máquina para ganarse el sustento diario. Muchos de ellos han invertido la economía de toda una vida en un vehículo. Como bien puntualizó el Honorable señor Rodríguez, otra es la gente responsable de la internación de 35 mil camiones. Ha sido el negocio de unos cuantos importadores, que han ganado con ello sumas fabulosas de dinero.

No desconocemos la urgencia de ayudar en estos instantes a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, pues somos resueltos partidarios de las entidades de carácter fiscal, pero estimamos necesaria una política de conjunto, que no sólo aborde el mejoramiento de las remuneraciones de su personal, sino que también estudie a fondo la situación económica en que se debate la empresa, para resolver su déficit y mejorar sus servicios.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha contribuido, en cierto modo e indirectamente, al problema de la competencia que le hace el transporte privado, porque, contando con una enorme capacidad de carga y de arrastre, no ha entrado a competir efectivamente en esta actividad y, por el contrario, se ha dedicado a retirar líneas, a dejar el campo abierto a sus competidores y a encarecer los pasajes y el transporte de carga.

Asignamos especial importancia al pro-

blema que afecta al personal ferroviario; pero, como chilenos —y esto deben comprenderlo sus dirigentes y afiliados—, junto con preocuparnos de que ellos tengan mejores remuneraciones, estamos pendientes de otros sectores que modestamente se ganan la vida en el transporte particular.

El financiamiento propuesto no es el adecuado, pues se basa en quitar dinero a un grupo de trabajadores para dárselo a otro. Debemos recurrir a otras fuentes de recursos, lo que, por cierto, afecta intereses de clase, de los grandes y de los ricos.

Las medidas que se pretende aplicar, referentes tanto a la restricción del transporte de carga por particulares como al problema del impuesto al dólar y al sistema de peaje, se traducen en tributos indirectos y vienen a imponerse ahora, después de largos años en que se ha venido hablando con insistencia sobre la necesidad de combatir la inflación monetaria. Me pregunto si el impuesto al dólar no afectará los costos de aquellos artículos de primera necesidad que estamos importando a diario y si el peaje, que se hace extensivo no sólo a los túneles, sino también a las carreteras, y en donde lo estime conveniente el Presidente de la República, no gravitará sobre el público consumidor. Sin duda, ello afectará a la población consumidora de nuestro país, en especial a los asalariados.

Cuando decía que en el financiamiento de otros proyectos de ley se habían hecho excepciones, me referí concretamente al proyecto modificador del estatuto del médico funcionario, que eleva la contribución sobre los bienes raíces no agrícolas. Se tuvo buen cuidado, por cierto, de eliminar a las empresas mineras y a las maquinarias destinadas al comercio, a la industria, a la minería o a nuevas construcciones. O sea, los únicos que pagaremos el aumento de remuneraciones de los médicos funcionarios y del personal de la Salud en general, seremos los chilenos: se libera de tal contribución a las empresas

extranjeras establecidas en nuestro país, cuyas utilidades nadie conoce. En su oportunidad, pedí antecedentes para conocer tales utilidades, y la Oficina de Informaciones del Senado me transmitió una comunicación del señor Director de Impuestos Internos en que decía que los balances de esas empresas eran de carácter secreto. ¡Nosotros, los legisladores, no tenemos derecho de saber si esta gente gana o pierde dinero! Se ha dicho que esas empresas ya tributan mucho. Y, ¿cuánto estamos tributando nosotros, los chilenos? Si no se hubiera hecho esa exclusión, ¿no habríamos obtenido los dineros suficientes para financiar el proyecto en debate, sin necesidad de imponer el peaje, el impuesto al dólar, el impuesto a las radioemisoras, a los diarios, etc.?

Las medidas propuestas son esencialmente inflacionistas y pesarán de manera fundamental, como he dicho, sobre los insignificantes sueldos y salarios de los trabajadores.

Al personal ferroviario se le ha hecho justicia así, a medias, sin resolver la totalidad de sus peticiones. Se ha aprobado la pauta única; se ha acogido, también, el efecto retroactivo a contar del 1º de mayo; se ha dado, asimismo, un grado de aumento al personal de la planta de servicio, donde habrá funcionarios que aún quedarán percibiendo la suma de 60.000 u 80.000 pesos mensuales.

Subsistirán una serie de irregularidades que, estimo, debieran ser consideradas en el segundo informe, como la desventaja en que quedarán grupos importantes de trabajadores.

Respecto de los profesionales, se hace discriminación en materia de asignación de título. Los ingenieros disfrutan, por este concepto, de una asignación equivalente al 25% de sus sueldos bases, mientras los arquitectos y abogados sólo perciben el 10%. ¿Qué razón existe para hacer tal diferencia? ¿Y cuánto empiezan a ganar estos profesionales? Ayer conversaba con un abogado de la empresa que me informaba

haber entrado ganando \$ 150.000 mensuales, es decir, lo indispensable para que no tuvieran que mantenerlo sus padres, pero absolutamente insuficiente para afrontar la responsabilidad de formar un hogar. A ello se agrega la imposibilidad en que se encuentran de atender un estudio profesional particular, pues la empresa les exige seis horas de atención diaria.

En seguida, existe el caso del personal integrado por los jefes de grupo, constituido por trabajadores que, después de 20 años de especializarse en una profesión, sea en mecánica o en electricidad, por ejemplo, con grado 11 del escalafón, reciben un título administrativo. Nada más injusto, a nuestro juicio, que este título otorgado a un hombre que ahora debe cargar con la gran responsabilidad de construir y reconstruir los diversos sistemas de señalización, comunicaciones, etc. Hicimos indicación para resolver la situación de esos servidores, pero, por desgracia, fue rechazada por la Comisión.

Los dirigentes de la Federación Industrial Ferroviaria solicitaron a la Comisión estudiara un reajuste de las pensiones de los jubilados ferroviarios, quienes, después de más de treinta años de servicio, han envejecido y no pueden dedicarse a otras actividades. Sin embargo, esa petición no contó con el patrocinio del Ejecutivo.

A mi juicio, aun cuando los señores Ministros manifestaron que, al discutirse el reajuste general de pensiones, se consideraría a esos funcionarios jubilados, ello debe hacerse a la brevedad, pues su situación no puede ser más angustiosa.

En seguida, tenemos el problema de los técnicos, quienes no sólo tienen estudios secundarios o de especialización técnica, sino también universitarios; pero no se les reconoce su calidad de técnicos. Actualmente, en la empresa existen 262 plazas de este tipo, pero 27 de los funcionarios que las ocupan han debido renunciar en vista de los bajos sueldos que perciben.

Se ha insistido en el propósito de me-

jorar la situación económica de ese personal; pero todos los clamores han sido desoídos. Esta gente empieza percibiendo un sueldo base, y después de 5 ó 10 años de trabajo, obtienen el ascenso de grado. Terminan su carrera como profesionales en la empresa después de trabajar 30 años, y jubilan con el sueldo inicial de un ingeniero.

Por otra parte, tenemos el problema de los contadores, a quienes se dijo, en la Comisión, que desempeñaban una función secundaria, y que sus cargos eran insignificantes. Tengo a mano una comunicación del Colegio de Contadores en la que se asevera que estos personales tienen gran responsabilidad en la contabilidad de la empresa; que no piden aumento de sueldos ni tratamiento especial, sino que se los considere como corresponde a su calidad de contadores, esto es, de acuerdo con sus títulos y su profesión.

En seguida, cabe destacar el caso del personal que labora en la imprenta de los Ferrocarriles, al cual se desconoce su derecho a determinados abonos por el trabajo nocturno y el ambiente tóxico en que actúan. El artículo 48 de la ley de imprentas establece que todo imponente de la respectiva sección de la Caja de Empleados Públicos y Periodistas que durante 20 o más años haya hecho trabajo nocturno, entre las 20 y las 6 horas, tendrá una jornada máxima de seis horas. Ellos están pidiendo un abono de tiempo por cada cinco años de trabajo, de acuerdo con la Ley N° 10.621; pero la empresa, ateniéndose al hecho de que ella tiene un estatuto propio, desconoce las conquistas alcanzadas por el gremio gráfico en sus luchas de largos años.

Formulamos luego indicación para considerar en el abono de tiempo a los herreros, candeleros y fundidores, es decir, aquella gente a la cual en cualquier industria se le reconoce el derecho de un mejor trato y goce de abono de tiempo.

Deseo finalizar mis observaciones reiterando que daremos nuestros votos favorables al proyecto en debate y, además,

que en la Comisión trataremos de renovar todas aquellas indicaciones que consideremos justas y encuadradas dentro de las necesidades más urgentes de los trabajadores, y en especial, de las destinadas a dar cumplimiento a disposiciones legales.

Por otra parte, trataremos, en lo posible, de ayudar a buscar un financiamiento; pero reitero una vez más que nos oponemos a todo impuesto que signifique aumentar la inflación, vale decir, alterar la situación económica de la población en general.

Por último, estimamos que, si no es posible encontrar el debido financiamiento, éste deberá imputarse al presupuesto de la nación, o sea, que el Gobierno destine los fondos necesarios para financiar no sólo el aumento de sueldos y salarios solicitados por el personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, sino también para mejorar sus servicios y darles una mejor orientación.

Nada más, señor Presidenté.

El señor TORRES CERECEDA.— Se suspende la sesión por un cuarto de hora.

—*Se suspendió a las 18.17.*

—*Se reanudó a las 18.45.*

El señor VIDELA LIRA (Presidente).

—Continúa la sesión.

Tiene la palabra el Honorable señor Jaramillo.

El señor JARAMILLO.—Señor Presidente, Honorable Senado:

En homenaje al tiempo, seré muy breve en la exposición que haré sobre el proyecto de remuneraciones del personal ferroviario. No me referiré en particular a los beneficios de la pauta única y al mejoramiento del personal, pues tales materias ya han sido debatidas con amplitud, y los Senadores del Partido Liberal, en términos generales, estimamos justos los beneficios que dicha pauta determinará. Formularé algunas observaciones respecto del artículo 2º del proyecto, pues tenemos la obligación de preocuparnos de él.

Tal como lo señalaba el Honorable señor Larraín hace algunos instantes, debemos —sin entrar a calificar la intención con que se puede aplicar un determinado precepto— atenernos al texto escrito, más aún cuando él viene despachado por la Cámara de Diputados.

Por eso, me referiré a los artículos 2º y 3º del proyecto, los cuales, por fortuna, han sido desechados por las Comisiones del Senado. A mi modo de ver, ellos son absoluta y totalmente inconvenientes.

A fin de financiar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en el artículo 2º se constituye un monopolio en los fletes en favor de dicha institución. A mi juicio, una empresa que, según los datos que tengo a la vista, proporcionados por su director general, tiene una capitalización de 44.637 millones de escudos al año, bien podría financiar con sus propios recursos el mayor gasto que significará la aplicación de la pauta única. Y si ello fuera insuficiente, para eso están algunos recursos tributarios que han sido considerados en el proyecto. Pero es injusto e inconveniente, desde todo punto de vista, crear un monopolio en favor de ella. Por lo demás, ello contradice fundamentalmente la esencia, los principios cardinales que presidieron el título V de la ley 13.305. No desconozco ésta, en su artículo 172, inciso 2º, dice: "Sólo por ley podrá reservarse a instituciones fiscales, semifiscales, públicas, de administración autónoma o municipales el monopolio de determinadas actividades industriales o comerciales".

Evidentemente, podemos constituir un monopolio, por ley, en favor de una entidad fiscal; pero, sin duda, ésa es la excepción a la regla general, que da iguales posibilidades a quienes se dedican a una industria o transporte determinado.

Por lo demás, si se elimina la competencia, si dejamos languidecer y —por qué no decirlo— morir a todas las empresas de transporte caminero, no me cabe la menor duda de que se alzarán las tarifas de la empresa, y el primer perjudicado será

el erario, que deberá aportar indirectamente lo que hasta ahora paga en forma directa.

Por estas razones, rechazo terminantemente ese concepto del monopolio.

Pero, además, debemos tener presentes otras consideraciones: vamos a arruinar el transporte caminero. Desde 1942 hasta la fecha, con gran esfuerzo de la ciudadanía, se está construyendo el camino pavimentado al Sur, ruta que va llegando a Temuco. . .

El señor PALACIOS.—¡ Ya pasó . . . !

El señor JARAMILLO.—Esa obra de vialidad, tan importante para nuestro país, no ha sido emprendida por simples motivos de ornato o de turismo, sino que responde a la necesidad de diversificar los transportes, a fin de que éstos no sólo sean hechos por ferrocarril, sino también por vías camineras. Y ahora que el camino está a punto de terminarse, nos damos cuenta de que quienes se dedican al flete caminero hacen competencia a los ferrocarriles, y de que es necesario, por lo tanto, conducirlos a la ruina. Esto no guarda ninguna lógica ni concordancia con las actividades normales que el país ha tenido desde 1942 hasta esta época.

Si miramos desde el punto de vista de las personas el daño que esta medida ocasionará, veremos que es de enorme magnitud.

El proyecto que estudiamos tiene por objeto mejorar la condición económica de veintisiete mil trabajadores del riel. Para ello se propone, entre otras medidas, consignar el monopolio del transporte en favor de los ferrocarriles, lo cual significará llevar a la ruina a más de 160 mil chilenos. La razón es muy simple: hay 35 mil camiones que recorren el país de norte a sur. Con esos 35 mil camiones, van sus choferes, ayudantes, los changadores, los encargados de la mantención de los vehículos, o sea, 160 mil personas que, de aprobarse la disposición acordada por la Cámara, serían llevados a una ruina total.

Considero de absoluta injusticia y fue-

ra de toda proporción el artículo 3º, que implanta el cobro de peaje en las cuestas de Angostura y de Zapata.

¿Cómo no va a ser absurdo que, para financiar un mejoramiento del personal ferroviario, se recurra, precisamente, a los competidores de esa empresa, a fin de que ellos aporten los medios económicos necesarios? Esto es tan absurdo como si ocurriera que, para construir una red de vialidad, se alzaran las tarifas ferroviarias.

El señor QUINTEROS.—¿Me permite una interrupción?

En realidad, el peaje está consignado en otras leyes, que lo establecieron respecto del túnel de Zapata; gravamen que aún subsiste. Tampoco se han formulado indicaciones para enmendar la legislación vigente.

Vale la pena precisar este punto. Conforme a leyes en vigor, dictadas para financiar la construcción de obras camine- ras en las provincias de Valparaíso, Aconcagua y Santiago, el Ejecutivo quedó facultado para imponer peaje en el túnel de Zapata, bajo la cuesta del mismo nombre, y se le dio una autorización respecto de los túneles de Lo Prado y Chacabuco. Este último, en construcción. La situación legal permite al Ejecutivo, si así lo desea, empezar a cobrar peaje, desde mañana mismo, en el túnel de Zapata, pues las disposiciones pertinentes están en plena vigencia y no han sido derogadas.

Quería sólo aclarar este punto legal.

El señor JARAMILLO.—Agradezco la aclaración hecha por el señor Senador.

En todo caso, se ha dispuesto ahora un nuevo peaje en la cuesta de Angostura.

Concuerdo en que el producto del peaje sea destinado al mejoramiento de los caminos existentes y a la ejecución de nuevas obras de vialidad. Pero no me parecen en absoluto adecuados los términos en que se consigna ese derecho en el proyecto, pues no responden a las modalidades y ne-

cesidades de que debe estar revestido ese tipo especial de gravamen.

Finalmente, deseo aludir al artículo 53 del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados, que no tuvo enmiendas en las Comisiones; disposición respecto de la cual quiero dejar de manifiesto la incongruencia que ella envuelve. Dispone ese artículo la inversión de 500 mil escudos en la construcción de estadios para los ferrocarriles. Pese a que todos somos partidarios del deporte —cuando era joven lo practiqué—, no podemos, en este proyecto, por lo distinto que es su objetivo, disponer que ciertos fondos, provenientes de gravámenes tributarios que se aplicarán a los competidores de la empresa estatal, sean dedicados a construir estadios ferroviarios. Pongo de relieve que esos 500 mil escudos corresponden de manera precisa al rendimiento del impuesto estatuido en el artículo 2º, sobre peaje, para que se comprenda lo absurdo de la disposición.

He dicho.

El señor LARRAIN.—Señor Presidente, procuraré ser muy breve en mis observaciones de carácter general frente al proyecto en debate.

En primer lugar, quiero expresar que los Senadores conservadores prestamos nuestra aprobación, en las Comisiones respectivas, al proyecto que se discute, porque, a nuestro juicio, él viene, en términos generales, a mejorar, racionalizar y aumentar la eficiencia de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Nosotros —demás está decirlo— compartimos las opiniones vertidas en la Sala respecto a la necesidad de establecer una política coordinada, racional y lógica en materia de transportes. Estamos en total acuerdo con ello, pero también creemos que no puede expresarse ese buen deseo de una política nacional y racional de transportes por medio de un proyecto de ley: ésta es más bien una materia de orden administrativo, que corresponde al

Ejecutivo, por intermedio de sus Ministerios, enunciar, planear y ejecutar.

En lo referente a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, es necesario, para entrar al conocimiento del proyecto, tener en consideración que ella se encuentra ante un déficit cuantioso, de más de ochenta y seis mil millones de pesos, y que hay en el proyecto algunos preceptos que mejoran, en parte, la posibilidad de regularizar tal situación.

Así, algunas disposiciones le permiten, en el curso de tres años, no llenar las vacantes con personal traído de afuera, sino por medio de ascensos del que en la actualidad está en servicio, sin contratar nuevos empleados y nuevos obreros; porque, según los estudios técnicos que se dieron a conocer en las Comisiones, existe un evidente exceso de trabajadores, que llega a cerca de tres mil personas. Se calcula que se producen más o menos mil vacantes en el año, y que, por lo tanto, en el curso de tres años, sin necesidad de expulsiones, se regularizará esta situación y la Empresa contará, entonces, con el número de funcionarios técnicamente adecuados para prestar un servicio económico y eficiente.

También es necesario tener presente que son varias las causas que han originado ese déficit.

Como se ha analizado latamente en la Sala, hay ciertas líneas que son decididamente antieconómicas y que, por razones de orden regional o de interés social, la empresa debe mantener. También existen subsidios que se otorgan para el transporte de ciertos productos que se consideran de primera necesidad. Lógico es que Ferrocarriles recupere lo que pierde por tales transportes, como es el caso del trigo, carnes, madera, con subsidios que van hasta el 30 y el 50% del valor real del flete.

Finalmente, debe también considerarse que la empresa se encuentra enfrentada a la necesidad de renovar sus actuales equipos, ya muy anticuados, para lo cual no ha contado hasta ahora con los recursos necesarios.

Quiero aprovechar estos minutos para referirme a algunas observaciones que se han formulado en cuanto al aspecto financiero del proyecto.

Se ha dicho que es inconveniente tratar, en proyectos separados, materias de orden financiero y que lo que en realidad debería hacerse es refundir las iniciativas en un solo texto, para financiar no sólo esos egresos, sino también el presupuesto nacional.

Comparto en principio tal aseveración. Me parece que, en teoría, es mejor y más útil conocer en un solo todo las diversas iniciativas que inciden en materias tributarias; pero también es necesario dejar muy en claro que nos encontramos ante una situación de hecho, cual es que el Congreso ha tenido que autorizar ciertos gastos, como los que implica el proyecto en debate, los del Servicio Nacional de Salud o los del Estatuto del Médico Funcionario.

Nos hallamos ante la necesidad imperiosa de autorizar y financiar esos gastos, y es imprescindible tener presente que, por mandato del inciso segundo del número 4º del artículo 44 de la Constitución Política, el Congreso no podrá autorizar ningún nuevo gasto con cargo a los fondos de la nación, sin crear o indicar, al mismo tiempo, las fuentes de recursos necesarias para atender a dicho gasto. En consecuencia, hemos tenido la obligación, en todos esos proyectos en que aprobamos gastos, de indicar las fuentes de ingresos para cubrirlos.

Frente a esta iniciativa de ley, entiendo que el Honorable señor Wachholtz señalaba que la Empresa de los Ferrocarriles tenía atribuciones para incurrir en nuevos desembolsos, como los consignados en su articulado, sin necesidad de buscar ningún financiamiento especial. Debo llamar la atención de Su Señoría hacia el hecho de que la Cámara y la Comisión de Economía aprobaron un artículo que ordena que todo el mayor gasto a que dé lugar la implantación de la planta única de sueldos

en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado será de cargo fiscal, en todo aquello que no se financie con las mayores entradas y economías que origine la ley en proyecto.

La Comisión de Hacienda supo que esas mayores entradas y economías significaban sólo 1.400 millones de pesos: 700 millones de economías y una suma igual por mayores tarifas, en circunstancias de que el mayor gasto que importa el proyecto asciende a 8 mil millones de pesos. A buen entendedor, pocas palabras. La misma disposición despachada por la Cámara prescribía que todo lo que excediera la suma de 1.400 millones de pesos debía ser de cargo fiscal. En virtud de esos términos, es evidente que a la Comisión de Hacienda no le quedaba otro procedimiento que proponer una manera de financiar el mayor gasto de 6 mil millones de pesos.

El señor JARAMILLO.—O sea, es efectiva la afirmación que hice hace un instante, en el sentido de que el artículo 11 debía ser concordado con el 2º, en lo concerniente al túnel de Angostura, pues los ingresos provenientes del peaje sobre éste servirán para financiar el proyecto.

El señor LARRAIN.—Evidentemente, todos los artículos aprobados por la Comisión de Hacienda, entre los cuales se encuentra el relativo al peaje, dicen relación al financiamiento de ese mayor gasto.

El señor JARAMILLO.—Pero había sido contradicho por el Honorable señor Quinteros. Por eso hago la aclaración.

El señor LARRAIN.—Es absolutamente exacto. En esos términos fue aprobado y, por eso, la Comisión de Hacienda declaró admisible tal disposición.

El señor WACHHOLTZ.—Lamento que Su Señoría no recuerde las disposiciones del decreto ley N° 94, que estatuye que todo exceso que tenga la empresa respecto a sus entradas deberá ser consignado en la ley de presupuestos de la nación.

Se trata de un déficit de dicha institución. Por lo tanto, si no es solventado por el alza de tarifas, debe serlo por el Eje-

cutivo, cargándose esa suma en el presupuesto.

Si lo hubiera leído o lo recordara el señor Senador, me encontraría la razón: el Ejecutivo está en condiciones, y ha estado desde hace mucho tiempo, de conceder ese aumento de remuneraciones al personal de los Ferrocarriles del Estado sin necesidad de ley.

El señor LARRAIN.—Pero hay algo que nadie puede olvidar: el Ejecutivo es responsable de la buena administración del país. No podría, aunque tuviera una autorización, una ley determinada para efectuar aquel gasto, dar curso a éste si no cuenta con los medios necesarios para solventarlo. Si no, sería él, por su propia voluntad, quien estaría dando autorización para terminar su presupuesto en déficit. Ningún Gobierno responsable y serio puede hacer esto de manera voluntaria.

En todo caso, sería una facultad del Ejecutivo, que reconozco la tiene. Pero nosotros no estamos actuando en cuanto Ejecutivo, sino como Poder Legislativo. En esa forma, estamos dictando una serie de disposiciones que ordenan mayores gastos por 8 mil millones de pesos.

Esta es la verdad. El conjunto de artículos acogidos en la Comisión implican un gasto, a través de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, de ocho mil millones de pesos. Y hemos aprobado un precepto, como ya se ha referido, en virtud del cual todo mayor gasto debe ser de cargo del presupuesto fiscal.

El señor WACHHOLTZ.—Esa seriedad que recuerda el señor Senador deben tener tanto el Poder Legislativo como el Ejecutivo para financiar tales gastos, debe hacerla extensiva a todo el déficit del presupuesto fiscal, que es de 400 millones de escudos; el reajuste que nos preocupa importa 9 millones más.

Propongo el envío de un proyecto de ley, por parte del Gobierno, para financiar el déficit total, y sostengo, una vez más, que el proyecto no necesita de sanción legislativa, pues el Ejecutivo dispone

de las facultades necesarias para aumentar las rentas del personal de esa empresa.

Sólo pretendo que el Ejecutivo plantee, de una vez por todas, sus necesidades para cubrir el déficit total, del cual la suma que ahora nos preocupa es sólo una cantidad insignificante.

El señor AMUNATEGUI.—Todos sabemos que el déficit se ha producido por una serie de razones.

El señor LARRAIN.—A mi juicio, si el Ejecutivo se encuentra abocado actualmente a un déficit considerable, no es razón valedera para aumentarlo y todavía en forma voluntaria.

Repito que la obligación del Gobierno consiste en adoptar todas las medidas tendientes a disminuir ese déficit y tratar de nivelar el presupuesto, lo cual es una evidente aspiración de toda buena administración pública.

El señor WACHHOLTZ.—Pero no es posible que en todas las iniciativas se nos incluya un proyecto de nuevos tributos. Es preciso que el Poder Legislativo aborde un estudio total de las necesidades para ver cómo inciden en nuestra economía. En mi concepto, no se puede aceptar que, en un mensaje sobre nombramiento de diplomático, por ejemplo, venga incluido un proyecto de tributos. Y eso lo veremos pronto.

El señor LARRAIN.—Repito que el señor Senador tiene razón en teoría. Lo más lógico y conveniente sería que se presentaran de manera uniforme todas las necesidades del Estado.

El señor WACHHOLTZ.—Me alegro de que lo reconozca.

El señor LARRAIN.—Pero ocurre que el Ejecutivo se ha visto ante la necesidad imperiosa de financiar en forma rápida ciertos gastos fundamentales, como ocurrió en el caso del Servicio Nacional de Salud, del Estatuto del Médico Funcionario y, en esta oportunidad, de los

Ferrocarriles del Estado. Todas ellas eran necesidades imposible de postergar por más tiempo.

El señor WACHHOLTZ.—Pero es tan serio lo que pasa con este proyecto, que las necesidades del Ejecutivo, para cumplir lo prometido a los obreros de la Empresa, ascendían a seis mil millones, y ahora en el Congreso, se ha elevado esa cifra a 18.000 millones. Piense Su Señoría si no tengo razón al decir que debió seguirse otro camino.

El señor LARRAIN.—En todo caso, eso sería un cargo para el Congreso, que ha aumentado los gastos en forma tan considerable.

El señor AMUNATEGUI.—Y no es la primera vez que se hace.

El señor LARRAIN.—Pero repito que el Ejecutivo no podría imponer tributos, sino en virtud de una ley. Administrativamente, no se le podría haber exigido que autorizara ese gasto sin haberse consignado la contrapartida de entradas correspondiente; sólo tenía un medio para obtener las entradas necesarias: la dictación de una ley que lo autorizara para imponer los gravámenes.

Ahora, yo entendería la crítica si los tributos que aquí se estipulan fueran de tal manera contradictorios con la reforma tributaria que el Gobierno tiene en estudio, que estuviéramos haciendo un trabajo inútil. Pero nos ha expresado el señor Ministro de Hacienda, y así lo hemos estudiado en las Comisiones, que los impuestos que se han venido planteando dentro de la reforma tributaria, son todos concordantes con la filosofía general del actual proyecto. Tan así es que, en el que despachamos hace pocos días, el del Estatuto del Médico Funcionario, se introdujo todo un capítulo de esa reforma: el de los avalúos de los bienes raíces.

En consecuencia, esta disposición no se contradice con la reforma tributaria que se enviará al Congreso en pocos días más. Por el contrario.

También se nos señaló que la aplicación de algunos impuestos necesitan el transcurso de un plazo para producir sus efectos, como el de los nuevos avalúos, que requerirá unos dos años. Entonces, pregunto a Su Señoría: ¿no es lógico anticiparse en el establecimiento de los tributos que exigirán cierto tiempo para producir sus efectos, y dejar para después los que tienen una adaptación rápida? Por ejemplo, una modificación en los impuestos de categorías se puede discutir e implantar de inmediato, después de promulgada la ley; en cambio, una enmienda en el impuesto territorial necesita, como digo, cierto transcurso de tiempo, que, en el mejor de los casos, es de uno o dos años.

El Ejecutivo, a mi juicio, ha actuado en forma lógica, porque ha dicho: anticipo la presentación de este tributo, que se aplicará con demora, y dejo para estudiar después, en conjunto, los otros que no están en contraposición con éste, que son armónicamente concordantes y que se podrán aplicar en forma rápida, una vez promulgada la ley.

El señor WACHHOLTZ.—No participo de la opinión del señor Senador. No estimo conveniente que esas reformas estructurales se vayan presentando de a poco a la consideración del Parlamento. Me parece necesario saber cómo actuará dicha reforma en todos los sectores.

Uno de los inconvenientes más serios es el haberse comenzado por gravar el presupuesto de salida a que hace referencia Su Señoría. Se ha empezado por gravar a la agricultura sin saber en qué cuantía actuará la reforma tributaria en otros sectores.

Es necesario que el Congreso, de una vez por todas, tenga a la vista cuál es el criterio del Gobierno respecto de las reformas estructurales. Además, era el ánimo del Ejecutivo no poner esos tributos. Su Señoría debe recordar el artículo transitorio de esa misma ley, contenido en el

Mensaje, que disponía un traspaso para cubrir las diferencias del presupuesto de capital al presupuesto corriente.

El señor LARRAIN.—Yo reitero que en teoría y doctrina Su Señoría tiene la razón,...

El señor WACHHOLTZ. — Me alegro mucho.

El señor LARRAIN.—..., pero en la práctica, abocados a la necesidad de financiar el proyecto, de que el Ejecutivo regularice el régimen presupuestario, y ante la circunstancia de haber propuesto la implantación de ciertos tributos que serán muy demorosos, resulta conveniente esa diferencia en las distintas etapas que pretende introducir en la reforma tributaria.

Hay en juego dos criterios: uno teórico, doctrinario, y otro el que ha implantado el señor Ministro de Hacienda: el criterio del sentido práctico. Este lo ha guiado. Por eso se ha visto abocado a la obligación de señalar las fuentes de recursos, en virtud de los cuales se autorizarán los mayores gastos. Así lo ha hecho. Ha consignado, dentro de los tributos previstos en la reforma tributaria, aquellos que eran más urgentes y que se despacharon antes por la demora natural que en su aplicación experimentarían.

El señor WACHHOLTZ. — Otro grave error que encuentro en esa idea original del Ejecutivo es que, por primera vez se impondrán gravámenes para financiar una empresa autónoma del Estado, y se está sentando un serio precedente. De aquí en adelante, cualquiera empresa de ese carácter se sentirá con derecho para aumentar sueldos con nuevos impuestos.

El señor LARRAIN.—Creo que Su Señoría está en un error.

No podría en este momento, de memoria, señalar ejemplos,...

El señor WACHHOLTZ.—No los podría señalar.

El señor LARRAIN.—... pero, si mal no recuerdo, hay muchos precedentes de

empresas autónomas, como el caso de la Corporación de la Vivienda, de la Línea Aérea Nacional, de la Corporación de Fomento y muchas otras, que han sido financiadas mediante la implantación de tributos para cubrir sus mayores gastos.

El señor WACHHOLTZ.—No me señalará, en ningún caso, ejemplo de haberse impuesto tributos para aumentar los sueldos en empresas autónomas. Este es el primero.

El señor QUINTEROS.—Puedo recordar a Su Señoría que la Línea Aérea Nacional recibió durante mucho tiempo aportes provenientes de determinados tributos destinados a contribuir al financiamiento de sus gastos.

El señor WACHHOLTZ.—Pero no al pago de sueldos. ¡Esto es grave!

El señor QUINTEROS.—Por lo menos, para financiar sus gastos.

El señor WACHHOLTZ.—Por primera vez, el Parlamentario impondrá tributos para financiar el aumento de sueldos del personal de una empresa autónoma del Estado.

El señor LARRAIN.—Repito que, en este momento, no podría citar específicamente ningún caso; pero estoy seguro de que hay muchos.

El señor WACHHOLTZ.—Ojalá citara uno, por lo menos.

El señor LARRAIN.—En varias sesiones, el Congreso ha aprobado tributos para financiar mayores gastos en empresas autónomas del Estado.

El señor WACHHOLTZ.—Me gustaría que Su Señoría citara algún caso.

El señor RODRIGUEZ.—El precedente esta en la propia Empresa de Ferrocarriles del Estado. Permanentemente hemos debido financiar el aumento de los sueldos de su personal con recursos...

El señor WACHHOLTZ.—Esta es la primera vez.

El señor RODRIGUEZ.—No, señor Senador. En los anales del Parlamento consta lo que afirmo.

El señor LARRAIN.—En todo caso, la objeción de mi Honorable colega sólo podría llevar al rechazo de la disposición que autoriza el gasto, aprobada ya por la Cámara y por la Comisión del Senado en atención de la justicia del proyecto. En mi concepto, el Senado no tiene otra alternativa que otorgar recursos para costear el gasto, de acuerdo con la doctrina consagrada por la Constitución Política.

El señor TORRES CERECEDA.—Terminado el Orden del día.

Queda con la palabra Su Señoría.

PLANTAS Y SUELDOS DEL PERSONAL DEL SERVICIO NACIONAL DE SALUD. (MODIFICACION DEL DECRETO CON FUERZA DE LEY N° 72, DE 1960). — CUARTO TRAMITE.

El señor SECRETARIO.—La Cámara de Diputados ha aprobado las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto que modifica el decreto con fuerza de ley N° 72, de 1960, sobre plantas y sueldos del personal del Servicio Nacional de Salud, con excepción de las que indica en su oficio, que ha rechazado.

—*El oficio con las modificaciones de la Cámara de Diputados figura en los Anexos de la sesión 43ª, en 4 de septiembre de 1962, documento N° 5, página N° 3.294.*

El señor SECRETARIO.—En primer lugar, la Cámara de Diputados ha insistido en suprimir, en el artículo 1º, el número 6, nuevo, agregado por el Senado, que dice:

“6º.—Créase el Subdepartamento del Personal en el Servicio Nacional de Salud, el cual dependerá directamente del Director General”.

El señor TORRES CERECEDA (Presidente).—En discusión.

El señor VIAL.—Insistamos. Hay mayoría.

El señor TARUD.—Hay unanimidad para insistir.

El señor AHUMADA.—Rechazaríamos

el criterio de la Cámara de Diputados e insistiríamos, por unanimidad, en la disposición aprobada por el Senado.

El señor JARAMILLO. — No, señor Presidente.

El señor VON MÜHLENBROCK.—Pedimos votación.

Hay artículos en los cuales no estamos de acuerdo.

El señor TARUD.—Pero habría unanimidad para esta disposición.

El señor TORRES CERECEDA.—(Presidente).—En votación.

—(Durante la votación):

El señor RODRIGUEZ.—Estoy pareado con el Honorable señor Ibáñez.

El señor AHUMADA.—La representación del Partido Radical insistirá en mantener el criterio del Senado respecto de esta enmienda. En cuanto a las demás disposiciones, insistiremos en la opinión sustentada durante la discusión del proyecto.

Voto afirmativamente.

—*Se acuerda insistir (18 votos por la afirmativa, 9 por la negativa y 2 pareos).*

El señor SECRETARIO. — En el artículo 2º, la Cámara de Diputados ha reprobado la que consiste en rechazar los incisos cuarto y quinto del artículo 1º que se propone reemplazar en el Nº 1, cuyos textos son del tenor siguiente:

“Los funcionarios de la Planta Administrativa del Servicio Nacional de Salud, que fueron rebajados de grado en el encajamiento efectuado en cumplimiento del D.F.L. Nº 72, y cuyos cargos fueron suprimidos por el Consejo de dicho Servicio en su sesión del 26 de enero del año en curso, tendrán derecho a percibir la jubilación y desahucio ajustados al grado que tenían antes de la aplicación del D.F.L. Nº 72, por el Servicio Nacional de Salud. Además este derecho a su antiguo grado se considerará vigente a contar desde el 2 de abril de 1960 para todos los efectos.

El Servicio Nacional de Salud aprobará, previo informe de los Jefes de los estable-

cimientos, la dotación de cada uno de ellos y de los servicios anexos. Estas plantas se confeccionarán sobre la base de los índices de rendimiento de atención profesional y de las condiciones regionales. Los índices docentes serán aprobados por el Consejo Universitario”.

—*Se acuerda insistir.*

El señor SECRETARIO.—La Cámara de Diputados ha reprobado la que tiene por objeto rechazar el Nº 7, cuyo texto es el siguiente:

“Artículo...—Reconócese a los funcionarios del Servicio Nacional de Salud, para los efectos de las disposiciones establecidas en el párrafo 18, del D.F.L. Nº 338, de 1960, el tiempo servido a jornal o aquel que no se hubiere hecho imposiciones al Fondo de Seguro Social, tanto en las instituciones que se fusionaron como aquel posterior al 8 de agosto de 1952.

Para los efectos del reintegro correspondiente al Fondo de Seguro Social, los cálculos se harán tomando como base la primera renta imponible efectuada en la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas, asimilando a esa renta el resto de lo adeudado en forma proporcional a lo que debió haberse hecho en su oportunidad. La deuda que el funcionario contraerá por este concepto con el Fondo de Seguro Social será deducida íntegramente cuando el funcionario haga uso del derecho a desahucio.”.

—*Se acuerda insistir.*

El señor SECRETARIO.—La Cámara de Diputados ha rechazado la modificación que tiene por objeto suprimir el artículo 9º, cuyo texto es el siguiente:

Artículo 9º.—El personal auxiliar y de laboratorio, que trabajan en el Servicio Médico Nacional de Empleados y en todos los establecimientos o servicios sanitarios que se encuentren en igual situación y casos de los que establece el artículo 10º de la ley Nº 14.593, tendrán los mismos derechos que señala la citada disposición legal.”

El señor VIDELA LIRA (Presidente).
—En discusión.

El señor QUINTEROS.—Señor Presidente, hasta el momento, el Senado ha insistido en sus disposiciones. Hago notar que, en realidad, esas insistencias coinciden con el deseo y las peticiones del personal del Servicio Nacional de Salud.

Como de todas maneras, en razón de las insistencias, el proyecto deberá volver a la Cámara, quiero detenerme en el artículo 9º, referente a una materia digna de consideración.

El personal auxiliar y de laboratorio, no médico, que trabaja en el Servicio Nacional de Salud, en las Fuerzas Armadas y en otras reparticiones, tiene, como los médicos de tales entidades, determinados derechos especiales en cuanto a vacaciones. Sin embargo, quienes desempeñan iguales funciones en el Servicio Médico Nacional de Empleados no gozan de la misma franquicia: no se les dan vacaciones más prolongadas ni existe, en la materia, ninguna situación de privilegio.

Confieso, que, en este caso, me parecería injusta una insistencia del Senado, por tratarse de una situación especial, y, respecto de algunos, de privarlos de un beneficio de que actualmente disfrutan.

En mi opinión, el Senado debe aceptar el criterio de la Cámara.

El señor BARROS.—Por las razones expuestas por el Honorable señor Quinteros, aceptamos el criterio de la Cámara, que evita una discriminación irritante en cuanto al personal auxiliar de diversos organismos, no obstante trabajar en las mismas condiciones nocivas a la salud.

No vemos razón alguna para que personal de la igual categoría no tenga beneficios similares en el Servicio Nacional de Salud, en las Fuerzas Armadas y en el Servicio Nacional de Empleados. Por eso, votaremos por aceptar dicho criterio.

El señor FAIVOVICH.—En mi concep-

to, la disposición de la Cámara es justa, y el Honorable Senado debería aceptar ese criterio y no insistir.

El señor VIAL.—Hay unanimidad.

—*Se acuerda no insistir.*

El señor SECRETARIO.—La Cámara de Diputados ha rechazado la supresión del artículo 10, que dice:

Artículo 10.—Condónanse las cantidades que el personal del Servicio Nacional de Salud, no afecto a la ley N° 10.223, debe reintegrar por los días de huelga no trabajados durante el año 1961, en virtud de lo dispuesto en el artículo 28 de la ley N° 14.688.”

—*Se acuerda insistir.*

El señor SECRETARIO.—La Cámara de Diputados ha rechazado la modificación introducida por el Senado que tiene por objeto agregar el siguiente artículo 11, nuevo:

“Artículo 11.—Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley N° 10.383, de 8 de agosto de 1952:

a) Agrégase en el inciso primero del artículo 68, a continuación de la expresión “Dos Departamentos: “Técnico y Administrativo”, la siguiente frase: “Un sub-Departamento del Personal.”;

b) Agrégase como inciso tercero del artículo 68, el siguiente:

“El Sub-Departamento del Personal dependerá directamente del Director General”.

c) Reemplázase en la letra f) del artículo 68 el término “dos” por “tres”;

d) Reemplázase en la letra c) del artículo 69, la expresión “administrativo de los dos primeros grados” por “de la segunda, tercera y cuarta categoría”; y

e) Agrégase el siguiente artículo nuevo:

“Artículo... — El Servicio Nacional de Salud aprobará, previo informe de los Jefes Zonales, la dotación de cada establecimiento. Estas plantas se confeccionarán

sobre la base de los índices de rendimiento de atención profesional y de las condiciones regionales. Los índices docentes serán aprobados por el Consejo Universitario.

En el Presupuesto Corriente del Servicio Nacional de Salud se incluirán como anexo, las dotaciones de los establecimientos.”

El señor VIDELA LIRA (Presidente).—En discusión.

El señor BARROS.—Proponemos insistir en el criterio del Senado, que refleja el pensamiento de la Federación de Trabajadores de la Salud y del gremio en general.

El señor VIAL.—Muy bien.

El señor AHUMADA.—Debemos insistir, pues ya aprobamos el precepto que crea el subdepartamento del personal y las letras a) y b) de este artículo establecen una ordenación administrativa.

El señor VON MÜHLENBROCK.—Conforme a nuestra votación respecto del artículo 1º, creemos que no debe insistirse en las letras a) y b).

El señor RODRIGUEZ.—Estamos todos de acuerdo.

El señor VIDELA LIRA (Presidente).—Como se ha pedido dividir la votación, si le parece a la Sala, se acordará insistir en las letras a) y b) y votar el resto del artículo.

El señor VON MÜHLENBROCK.— ¡Todo lo contrario!

El señor JARAMILLO.—Votemos.

El señor ENRIQUEZ.—Si ya aprobamos la creación del subdepartamento del personal, debemos aprobar la letra a) del artículo 11.

El señor AHUMADA.—Y también la b).

El señor QUINTEROS.—Es evidente, pues ambas son consecuencia de lo ya aprobado.

El señor VON MÜHLENBROCK.—Podría insistirse, con la misma votación anterior.

El señor JARAMILLO.—Muy bien.

—*Se acuerda insistir, con la misma votación anterior.*

El señor SECRETARIO.—La Cámara ha desechado la enmienda del Senado que consiste en suprimir el artículo 15, que dice:

“Otórgase la calidad de Sub-Dirección Zonal al área hospitalaria de la ciudad de Arica, siempre que por ello no se modifique en manera alguna las remuneraciones de su personal”.

El señor VIDELA LIRA (Presidente).—En votación.

El señor ALESSANDRI (don Fernando).—Estamos por el criterio de la Cámara.

—*Se acuerda no insistir (13 votos contra 13, una abstención y 4 pareos).*

El señor SECRETARIO.—La Cámara de Diputados ha rechazado la modificación que consiste en suprimir el artículo 16, del tenor siguiente:

“Artículo 16.—Se declara que el personal del Servicio Nacional de Salud que, como consecuencia del encasillamiento autorizado por la presente ley, quede con una renta inferior a la que actualmente tenga y se le pague la diferencia por planilla suplementaria, se le considerará en la renta total lo que se le pague en forma suplementaria, para todos los efectos legales”.

—*Se acuerda insistir.*

—*Se acuerda, en seguida, insistir en el artículo 17, cuyo texto es el siguiente:*

“Artículo 17.—La Junta de Adelanto de Arica destinará en los presupuestos ordinarios de los años 1962, 1963 y 1964 la suma de cincuenta mil escudos anuales para financiar el plan del Área Hospitalaria de Arica del Servicio Nacional de Salud, sobre instalación, atención y mantenimiento de Postas Médicas y Centros de Salud en las poblaciones obreras y en los pueblos del interior de ese Departamento”.

El señor SECRETARIO.—En el ar-

título 4º transitorio, la Cámara ha rechazado la modificación que tiene por objeto reemplazar en el inciso cuarto el punto final (.) por una coma (,) y agregar a continuación lo siguiente: "y se considerará sueldo para todos los efectos legales. Se exceptúan la bonificación de Eº 11, no imponible establecida en la ley Nº 14.688 y demás rentas no imponibles."

—*Se acuerda insistir.*

El señor SECRETARIO.—La Cámara ha rechazado la que consiste en suprimir el artículo 9º transitorio, que dice:

"Artículo 9º.—Prorróganse por un año desde la promulgación de la presente ley las disposiciones del artículo 9º de la ley Nº 14.593".

—*Se acuerda insistir.*

—*Queda despachado el proyecto.*

PUBLICACION DE DISCURSOS

El señor SECRETARIO.—Los Honorables señores Correa y Ahumada formulan indicación para publicar "in extenso" el discurso pronunciado en la sesión de ayer por el Honorable señor Aguirre Doolan.

El Honorable señor Eduardo Alessandri, para que pueda sesionar la Comisión de Defensa el día de mañana aun cuando lo haga el Senado.

El Honorable señor Chelén, para publicar "in extenso" todo el debate del proyecto sobre planta y sueldos del personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

—*Se aprueban.*

V. INCIDENTES

El señor TORRES CERECEDA (Presidente).—En el tiempo del Comité Comunista, tiene la palabra el Honorable señor Tarud.

El señor VIAL.—¿Me permite, señor Presidente, respecto a la Hora de Incidentes?

Los Comités Conservador y Demócrata Cristiano me han cedido su tiempo, para hablar sobre el problema cambiario.

Como, en estos momentos, está presente el señor Ministro de Hacienda y el Comité Comunista ha cedido también una parte de su tiempo al Honorable señor Tarud, ruego al señor Ministro, si es posible, que permanezca en la Sala, para oír mis observaciones.

El señor TORRES CERECEDA (Presidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Barros.

TERMINO DE FUNCIONAMIENTO DE LA IMPRENTA DEL BANCO DEL ESTADO EN VALPARAISO.— OFICIOS.

El señor BARROS.—He recibido una comunicación de la Federación de Obreros de Imprenta de Chile, en la que me solicitan intervenir en esta Corporación para pedir una investigación en el Banco del Estado de Chile respecto de la imprenta que dicho banco posee en Valparaíso.

Es sabido, señor Presidente, que el consejo del banco se propone terminar esta imprenta, lo que acarrearía la cesantía de un centenar de trabajadores, quienes, con sus familias, alcanzan, más o menos, a quinientas personas.

La maniobra de traslado a Santiago de esta imprenta data de 1957, cuando el señor Federico Helfmann, consejero del banco, quiso fusionarla, para su explotación comercial, con la Litografía Santiago, cuyo más fuerte accionista era cuñado del señor Helfmann.

Se trató, entonces, con la colaboración de la Federación de Obreros de Imprenta de Chile, de encontrar solución al problema, dotando a la imprenta de moderna maquinaria y cambiándola de local, aspectos que no se cumplieron en aquel entonces.

Vino la última huelga bancaria, a la que dichos obreros fueron arrastrados, y, para colmo, ahora se les niega las gratificaciones a que tienen derecho.

Hace poco, el directorio del banco decidió terminar definitivamente la imprenta y enviar a particulares la ejecución de las órdenes de trabajos.

Pero ocurre que los trabajos se envían, por medio de comisionistas, a talleres que no cumplen con el tarifado de la industria gráfica, lo que perjudica al resto de la industria que lo cumple.

El directorio del banco, hace poco, ordenó retirar una máquina cortadora, pero los obreros no lo permitieron y denunciaron el hecho al Intendente de la provincia y al Inspector del Trabajo.

Se dice que el banco haría trato con el personal para disolver la imprenta; pero no se atreve a dar ninguna instrucción por escrito. Es un hecho que el banco sustrae los trabajos a esta sección para entregarlos a particulares, maniobra muy clara, que redundará en despido de personal.

Aquí en Santiago la "Imprenta Marinetti" y "El Comercio" están haciendo el mayor trabajo. Es necesario desvanecer la suposición de que en ellos intervienen parientes de consejeros del banco, como lo han manifestado dirigentes de la Federación de Obreros de Imprenta de Chile.

El personal no se niega a discutir este asunto de la imprenta, pero no tolerará que se pretenda llevar dos prensas, una linotipia y una cortadora. El personal solicita del jefe, don Antonio Espinoza, que entregue por escrito sus proposiciones.

Deseo se inserte en esta versión el memorándum que el personal de la Sección Material del Banco del Estado de Chile ha preparado con relación a este enojoso entredicho.

—*Se accede a lo solicitado*

—*El documento que se acuerda insertar es del tenor siguiente:*

"De nuestra mayor consideración:

El Comité de Taller de la Sección Material del Banco del Estado, en representación de este personal, con todo respeto se dirige a Ud.

La presente tiene por objeto solicitar de Ud. vuestro apoyo y cooperación con el propósito de lograr la solución de nuestros problemas, que hace años venimos pidiendo y que aun no podemos concretar

pese a las reiteradas tentativas de nuestra parte pero ahora estamos ciertos que con el valioso concurso de Ud. encontraremos el verdadero camino para resolver las dificultades creadas, por lo tanto para vuestro conocimiento nos permitimos puntualizar.

Fundación y objetivo de la imprenta

Esta imprenta fue fundada el 21 de octubre de 1933 por la ex Caja Nacional de Ahorros y ubicada en Valparaíso por la facilidad para la distribución del material que ocupan las Oficinas para su desenvolvimiento. Al comienzo funcionó en un pequeño local con el escaso número de quince operarios; pasado el tiempo, las autoridades de la Institución viendo los beneficios que ésta aportaba la fue ampliando hasta llegar a ocupar 250 operarios, incluyendo dentro de este número una Sección Carpintería, la que posteriormente fue eliminada por no convenir a los intereses. Luego, y por razones de cambios en el sistema de trabajo y simplificación de los formularios, el personal se redujo a 98 operarios que son los que actualmente tiene.

Producción anual

De acuerdo con las estadísticas manifestadas por la Administración de la Imprenta, la producción en el año 1961 alcanzó a la cantidad de 5.630.505 impresos tamaño mercurio, siendo las necesidades de la Institución de acuerdo a lo manifestado por esta administración de 8 millones y medio de impresos tamaño mercurio.

Remuneración del personal

Estos se rigen por los salarios establecidos según acuerdo existente para la Industria Gráfica de la Provincia de Valparaíso (adjuntamos Tarifado de la Industria Gráfica). Hacemos presente que el personal no recibe otros aumentos que no sea el que consiga por intermedio de la "Federación de Obreros y Empleados.

de Imprenta de Chile", por lo tanto, ni los establecidos por leyes ni aumentos que el demás personal del Banco obtiene a través de sus peticiones los recibe este personal.

Por concepto de sueldos y salarios, esta Sección pagó en el año 1961 la suma de E⁹ 77.440,16, considerando que son un total de 98 operarios, los que actualmente trabajan en el establecimiento, da un promedio de sueldo mensual de E⁹ 65,85 por cada uno. (Adjuntamos lista de personal).

Hacemos presente que en ciertas oportunidades hay operarios que perciben un sueldo superior cuando se trabaja a trato, que es el sistema que predomina en este establecimiento.

Trabajo a trato

Este sistema de trabajo que se ejecuta dentro de las horas ordinarias, es un convenio a que se llegó entre el personal y la Gerencia General en el año 1957, con el propósito, según ésta, de rebajar el costo, aumentar la producción y el compromiso formal de modernizar la maquinaria impresora.

Para fijar los precios se hace un estudio de las características de los diferentes formularios, entre la Administración y operarios, al obrero que debe ejecutar el trabajo se le paga, de acuerdo a lo que produzca, desapareciendo automáticamente el sueldo base hasta total terminación de la obra en ejecución.

Dirección administrativa

Sobre este delicado aspecto el Banco no ha tenido la suficiente visión, pues siempre ha enviado funcionarios de carrera con mucha capacidad, sin lugar a dudas, en el aspecto bancario, pero sin conocimiento alguno de la industria gráfica. Como consecuencia de esto, esta industria que está dotada de elementos ya bastante trabajados, para producir en gran escala, se le ha estado haciendo trabajar en forma equívoca, pues los trabajos de largo

tiraje son enviados a ejecutar a la industria particular dejando los de corto tiraje para su ejecución en el establecimiento, cuando en realidad debiera procederse a la inversa, ya que de esta manera se consigue un mejor aprovechamiento de la maquinaria, trayendo, como consecuencia, una mayor producción y una baja en los costos; aún más, esta Administración no cuenta con mayores atribuciones para el mejor aprovechamiento de la mano de obra. Podríamos enumerar varios ejemplos, pero solamente nos vamos a referir al siguiente: para arreglo de una máquina debe hacerse un presupuesto, enviarse a Santiago y esperar su V^o B^o para proceder con la consiguiente pérdida de tiempo para el operario, al que se le paga sin producir, durante este lapso, y un mayor tiempo de paralización de ésta.

Fijación de la Planta del personal

Es de imprescindible necesidad abocarse a este problema para evitar que se cometan injusticias, como ya ha sucedido en ciertas oportunidades, que gente, recién ingresada, gana mucho más que uno antiguo; para impedir que esto siga produciéndose, debe irse lo más pronto a su fijación.

Sugerimos, como ya lo hemos hecho en otras oportunidades, ante las autoridades del Banco, que deben darse las atribuciones necesarias a la Administración, para que ésta, de común acuerdo con el Comité de Taller, que representa al personal, se aboque a la solución.

Costo del material

Pese a que este establecimiento no tiene gravámenes, como pago de patentes, impuestos y otros, que la industria particular debe pagar, lo que significa una gran ventaja sobre ésta, más la colaboración del personal, con su modalidad de trabajo (tratos), aun no hemos logrado dar satisfacción a las autoridades del Banco para que los impresos salgan a menor costo.

Consideramos que esto se debe más que nada a lo siguiente:

Modernización de la maquinaria: éste es uno de los factores principales de encarecimiento, que no ha sido solucionado, pese a que en reiteradas ocasiones ha sido solicitado, pues, existen máquinas de escasa producción como la "W Indsbraut", que tiene un tiraje diario de 3.000 pliegos, tamaño mercurio, existiendo, en la actualidad maquinaria moderna con una producción diaria de 30.000 pliegos tamaño mercurio.

Falta y renovación de material tipográfico: Por el mucho tiempo de uso que éste tiene, que en su mayoría ha quedado inservible, urge la necesidad de su total renovación, pues este detalle influye en la calidad del trabajo y un mayor recargo de tiempo del mismo trayendo como consecuencia un nuevo factor de encarecimiento.

Otras causas que inciden en los costos: La imprenta, para su desenvolvimiento no depende de sí misma, ya que para algunas necesidades debe recurrir a particulares, como en el caso de arreglos mecánicos, eléctricos, afiladuras de cuchillos para las guillotinas e impresiones de fotolitografía, etc etc.

Deficiencia administrativa: Consideramos que la dirección del Banco debe abocarse a hacer un prolijo estudio al respecto.

Aspecto social

En relación a este punto hay que considerar la actual situación en que está trabajando el taller por la renovación de la maquinaria trayendo como consecuencia la paralización paulatina de ésta debido a su antigüedad y al exceso de trabajo a que se someten, tendiendo en el futuro al desaparecimiento del taller y creando con esto una difícil situación para los 98 operarios que con sus familias suman una cantidad aproximada a las 500 personas.

Un Servicio Social que existía para la atención del personal y que en ciertos ca-

sos se extendía hasta el personal de empleados, fue eliminado.

Ultimamente fuimos sorprendidos al dejarnos al margen de unos beneficios que el Banco otorga a sus servidores, como es el caso, por Ud. conocido, de una gratificación extraordinaria de un tercio de mes que la totalidad del personal que le trabaja al Banco percibió a principios del presente año. Dejamos expresa constancia que las gratificaciones voluntarias dadas por el Banco a sus servidores anulan las especificadas en el Tarifado de la Industria Gráfica de Valparaíso en su artículo 29, lo que demuestra que es errónea la aseveración de personeros del Banco al manifestar que recibimos a dos manos, según expresiones textuales.

Además este personal percibía una indemnización de un mes de sueldo por año servido, cuando dejaba de pertenecer al establecimiento por diferentes causas, beneficio que, posteriormente ha sido negado; al ser solicitado, creemos ser merecedores a seguir obteniendo dichos beneficios.

Conjuntamente con todo esto, nos ha causado profunda extrañeza, al tener conocimiento de que con fecha 21 de diciembre del año próximo pasado, se rechazó por parte del Consejo Directivo del Banco, un informe por compra de maquinaria y traslado del taller a un nuevo edificio, que sería la solución definitiva del problema que nos preocupa.

Consideraciones finales

Tomando en cuenta todo lo expuesto, y como una manera de colaborar a la solución integral del problema de la imprenta, venimos en recomendar las siguientes medidas:

"Soluciones inmediatas: 1º— Deben efectuarse dentro del taller, de preferencia todos los trabajos de largo tiraje, de acuerdo con un estudio hecho por nuestra parte; esto redundaría en una mayor producción de un 20%, aproximadamente.

2º—Fijación de la Planta del Personal.

3º—Compra y renovación del material tipográfico.

Soluciones del futuro: 1º—Cambio de ciertas máquinas impresoras por unas modernas.

2º—Cambio de local.

3º—Mayor autonomía al Jefe de esta Sección y nombramiento de un técnico en la materia para el puesto.

4º—Dotar a la imprenta de todos los elementos indispensables para su normal desenvolvimiento y evitar recurrir a particulares.

Por personal de la Sección Material del Banco del Estado de Chile.— *Rafael Villar*, Presidente.— *José Romero*, Secretario.— *Juan Ramos*, Tesorero.— Vocales: *Gustavo Rodríguez*, *Juan Canales* y *Manuel Villarroel*".

El señor BARROS.— Por último, solicito se oficie al señor Ministro del Trabajo, para darle a conocer las condiciones, petitorios y futuro de esta industria, y al señor Ministro de Hacienda, en iguales términos, para que nos informen a la brevedad sobre este asunto.

Solicito que se encomiende a un inspector de la Contraloría el estudio de diferencias de costos y precios entre los trabajos efectuados por la imprenta del banco. Pido que se oficie en tal sentido a quien corresponda.

Dejo constancia, junto con esta denuncia, de la protesta de los Senadores de estas bancas por el propósito del consejo del Banco del Estado de liquidar su imprenta para favorecer a particulares, a quienes, incluso, les presta dinero para esta desleal competencia.

—*Se anuncia el envío de los oficios, en nombre del señor Senador, de acuerdo con el Reglamento.*

CONFERENCIA DE JEFES DE ESTADO, EN BELGRADO.

El señor TARUD.— Señor Presidente, Honorable Senado:

Hace un año, se efectuó en Belgrado la Conferencia de Jefes de Estado de las naciones no comprometidas, reunión que constituye uno de los principales acontecimientos de la historia contemporánea. Los jefes de 25 naciones, observadores oficiales de otros países y representantes de muchos organismos, instituciones y movimientos políticos y gremiales de todas las regiones del mundo asistieron a esta importante conferencia, cuyos efectos trajeron un resultado inmediatamente beneficioso para la paz mundial, al volcar en la vida internacional, *contra la guerra y en favor de la solución pacífica de los problemas mundiales, la fuerza de países que suman 700 millones de habitantes* y una parte considerable de los territorios del planeta. Desde entonces acá, el número de las naciones no comprometidas ha crecido, así como también la influencia de las posiciones adoptadas en Belgrado.

Como único político chileno participante en la reunión, estimo necesario evocar los alcances de ella, confrontar sus propósitos con sus realizaciones y señalar las perspectivas del movimiento de los países no comprometidos. El señor René Olivares, periodista chileno que asistió a Belgrado como enviado especial de emisoras "Nuevo Mundo", compartió conmigo la gran experiencia política y emocional que fue el hecho de contemplar esta gran congregación de hombres dirigentes de todas las razas, todos los credos y todas las ideologías, dedicados a altos propósitos humanitarios. Y quisiera señalar, en particular, la inestimable colaboración que el señor Encargado de Negocios de Chile, don Gastón Wilson, me prestó, durante esos días de frenética actividad, al facilitarme con sus valiosos contactos, el cumplimiento de mis labores de observador de esta memorable asamblea. Expreso aquí mi reconocimiento al señor Wilson y al Ministerio de Relaciones Exteriores por las muchas gentilezas que debo a este distinguido funcionario.

Al mismo tiempo, quisiera indicar cuán

conveniente habría sido la presencia en Belgrado de un observador oficial del Gobierno chileno, tal como los enviaron Bolivia y Ecuador.

Mi presencia en la reunión como político independiente de Izquierda y con la honrosa representación del Partido Socialista de Chile, sirvió, es cierto, para que nuestra bandera flameara junto a las de Yugoslavia, India, la República Árabe Unida, Indonesia, Birmania, Cuba y los otros países participantes, en las calles de Belgrado, y para que el generoso pueblo yugoslavo testimoniara una y otra vez su afecto hacia Chile. Pero estimo que la ausencia de una representación oficial de nuestro Gobierno fue un lamentable acto de omisión diplomática y política que no debe repetirse, puesto que existe entre las naciones no alineadas —naciones jóvenes y pujantes en diferentes grados de progreso y desarrollo— una innegable y creciente comunidad de intereses y necesidades con nuestro país y nuestro continente. En mis entrevistas con los jefes de delegaciones a la reunión de Belgrado, como el Mariscal Tito, el Primer Ministro Nehru, el Presidente Nasser, el Rey Hassan, el Emperador Haile Selassie, el Presidente Bourguiba, el Presidente Krumah, el entonces Primer Ministro Ben Khédoua y otras destacadas figuras europeas, africanas y asiáticas, este punto de vista fue reiterado. En iguales términos, se expresaron los principales dirigentes de Yugoslavia, como el señor Velko Vlahovic, Secretario del Comité Federal de la Alianza Socialista de los Trabajadores de Yugoslavia, y el señor Vladimir Bacaric, Presidente de la Asamblea del Pueblo de Croacia, los cuales —debo reiterar— extremaron su hospitalidad y afecto hacia mi persona, considerando mi condición de representante electo del pueblo de Chile.

Por eso, me alegro de que, a la Conferencia Económica de El Cairo, efectuada el mes pasado, que, en cierto modo, ha sido una prolongación de la reunión de Bel-

grado, haya concurrido un observador oficial chileno, aunque la práctica prueba que Chile tendrá que tomar, como todos los países latinoamericanos, una participación considerablemente más activa en las iniciativas del conjunto de los países en vías de desarrollo.

En efecto, todos sabemos como la división del mundo en bloques políticos y económicos crea serios problemas a los países jóvenes que no son comprendidos en estas alianzas. Examinemos no más, por ejemplo, los problemas que el Mercado Común Europeo crea ya, a varios países latinoamericanos, y veremos que resulta evidente que, por la defensa de nuestra economía y de nuestro futuro, no podemos desentendernos de la mano que, amistosamente, nos tienden los países no alineados.

La Conferencia de Belgrado, efectuada entre el 1º y el 6 de septiembre de 1961, significó el primer paso en la organización de la actitud conjunta de los países no alineados, al conformar una filosofía política común y unitaria para la acción positiva dentro de un mundo dividido por los antagonismos políticos, económicos y militares de la guerra fría. Así, luego de intensas sesiones de trabajo, en las cuales participaron los gobernantes más destacados del emergente mundo afroasiático y del país huésped, la reunión aprobó hacer un llamamiento a los Jefes de Estado de los Estados Unidos y la Unión Soviética para pedirles que tengan contacto efectivo “sobre la manera más directa de evitar el conflicto inminente y establecer la paz”. Se comisionó a los Jefes de Estado de India, señor Nehru, y de Ghana, señor Krumah, para que entregaran personalmente este llamado al Primer Ministro señor Jruschov, en Moscú; y los Jefes de Estado de Indonesia, señor Sukarno, y de Mali, señor Modibo Keita, para que hicieran igual cosa ante el señor Presidente Kennedy, en Washington.

Un segundo cuerpo de veintisiete im-

portantísimas resoluciones constituyó el resto de las conclusiones de Belgrado. *Tales resoluciones incluyeron la reiteración del repudio al colonialismo; la condena de la represión contra los pueblos oprimidos; la defensa de la independencia de Argelia y la integridad de su territorio, incluyendo el Sahara; la solicitud de la libertad para Angola; la defensa de la integridad territorial de los países de Asia, Africa y América Latina; la defensa de los derechos de las minorías nacionales y la condena de las discriminaciones raciales; la admisión de China Continental en las Naciones Unidas y una amplia solidaridad con Cuba.*

Pero, sin duda, fueron las más importantes resoluciones aquellas dedicadas a la necesidad de apresurar el desarme mundial, de proscribir los ensayos de armas nucleares y de señalar la absoluta premura de suprimir el desequilibrio económico mundial heredado del colonialismo y el imperialismo. Así, la resolución respectiva dice que los países participantes "estiman necesario equilibrar, gracias a una aceleración del desarrollo económico, industrial y agrícola, las diferencias cada vez más pronunciadas de los niveles de vida entre algunos países altamente industrializados y los numerosos países poco desarrollados económicamente". Añade este documento que debe crearse dentro del marco de las Naciones Unidas un fondo de equipamiento industrial para los países en vías de desarrollo y se demandan "justas condiciones de intercambio para los países poco desarrollados y, especialmente, que se realicen esfuerzos constructivos para suprimir las fluctuaciones excesivas en el comercio de los productos básicos y eliminar las medidas y prácticas contrarias al comercio y a los intereses financieros de los países en vías de desarrollo. Exigen las naciones participantes, en forma general, que los resultados de la revolución científica y técnica sean utilizados en todos los campos del desarrollo económico para apresurar el

advenimiento de la justicia social en el plano internacional".

La Conferencia de Belgrado hizo, asimismo, un llamamiento a los países no desarrollados a efectuar una conferencia internacional, a fin de examinar los problemas comunes, al tiempo que reclamó que los países que reciban ayuda lo hagan en condiciones de total independencia y libertad en cuanto a preparar sus propios programas de fomento y fijar las prioridades necesarias para su avance económico, de acuerdo con sus propias necesidades.

Por último, la Conferencia aprobó una exhortación a las grandes potencias a resolver el problema de Berlín.

Aclaremos, desde luego, que este llamado tuvo un importante papel en la disminución de la crisis berlinesa, que, a mediados del año pasado, alcanzó proporciones candentes. Igual influencia tuvieron otros acuerdos de Belgrado, especialmente en la Asamblea General de las Naciones Unidas, donde la participación de las naciones no alineadas fue decisiva para superar la crisis causada por la afección de la Secretaría General de la NU, al nombrarse a un ciudadano de un país no alineado, el señor U. Thant, de Birmania, para tal función. En particular, debe recordarse que la Comisión Especial de la NU para el Desarme está integrada por ocho naciones no alineadas, las cuales han sido efectivas impulsoras de las negociaciones para un acuerdo de desarme, a pesar de las infinitas dificultades que ofrece ese problema básico para la humanidad.

La influencia de Belgrado está presente también en la liquidación de la guerra de Argelia, en el acuerdo alcanzado para la paz en Laos y en la solución dada al conflicto surgido entre Indonesia y Holanda por la Guinea Occidental.

El advenimiento de nuevas naciones a la vida independiente, las cuales han tomado su lugar junto al grupo de los países

no alineados, es otro elemento que justifica la posición de los países reunidos hace un año en la capital yugoslava y aumenta y refuerza su influencia. Nadie duda hoy que el movimiento iniciado en Belgrado se ha justificado con exceso y que habrá de ampliarse y hacerse más visible, en la misma medida en que las tensiones y discrepancias entre los grandes bloques político-militares que mantienen la guerra fría, no sean efectivamente disminuidas. *El desarme, la coexistencia pacífica y la justicia social internacional*, consignas que presidieron el cónclave belgradense, hace ya un año, tienen hoy todavía mayor validez y concitan el interés de los pueblos de todo el mundo.

Ya la Conferencia Económica de El Cairo contó con una concurrencia de países mayor que la de Belgrado. En doce meses, los principios de las naciones no comprometidas hicieron avances considerables en el plano político y en el económico. Hoy, los países que iniciaron este movimiento plantean la *realización de una conferencia económica mundial* bajo auspicio de las Naciones Unidas, en 1963, para que se haga un esfuerzo conjunto de países grandes y pequeños, ricos y pobres, con el objeto de remediar las dificultades que plagan a las relaciones económicas internacionales e impedir que la proliferación de los mercados cerrados frente al progreso de las regiones menos desarrolladas e imponga, de hecho, un peligroso sistema neocolonial.

Podemos ver, a través de este ligero resumen, que la Conferencia de Belgrado ha significado un paso decisivo en la historia de nuestros tiempos, al dar expresión a los anhelos y aspiraciones de un vasto sector humano no incluido en el sistema de bloques y formado por los países más jóvenes del mundo. Las ideas de Belgrado avanzan fecundamente y continuarán actuando dinámicamente en el mundo, porque responden a una necesidad concreta y real de la actual coyuntura de la historia.

Al recordar esa magna ásamblea, rindo

homenaje a sus promotores y organizadores; reitero mi gratitud por la generosa hospitalidad del pueblo y Gobierno de Yugoslavia, y exhorto a nuestro Gobierno a vincularse, por razones de auténtico interés nacional, a este gran esfuerzo de pueblos y naciones en favor de la paz y el progreso.

He dicho.

PUBLICACION DE DISCURSOS

El señor SECRETARIO.—Indicación del Honorable señor Víctor Contreras para publicar "in extenso" los discursos de los Honorables señores Barros y Tarud.

El señor FREI.—Deseo agregar mi nombre a la indicación y hacer extensiva la publicación "in extenso" a la intervención que hará el Honorable señor Vial.

El señor TORRES CERECEDA (Presidente).—Debe votarse una vez que haya sido pronunciado el discurso, pues el Senado no conoce su texto.

El señor GOMEZ.—Eso es lo que votaremos.

El señor CONTRERAS (don Víctor).—Los cedemos al Honorable señor Frei.

El señor TORRES CERECEDA (Presidente).—Podría acordarse la publicación de los discursos de los Honorables señores Tarud y Barros.

—*Se aprueba la indicación.*

Solicito autorización del Honorable Senado para publicar el discurso que va a pronunciar el Honorable señor Vial.

—*Se aprueba la indicación.*

El señor VIAL.—Muchas gracias.

El señor TARUD.—Que vote el señor Ministro en esta indicación.

El señor TORRES CERECEDA (Presidente).—Los diez minutos de que dispone el Comité Comunista están cedidos al Honorable señor Frei.

El señor VIAL.—Sí, pero me los va a ceder a mí.

Quiero agradecer a los Honorables Senadores que me han facilitado tiempo de su Comité.

LA SITUACION CAMBIARIA DEL PAIS Y LOS INCONVENIENTES DE UNA DEVALUACION.

El señor VIAL.—Señor Presidente:

Desde hace ocho meses, el país ha sido sometido a una gimnasia muy especial: la incertidumbre cambiaria. Suspendida gran parte de las importaciones suntuarias y creada la segunda área de corredores para evitar que continuara la fuga de capitales por medio del área única, que mezclaba nuestra balanza comercial con las operaciones invisibles, innecesarias o inconvenientes, no hubo una declaración enfática sobre la intención de mantener para el área bancaria la paridad existente de 1.053 pesos.

Por otra parte, desde un comienzo, se conocieron desinteligencias entre los personeros del Gobierno, y algunos se convirtieron en adalides de "no devaluar", mientras otros declaraban curiosamente que no habría otro remedio que esta medida. Hasta se ha hablado de una crisis a lo menos parcial del Ministerio por este motivo.

Tal situación ha sido naturalmente aprovechada, y sigue siéndolo, para producir confusión y alarma. Y uso estos términos, porque es evidente que, si la devaluación se produjera, ello significaría un fracaso definitivo en la política de estabilización, que ha sido, con lógica y razón, la bandera del Gobierno y de los partidos que la sustentan, y dentro de la cual ha podido obtenerse, en los últimos años, en este sentido, un regular éxito. Es sabido que una devaluación de importancia significa también importante alza en el costo de la vida y grave dificultad fiscal para compensar este efecto con reajustes convenientes, todo ello dentro de una posición que es ya de grave déficit en el erario.

Mientras tanto, durante este lapso, el país ha visto emerger la más agresiva campaña por parte de los posibles beneficiados con una devaluación. Es así co-

mo observamos campañas intensivas, casi majaderas, de cierta prensa, que alega frívolas razones, sin técnica alguna, pero que logra cierto impacto en quienes no conocen a fondo estos problemas; activa propaganda en los círculos políticos, y, por qué no decirlo, también observamos lo que se ha dado en llamar con el título de marcación al hombre. Podríamos asegurar con razón que estamos en presencia de un manifiesto complot en que forman filas el interés personal y la ignorancia.

Por otro lado, debido a una incomprendible política tendiente a vaciar en el área de corredores demandas que no debieran estar ahí radicadas ni permitidas, y tendiente, por otra parte, a restringir y desviar su normal alimentación, el país ha visto con sobresalto como el dólar, en rápida ascensión, ha llegado hasta casi duplicar su precio del pasado año. Naturalmente, ha sido éste un argumento espléndido para que el vulgo pudiera pensar que la devaluación era procedente.

El Fondo Monetario Internacional y la Alianza para el Progreso han desempeñado durante este período un papel muy especial. El primer organismo, como es ya su costumbre inveterada, envió comisiones de expertos con instrucciones de proceder a modificar la paridad cambiaria y sin revisar siquiera los efectos negativos que siempre han seguido a sus consejos. Y la Alianza para el Progreso dejó de cumplir, en el intertanto, los compromisos, no sólo morales, sino hasta firmados, en orden a enviar oportunamente las ayudas prometidas, en las cuales Chile basaba el financiamiento de las inversiones de capital del presupuesto vigente. Estas son curiosas actitudes, que, por cierto, dan mucho que pensar.

En tal situación, Su Excelencia el Presidente de la República, cuyos propósitos de estabilización nadie honestamente puede desconocer, se encuentra en una verdadera encrucijada, con algunas proyecciones inmediatas y otras definitivas para el futuro de Chile. El piensa en la posibi-

lidad de que los Estados Unidos puedan enviarnos sumas de tanta importancia como 200 millones de dólares, los que, vendidos a una nueva paridad mucho más alta, podrían compensar en forma parcial el déficit cercano a 400 millones de escudos del presupuesto nacional. Pero, por otra parte, aun en la posibilidad de que tales préstamos se concretaran *oportunamente* —y doy énfasis a esta palabra, porque es, en nuestro caso, de especial importancia—, nadie puede dudar de que pesaría sobre nuestros Gobiernos futuros y el país la obligación de pagar los dineros que se nos pudieran prestar al igual que la actual deuda en el exterior, que llega ya a la suma de 700 millones de dólares.

Estas obligaciones se incrementarían en proporción al aumento de la paridad que fuera acordada. Además, se viene encima el grave problema de los reajustes, que, como ya hemos dicho, ocasiona la devaluación, y si ellos son realmente compensatorios, desaparece la ventaja fiscal financiera que podría sólo momentáneamente obtenerse. En otras palabras, desaparecen los efectos positivos, mientras el país habría vuelto a caer en la espiral inflacionista y las graves consecuencias sociales y económicas que producen la inestabilidad.

El no devaluar podría, tal vez, significarnos caer en desgracia ante el Fondo Monetario y nos obligaría a limitaciones momentáneas para salvar efectos mucho más desafortunados en lo futuro. Nos permitiría, además, conocer realmente si las ayudas de la Alianza para el Progreso son sinceras o sólo llegan con un sacrificio de nuestra soberanía.

Se enfoca también, de una manera simultánea, el hecho de que muchos precios de nuestra producción interna no son remunerativos, pero nadie puede ignorar que si se alzan la paridad y los salarios, cualquier aumento necesario de los precios resultaría muy pronto anulado.

Esta grave situación produjo alarma en mi calidad de ciudadano y de parlamentario. Por tal razón, creí necesario formular diversos puntos de vista en un análisis que entregué al Jefe del Estado y que él me ha prometido estudiar con interés —lo que merece mi agradecimiento— antes de adoptar cualquier resolución.

Como estoy seguro de que mis Honorables colegas, por su alto patriotismo y sin distinción de partidos, están afectos a igual inquietud, explicaré esos puntos de vista con detenimiento, y agradezco de antemano la atención que puedan dar a mis palabras.

I.—*Antecedentes y doctrina.*

El análisis mencionado se inicia con una relación imparcial: el estado del país es, en las cifras de fondo, satisfactorio. Sus índices básicos demuestran en muchos aspectos progreso o, a lo menos, no revelan descenso. Así vemos que el índice de producción, cuyo promedio era, en 1959, de 122,1, subió, en 1961, a 132,4, y en mayo del presente año, era de 140,6, lo que significa una variación de 15,2%.

El índice real de ventas, que dio un promedio de 100 en 1959, en 1961 subió a 113,9, y en mayo del presente año, a 130,4, con un alza del 30,4%.

El monto de millones de dólares de las exportaciones o embarques, que era de 430,5 millones en 1959, subió, en 1961, a 472 millones, y en el primer semestre de este año, ha alcanzado a 259,8 millones. Sobre un cálculo duplicado para los dos semestres, tenemos un alza de 20,7 por ciento.

El índice de desocupación del Gran Santiago, que era de 63 mil personas en 1959, en 1961 bajó a 46 mil, y en 1962, a 37 mil, con una disminución del 41,3 por ciento.

El cuadro correspondiente a las cifras que acabo de comentar dice así:

	"1959	1961	1962	Variación 1959-1962
Indice de producción	122,1 (Promedio)	132,4 (mayo)	140,6 (mayo)	+ 15,2%
Indice de ventas (real)	100,0 (Promedio)	113,9 (mayo)	130,4 (mayo)	+ 30,4%
Monto de millones de dols. de las exportac. (embarques)	430,5	472,0	259,8 (6 meses)	+ 20,7% (x)
Indice de desocupación en mi- les (Gran Santiago) mes marzo	63	46	37	- 41,3%

Nota (x).—El porcentaje de aumento se calculó en base de una exportación anual estimativa de 519,6 millones de dólares para el presente año 1962".

Las partidas negativas podrían señalarse en el déficit presupuestario y en la posición del momento de nuestro sistema cambiario. Respecto al primero, sólo diremos que en parte se debe a mayores inversiones de capital y ejecución de obras, cuyo financiamiento fue calculado sobre la base de préstamos que habían sido prometidos por parte de los Estados Unidos y que no han llegado. Como lo demostraremos más adelante, tal retardo tiene también íntima relación con la crisis cambiaria por que pasamos, originada principalmente por errores básicos de la dirección económica entre los años 1959 y 1961.

Chile es un enfermo crónico de devaluación. Los efectos de esta enfermedad tienen relación con el índice de distribución del ingreso y la estabilidad social. A menor valor externo de nuestra moneda, mayor costo de los productos importados, elevación de los precios y reajustes de salarios. Como estos últimos se producen "a posteriori", aun en el caso de ser compensatorios media un plazo durante el cual no se completan, lo que produce déficit en las entradas de los trabajadores. Se despoja, asimismo, en el total del efec-

to de la devaluación, a quienes mantienen inversiones en moneda corriente.

Son pocos los países que en el mundo no han sufrido devaluaciones ni fueron víctimas de procesos inflacionistas. Sin embargo, la ciencia económica, relativamente nueva, ha encontrado, en la mayor parte de ellos, el antídoto necesario para terminar en forma definitiva con estos males e injusticias. En Chile se han seguido buscando sólo soluciones transitorias, sin enfocar a fondo el problema. La única solución para una crisis de la balanza de pagos ha sido *devaluar*. En tales determinaciones, grave culpa han tenido ciertos organismos internacionales que, por desgracia, no están familiarizados con nuestros problemas y aun pueden estar influidos por intereses determinados. No de otro modo se explica la recomendación de una receta que ha tenido pleno éxito para gran número de países, y que, en cambio, se sugieran para otros, entre ellos Chile, procedimientos del todo diferentes: *devaluar* y *devaluar*.

Desde hace 20 años, nuestra moneda ha sufrido las siguientes devaluaciones en la paridad cambiaria por que se rige su balanza comercial:

Año	Tipo Cambio	Costo vida	Año	Tipo Cambio	Costo vida
1942	\$ 31	14	1956	\$ 547	471
1948	31-43	39	1957	690	627
1949	31-43 y 60	46	1958	993	752
1952	110	80	1959	1.053	1.040
			1961	1.053	1.250

Debemos observar que el alza consecutiva, mes a mes, del índice del costo de la vida por largos períodos no fue acompañada de devaluaciones. En esos intertanto, no se produjeron intensas crisis de divisas como la actual.

Esta continua técnica devaluacionista sin resultado alguno, está demostrando claramente que no es el remedio adecuado para una estabilización y progreso de nuestra economía. Nuestro país podría compararse a un enfermo crónico ya grave a quien se recomendará tomar simples analgésicos y respecto del cual no se investigara la verdadera causa de su mal. Puede ser que sea cómodo seguir con la medicina meramente calmante y no acudir a un buen médico, pero a la larga el organismo se irá debilitando y sucumbirá.

La verdad es que esta tendencia devaluacionista sufrida por Chile desde hace muchas decenas de años tiene su origen en la fuerte propensión a importar, efecto de épocas transitorias de gran auge que podían en ese momento justificarlas. Una vez era la plata, otra el salitre. Pasada la bonanza, deseábamos, en las crisis, seguir viviendo con igual rango. Entonces, se optaba por el engaño de las emisiones o de las devaluaciones. A menudo, éstas eran consecuencia de aquéllas. Así hemos ido retrogradando, hasta en comparación con los mismos países latinoamericanos. Si nos hemos salvado, es porque providencialmente han aparecido el cobre, el petróleo o el hierro.

La complejidad de los problemas económicos hace difícil aun a los buenos estadistas apreciar los diversos y múltiples efectos de ciertas medidas. Y esto se agrava ante la multiplicación de aficionados superficiales que opinan por doquier y de hombres de negocios que, deshonesto o subconscientemente, se convierten en propagandistas de lo que creen les conviene. No menos inconveniente resulta la sincera opinión de los tecnócratas puros, que reducen a signos matemáticos casos hipotéticos,

sin considerar las otras aristas psicológicas, políticas o de otro orden que sólo es posible apreciar por especial sagacidad o experiencia de la vida.

La Economía no es una mera ciencia matemática abstracta, sino un conjunto de leyes naturales aplicables en cada caso mediante fórmulas diferentes con ayuda de la imaginación y hasta por intuición. El tecnócrata debe ser, por cierto, un valioso instrumento a quien el Gobierno encargue los cálculos de determinadas fórmulas que ha concebido como viables, humanas y prácticas para el momento de que se trata.

En el caso de nuestro actual problema cambiario, estamos expuestos, por falta de claridad de conceptos, a suponer ventajas inexistentes de una nueva devaluación y no medir los graves peligros en que incurriríamos con ella. Por esto, no creemos ocioso establecer a continuación algunos fundamentos por muchos olvidados o desconocidos, que permitirán apreciar más claramente el texto de este informe.

1º.—Dos son los principales puntos de vista de la economía, a saber: a) El desarrollo y progreso del país; y b) la redistribución de la renta nacional que los gobiernos intentan para evitar el monopolio de la riqueza y conseguir la extensión de un mejor vivir al mayor número de habitantes.

2º.—Es absurdo restringir el manejo de un país al plano meramente administrativo de lo que existe. La primordial medida consiste en planificar en qué forma y plazo se cumplirán los dos objetivos citados. Y así como es necesario formular un plan de desarrollo que enfoque el primer aspecto, sea directamente o por medio de corporaciones subsidiarias, también es imprescindible establecer el ritmo de avance social que quiera comunicarse al país, o sea, la mejor distribución de la riqueza existente o por conquistar. Lo contrario sería como encender calderas en

un buque que entra en movimiento y carece de timón y destino.

Aparte las mejoras de salarios, los impuestos progresivos y otras ventajas en favor de la masa, no siendo posible desarrollar una economía totalmente independiente, tenemos que el tipo de cambio incidirá también en el aspecto de la redistribución. En efecto, tanto la calidad y monto de las exportaciones que podríamos consumir internamente, como la asignación de las divisas a las importaciones, tienen efectos sociales. Podrá acentuarse el ritmo de aquellas que tienden a mejorar el nivel de la población, como, a la inversa, aquellas que sólo signifiquen una vida de más lujo para pocos.

3º.—Es necesario distinguir estrictamente entre la balanza comercial libre o controlada y la balanza de pagos, que completa a la primera mediante parte del mercado invisible. La balanza comercial, dentro de una economía dirigida o encauzada, puede *siempre* equilibrarse mediante las prohibiciones de importar, el aumento de derechos aduaneros o la restricción del circulante comprador de divisas. Las tres medidas constituyen una intervención.

El mercado invisible, en la parte que se ha llamado área libre, es mucho más difícil de controlar, ya que para ello tendrían que utilizarse medidas policiales de dudoso éxito; pero puede aminorarse sus inconveniencias ante el temor de investigaciones tributarias u otros esclarecimientos.

Separando la balanza comercial del mercado invisible innecesario, se elimina la posibilidad de un éxodo de la riqueza nacional efectiva, salvo abusos de menor monto, como la alteración de las declaraciones del comercio exterior, lo que también es posible evitar en gran parte. Sobre tal base, ese mercado invisible se reducirá a casar montos que quieren venir al país con otros que quieren salir. Sin embargo, se producen, en este mercado, proyecciones psicológicas que merecen con-

sideración: la primera corresponde a la creencia vulgar de que por el hecho de elevarse el precio de las divisas extranjeras en el mercado de corredores y distanciarse del mercado bancario para el comercio, éste debe considerarse bajo y es conveniente producir una devaluación; la segunda, que siendo la cotización del mercado de corredores la más anunciada y fluctuante, puede apreciarse tanto en el país como en el extranjero que, si existe un alto precio, se trata de un país empobrecido. Esto último puede ser efectivo como, puede no serlo, ya que en general el monto de lo transado en el mercado de corredores es pequeño e indeterminante en comparación con el mercado bancario por el cual marcha la balanza comercial.

Además, el mercado de corredores está, como es lógico, sujeto no sólo a especulaciones, sino también a la influencia psicológica de hechos transitorios ajenos a nuestra balanza comercial. Así, en el caso de Chile, la confianza, al iniciarse el actual Gobierno, produjo una fuerte importación de capitales que habría llevado esta área a precios tal vez inferiores a los 700 pesos por dólar, si el Banco Central, con afán estabilizador, no hubiera absorbido la oferta de divisas. A la inversa, los temores de una próxima elección de ideología anticapitalista están produciendo ahora una demanda extraordinaria en el mercado de corredores, hasta el punto de casi duplicarse la cotización de hace un año atrás. Pero estos hechos y circunstancias nada tienen que ver con nuestras aptitudes de exportación, que sólo se reflejan mediante la balanza comercial que hoy día más bien es superior en lo que a exportaciones se refiere.

4º.—Las divisas del mercado bancario no son una mercadería sujeta a la ley de la oferta y la demanda, como sucede con cualquiera otra: el trigo, los automóviles y otros productos. Dentro de una economía moderna, el tipo de cambio por el cual se rige la balanza comercial sólo es una re-

lación fija que constituye uno de los elementos básicos con que cuentan los gobiernos, después de minucioso estudio, para llevar a cabo la planificación que deben haber diseñado con la mayor precisión posible.

5º.—Es muy corriente oír hablar de que tal o cual paridad cambiaria no corresponde al valor real. En general, se relaciona esta afirmación con las alteraciones del índice de costo de la vida o con el mercado de corredores cuando la cotización de esta área se distancia de la bancaria. Relacionar la paridad cambiaria con el costo de vida es un profundo error, en el cual —lo debemos reconocer— es muy fácil caer, si se parte del supuesto de que toda elevación de los costos debe necesariamente traspasarse a los precios, hasta un punto en que el encarecimiento de éstos restará posibilidad de exportar con algún margen de utilidad. Sin embargo, debe también comprenderse que numerosas exportaciones —como es el caso de Chile— pueden realizarse con un margen de amplitud tal que determinada alza del costo de la vida o de sus costos generales no significa un impedimento para seguir exportando. En tal caso, el alza de salarios que siga a la elevación del índice de costo de la vida sólo disminuirá las ganancias y deberá considerarse como una redistribución de las utilidades, sin que haya justificación nacional para suprimir o disminuir el monto físico de esa producción exportable o, sencillamente, para pretender un alza del tipo cambiario. A la inversa, un Gobierno que dé confianza puede atraer capitales del extranjero, los cuales pueden llegar en gran escala, al país, en forma de maquinarias o mercaderías, y no porque éstas ingresen a la riqueza nacional corresponde mejorar la paridad.

No negamos, por cierto, que la elevación de los costos por períodos mantenidos lleva necesariamente a la devaluación; pero este problema debe analizarse con precisión, y no adoptar el recurso extremo de

la devaluación sino cuando haya constancia de que las exportaciones declinan hasta el punto de que es imposible cubrir las necesidades imprescindibles de importación. La estabilidad del tipo de cambio tiene tal importancia que es preferible, si se trata sólo de dificultades de exportaciones que no influyan substancialmente en la balanza comercial, adoptar la medida de bonificarlas, tal como lo han hecho Alemania y numerosos otros países durante largo tiempo.

No es en el efecto donde hay, en estos casos, que aplicar la medicina, sino en la causa. En otras palabras, los Gobiernos deben tomar todas las medidas para obtener una exacta estabilización general y no pensar en que es posible una ordenación de la economía mientras toleren cualquier ritmo inflacionista, por limitado que sea. Así lo ha comprendido la mayor parte de los países de mayor cultura que sufrieron este verdadero flagelo, y por eso pueden ahora mantener inamovibles sus paridades cambiarias. En el caso preciso de Chile, así como no creemos que haya, en el actual momento, razón alguna para producir una devaluación, deberemos aceptar en lo futuro la necesidad de ella, si el actual ritmo inflacionista, aunque mucho menor que el de otros tiempos, no se corrige totalmente.

Por otra parte, la comparación directa del tipo cambiario con el índice de costo de vida jamás puede llevarnos a la seguridad de conocer el valor real de nuestra divisa. Por de pronto, el resultado variará substancialmente, según el punto de partida de la comparación, y para ello citaremos una posición dentro del caso chileno. Consideremos como base el año 1928, inmediatamente después de la Misión Kemmerer, con índice del costo de vida 100 y paridad de \$ 8,20 por dólar. Deflactando el menor valor adquisitivo de éste y ponderando nuestro aumento del costo de la vida desde ese entonces, llegaríamos a una paridad de \$ 1.196 por dólar (100 x

26.000 = 73 x 130). Pero ¿puede alguien considerar que, por medio de esta simple operación, hemos llegado a saber que es 1.196 el valor real? En absoluto. Para probar el absurdo del sistema, basta recordar que en ese entonces nuestras exportaciones de cobre sólo alcanzaban a 274.000 toneladas, contra 580.000 en la actualidad; que, por otra parte, carecíamos en absoluto de industria nacional, y que en lugar de necesitar, como hoy, en gran parte las divisas sólo para las materias primas de nuestras fábricas, teníamos entonces que pagar todo manufacturado a precio mucho mayor. Tales factores de avance debieron haber dejado un gran saldo favorable de divisas disponibles. Pero ¿podría asegurarse que, aun calculando el aumento de la población, no existe también una propensión mayor a importar más, pues nos hemos acostumbrado a vivir con un "standard" que requiere mayores importaciones? ¿Cuánto tiempo necesitaría un conjunto de investigadores para evaluar, siquiera aproximadamente, la incidencia de un sinnúmero de factores y poder llegar a saber el valor real de nuestra moneda! Por eso, estimamos que tal denominación de "real" sólo puede darse al valor que debiera tener en forma estable nuestra paridad, dentro del programa de planificación que todo Gobierno debe haberse trazado.

6º.—La estabilidad cambiaría en el área de la balanza comercial es imprescindible para consolidar cualquiera intención honrada de estabilidad general del costo de la subsistencia, punto de partida para una ordenación de la economía. Al contrario, las devaluaciones con áreas fluctuantes según dicho costo sólo sirven para agregar un nuevo elemento anárquico que hace imposible la estabilización. Por otra parte, son evidentes las ventajas de un cambio fijo: a más de la injusticia que las devaluaciones acarrearán en el plano social, a lo cual hemos hecho referencia, debemos agregar que el comercio obtiene utilidades injustas con el "stock" comprado al tipo

más bajo anterior, y —hecho no menos importante— la inestabilidad produce desconfianza en los mercados extranjeros y en las líneas de crédito que se nos conceden.

Actual situación económica y cambiaria.

Realizada la anterior exposición sobre la doctrina cambiaria y su mecanismo, procede efectuar un examen de la situación actual para justificar nuestra posición contraria a la devaluación en estos momentos.

Sentado el principio de que una medida de esta clase y gravedad sólo puede justificarse ante la certeza de una expansión constructiva de nuestras exportaciones, ya que aún no existe planificación integral, o, sencillamente, porque la actual crisis de divisas no puede superarse sino en esa forma, parece lógico dividir esta segunda parte en dos secciones que abarquen ambas materias; pero primeramente trataremos de hacer un examen de lo sucedido en los cinco últimos años.

El siguiente cuadro demuestra las cifras tanto de la balanza comercial, como de la de pagos, en millones de dólares:

Año	B. Comercial	Importac.	Exportac.	B. de Pagos
1957	— 62,5	—459,3	+396,8	— 70,3
1958	— 72,1	—426,1	+354,0	— 29,7
1959	+ 31,6	—426,2	+457,9	+ 17,4
1960	— 88,8	—553,0	+464,2	— 44,1
1961	—120,0	—620,0	+501,0	—147,0

Respecto del año 1962, se espera, dentro de pocos días, tener una proyección sobre los posibles resultados de la balanza de pagos. Se adelanta, por cierto, que ella será igualmente desfavorable, pero en ningún caso en la proporción habida durante 1961.

Parece conveniente explicar, también, que el método para evaluar importaciones y exportaciones en el cálculo de la balanza es distinto del llevado a diario por el

Banco Central, con el cual, por este motivo, se apreciarán diferencias sustanciales. En efecto, en el cálculo de la balanza se incluyen las mercaderías entradas al país, aunque ellas sean de pago diferido, a crédito o en consignación y no pagadas. Comprende también las internaciones de las empresas cupreras, que operan por distinta vía, las compras de barcos y suministro de las fuerzas navales. O sea, estas cifras equivalen a un balance completo de la situación. En los cálculos a que más adelante nos referiremos, llevados día a día y con oportunidad por el Banco Central, este aspecto se maneja considerando los registros o solicitudes de importación, la efectiva cobertura que el Banco Central o los bancos comerciales han suministrado, ya sea por compras al contado o cuotas diferidas vencidas, y en lo relativo a exportaciones, se establece el valor efectivo de los embarques. Podríamos, entonces, decir que este método representa más bien un estado de situación que un balance.

Las cifras anteriores, citadas a modo de comparación, merecen un comentario. Como puede verse, la balanza comercial desfavorable de los años 1957 y 1958, y la favorable de 1959, mantuvieron cifras parecidas en *importaciones*. La rectificación se produjo por un aumento de las *exportaciones*, de más de cien millones de dólares, en 1959. Este volumen de exportaciones se mantuvo durante 1960 y 1961, y subsisten cifras muy similares, y aún superiores, durante el primer semestre de 1962. En cambio, a contar desde 1960, las importaciones, debido a las insinuaciones provenientes del propio Ministerio de Hacienda, se elevan, por su parte, en 130 millones de dólares durante dicho año, en comparación con 1959; en 1961 se producen cifras aún más exageradas de importación, con 620 millones, y se produce un vuelco desfavorable, como consecuencia, en la balanza comercial, con una cifra en contrario de 120 millones de dólares.

Queda, pues, en claro que, a pesar de que durante los años 1959 y siguientes, el índice del costo de la vida tuvo alteraciones desfavorables, especialmente en 1959, con 33,3 por ciento, ello no significó disminución en la exportación, sino, por el contrario, se mantuvieron cifras más elevadas. Se comprueba así perfectamente que los saldos desfavorables habidos en la balanza comercial no pueden relacionarse ni con las exportaciones ni con el alza del costo de la vida, sino, exclusivamente, con el aumento desorbitado de las importaciones, aconsejado, como se ha dicho, por el mal criterio del Ministro del ramo.

Creo que nunca en la historia de nuestra economía ni en la de ningún país, ha podido existir una miopía mayor de ciertos Ministros de Hacienda sobre acontecimientos que iban, poco a poco, precipitándose. Ya en el año 1960 las cifras dieron una clara campanada de alarma. En el año 1961, se necesitó que el enfermo agonizara, en diciembre, para comprender que necesitábamos reprimir las importaciones y establecer una nueva área que impidiese que por la vía de la anterior única, se escurrieran los capitales o, en otras palabras, la riqueza nacional.

Se inserta a continuación un cuadro total de las exportaciones e importaciones, desde el año 1952 a 1959. De él pueden obtenerse las diferencias que en ambos rubros se han producido año en año. El cuadro demuestra que en los años 1953, 1957, siguientes a aquellos en los cuales se produjeron las más grandes devaluaciones, fundadas en que aumentarían sustancialmente las exportaciones y se frenarían las importaciones, al igual que ahora se supone posible, ninguno de estos hechos sucedió. Respecto al año que siguió a la tercera devaluación, 1958, el efecto favorable se produjo sólo en la minería del cobre, cuyo precio subió cinco centavos por libra, factor éste que determinó la conveniencia de aumentar la producción. Bajaron, en

cambio, los porcentajes de exportaciones agropecuarias e industriales. No se produjo tampoco reducción alguna en las importaciones.

En seguida viene un cuadro, que ruego insertar en mi discurso, sobre el valor de las exportaciones y de las importaciones en los años a que me he referido.

—*Se accede a lo solicitado.*

—*El cuadro cuya inserción se acuerda es del tenor siguiente:*

(En millones de dólares)

Año	Exportac. totales	Importac. totales
1952	469,3	388,9
1953	368,9	357,7
1954	383,4	348,7
1955	489,4	394,7
1956	497,9	390,2
1957	396,8	459,3
1958	354,0	426,1
1959	457,8	426,2

El señor VIAL.—Como es sabido, desde el 28 de diciembre de 1961, se restringió fuertemente la lista de importaciones permitidas, para moderar el flujo de éstas, y al mismo tiempo, se dictó un nuevo estatuto para los puertos libres, que sustraían a nuestra balanza fuertes cantidades de divisas, con la esperanza de que las disposiciones aprobadas pudieran, en buena forma, aminorar esta succión. También se estableció lo que nunca debió haberse suprimido, o sea, un área independiente de cambio, llamada de corredores, en la cual no se mezclan ni las importaciones ni las exportaciones, o sea, destinada exclusivamente a casamientos de carácter invisible, ya sea gastos de viajes o traslado de

capitales que desean salir al exterior a cargo del que desea traerlos a Chile.

El Banco Central adoptó, asimismo, un régimen de 90 días después del embarque para el suministro de divisas, y finalmente, se volvió, para muchas de las importaciones, al régimen de depósitos de bonos dólares, utilizando los de emisiones anteriores que no habían sido amortizadas o pagadas. Estas medidas, como se comprende, tienden a frenar las importaciones, a fin de que las estrictamente necesarias para la vida nacional no puedan quedar entorpecidas.

Estas nuevas disposiciones, que bien pueden tener defectos, han dado una buena parte del resultado que se esperaba: una fuerte disminución del volumen de las coberturas de importaciones. Por otra parte, debe anotarse que, por fortuna, las exportaciones no sólo no han disminuido, sino que sus cifras son superiores en el primer semestre de 1962, si se las compara con igual período de 1961. Podría decirse, en consecuencia, que en lo relativo a nuestra balanza comercial, los errores están siendo corregidos y que no es lógico esperar, para 1962, un saldo desfavorable, sino, por el contrario, es posible un claro superávit. El cuadro que se inserta a continuación demuestra el por qué de nuestro pronóstico, distinto, por cierto, de lo que sucederá con la balanza de pagos si se cancelan todas las amortizaciones de deudas en la forma concertada.

6 primeros meses de	Coberturas de Import. %	Registros de Import.
1961	217.290	100,0
1962	145.143	66,0
		276,200
		100,0
		302,826
		109,1

El cuadro anterior demuestra que las coberturas efectivas han declinado en 34%, aunque los registros mantienen un alza de 9%. Esta última cifra no debe reducir equivocadamente el buen efecto de

la cifra de cobertura. La explicación consiste, primero, en que es normal que los registros no se cumplan en parte, lo que ha sucedido en todos los años anteriores. Así, en el año pasado, contra 571 millones de registros, sólo se produjeron coberturas por un total de 436 millones. Hay, además, en el caso de 1962, una razón de importancia; en efecto, durante todo el año se ha hablado profusamente, y aun en círculos oficiales, para no citar el diario "El Mercurio", que se realizará una devaluación; entonces, es evidente que, sobre esa base, todos los importadores hayan exagerado sus solicitudes de registro pensando adquirir mercaderías a la actual paridad. Como consecuencia lógica, se realice o no la devaluación, debe pensarse que durante el segundo semestre tiene que producirse necesariamente en los registros una gran reducción, pues no habrá disponibilidades de dinero para pretender aumentar los "stocks", a más de que la dificultad para conseguir bonos para depósitos constituye de por sí un mayor freno.

Es digno de anotarse que, estudiando la distribución de las coberturas, los regímenes especiales de los puertos libres han consumido 26,8 millones de dólares en el semestre, cifra siempre muy elevada si se la compara con un total de 118,1 millones para todo el resto del país.

Refiriéndonos ahora a las exportaciones, el resultado que se detalla en el cuadro siguiente muestra cifras por demás auspiciosas. En efecto, comparando los dos primeros semestres de 1961 y 1962, vemos que existe un aumento total, en conjunto, de 16%, que se reparte en 6,4% de aumento en la gran minería y de 12,1% en la pequeña minería. Los productos agropecuarios y del mar tienen cifras semejantes, y sólo los productos industriales muestran leve descenso de 2%, determinando únicamente por el mayor consumo interno de los productos de la usina de Huachipato, a precio más alto que el que obtenía en el exterior, mientras todos los otros produc-

tos de esta clasificación aumentan también su exportación. Las cifras para el segundo semestre son aún más promisorias, pues tan sólo el rubro harinas de pescado, que entregó dos millones en el primer semestre, promete tener, en el segundo, entregas por 6 millones, y alrededor de 20 millones de dólares durante los primeros seis meses de 1963. La clasificación es la siguiente:

(En millones de dólares)

Embarques	1er. Semestre		Variación
	1961	1962	
Gran Minería	171,2	177,76	+ 6,4%
Pequeña Minería	34,0	46,1	+12,1%
Prod. Agropecuarios	23,3	22,8	— 0,5%
Prod. Industriales	15,3	13,3	— 2,0%
			+16,0%

Tota! de la exportación en conjunto.

Finalmente, en este aspecto de nuestra balanza, conviene poner énfasis en que de ese monto total de nuestras exportaciones, la minería, en conjunto, significa un 86,2%. Respecto a la gran minería, constituye un 68,6%, y de la pequeña minería, un 17,6%. Estos rubros en ningún caso tienen inconvenientes para marchar con el actual tipo de cambio; el primero, por su bajo costo, y la pequeña minería, por estar ya bonificada. Lo anterior está demostrando que, con respecto a las restantes exportaciones actuales —su monto total asciende, en el año, a 72 millones de dólares, a lo cual debemos agregar los 36 millones correspondientes al salitre y el yodo—, si no pudieran seguir trabajando con la actual paridad, una bonificación de 20% sólo ocasionaría al erario gastos, en total, de 21,4 millones de dólares, o sea, el 2,3% del presupuesto de la nación.

Pasamos a referirnos a la posición actual de divisas, o sea, a las disponibilidades del Banco Central.

En este sentido, la situación es difícil, pero en absoluto desesperada. En efecto,

los enormes estragos producidos por saldos tan desfavorables en la balanza de pagos como los explicados, tuvieron que mermar seriamente la reserva. La promesa hecha por el Ministro Vergara de que tendríamos grandes importaciones de capitales no se concretaron, y por otra parte, ya hemos dicho que en lugar de tomarse las recientes medidas restrictivas bastante tiempo antes, se estimuló por todos lados la importación innecesaria. Las grandes ofertas de la Alianza para el Progreso, confirmadas por misiones y comisiones, han tenido tan poca efectividad que hasta el momento el país ni siquiera recibe la totalidad de los 100 millones de dólares ofrecidos para el terremoto por el Presidente Eisenhower: faltan aún alrededor de 40 millones. Por otra parte, los mismos préstamos obtenidos con anterioridad, aparte los correspondientes a excedentes agrícolas, se otorgaron, por lo general, a cortísimos plazos de pago, o sencillamente, del tipo "stand-by" por el Fondo Monetario. ¿Cómo puede entonces extrañar que las disponibilidades del Banco Central sean ahora exiguas?

Entrando a las cifras, la situación es la siguiente: el Banco sólo cuenta, en poder de corresponsales, con cifras de escaso monto, pero ellas serán ampliadas con los siguientes valores o disponibilidades durante los cuatro meses restantes del año:

- 19 millones, cuotas del préstamo Eisenhower, menos amortización adelantando bancos.
- 24 millones en septiembre, de la tributación del cobre.
- 24 millones en diciembre, de la tributación del cobre.
- 30 millones de costo de producción del cobre (1,5 a 2 millones semanales).
- 20 millones crédito "Moscoso", podríamos llamarlo, en favor de la Corporación (50% y sólo 25% de lo inicialmente prometido).

117 millones.

En resumen, el Banco contará, al finalizar el año, con una disponibilidad de 117 millones, aparte su posición en favor con los corresponsales.

Veamos ahora cuáles son los empleos indispensables del todo o parte de esta cantidad. En primer lugar, es necesario explicar que, durante el pasado semestre, el Banco Central ha estado proporcionando a los bancos comerciales alrededor de un millón de dólares por día hábil, suma con la cual éstos han saldado: 1) las diferencias entre las divisas que recibían por exportaciones y las que debían entregar para el pago de coberturas de importaciones registradas; 2) para cubrir las deudas en el exterior, lo que ha significado entregas de más o menos 18 millones.

Respecto del primer empleo, parece lógico que no será necesario continuar con esas entregas, sino, a lo más, en cantidades inferiores, cada vez más decrecientes. En efecto, siendo las importaciones próximas mucho menores, por las razones ya dichas, que las del primer semestre, y manteniéndose, en cambio, un monto mayor en el rubro de entradas por embarques de exportación, es lógico suponer que las necesidades bancarias por este motivo desaparecerán. Respecto del empleo en pagos de deudas al exterior, la nueva ley de pago de deudas en dólares permitirá, con seguridad, aliviar cualquier nerviosismo para cancelaciones de este tipo. En consecuencia, no sería exagerado optimismo el suponer que, en vez de entregar divisas a los bancos comerciales, el Banco Central pueda hasta recibir durante el próximo semestre. Como se comprende, la situación anterior ha sido estrecha, debido al gran número de importaciones registradas antes, y en especial, después del 28 de diciembre de 1961, a las cuales se ha debido hacer frente. Es cierto que la nueva reglamentación actual sobre pago después de 90 días pudo frenar en algo las necesidades y ser factor importante de las menores coberturas; pero ello no rige, en la práctica, sino por un lapso inicial, y como la medida esta

pendiente, seguirá produciendo efectos en lo futuro.

Quedarían por estudiarse las obligaciones que el Banco Central tiene con el extranjero durante el año. Estas ascienden en total a 72 millones de dólares, y entre ellas se encuentra el préstamo "stand-by" al Fondo Monetario por 18 millones, que, en gran parte, vence en septiembre, y que según parece, no es posible renovar, aunque sí obtener uno nuevo. Además, existen 42 millones en letras descontadas susceptibles de renovación, si no en su totalidad, por lo menos en un 75%. Sobre esa base, el Banco Central sólo necesitaría emplear un total en pagos de menos de 30 millones, incluyendo la parte del "stand-by" que se vence. Si dispondrá de 117 millones, más los saldos en corresponsales, tendrá un sobrante de 87 millones, como mínimo, para hacer frente a cualquier contingencia. Todo ello comprueba, en lo tocante a la institución misma, que la situación no tiene por qué ser estimada como excesivamente peligrosa.

Hasta ahora hemos considerado el problema de las divisas y sus relaciones con el Banco Central; pero existe, sin embargo, la negra nube de la posición fiscal propiamente dicha. El presupuesto de ingreso en monedas extranjeras incluía, como es lógico, el impuesto a las utilidades del cobre, estimada dentro del presupuesto en 73 millones. Parece, en consecuencia, que, al ser recibida esa suma por el Banco Central, éste deberá poner a disposición fiscal las cuotas que por ese motivo obtendrá en septiembre y diciembre, que hemos apreciado en alrededor de 48 millones y que el Fisco necesita para sus gastos de operación en una suma parecida. Lo grave de la situación fiscal es, como se sabe, el hecho de que, en sus cálculos presupuestarios, prevé la posibilidad de préstamos externos por un monto de 252 millones de dólares. La mayor parte de esa cantidad se pensaba que sería reducida a moneda legal, con lo cual no sólo no habría habido crisis de divisas, sino, por el contrario, la venta de

éstas en la parte empleada en remuneraciones o productos nacionales habría provocado serias dificultades en su conversión a circulante nacional. Todos sabemos que, a pesar de las economías que han podido hacerse, la inexistencia de los préstamos significará en este año fiscal el mayor déficit presupuestario de Chile, déficit que deberá afrontar el Gobierno con singular energía, para no producir la paralización del país y el caos social.

Con respecto al año 1963, la situación se presenta mucho más holgada, pues el total de los vencimientos del Banco Central asciende sólo a 31 millones de dólares, a lo que habría que agregar las postergaciones del presente año. Parece lógico, pues, pensar que la situación de la balanza comercial, que hemos explicado en detalle, permitiría disponer de las sumas de divisas requeridas, sin necesidad de que esa institución solicite otros préstamos al exterior. Por lo que se refiere al Gobierno, sin considerar la amortización pendiente desde este año de los bonos-dólares de la Caja de Amortización, sus vencimientos directos e indirectos, en 1963, apenas alcanzan a la tercera parte de 1962, o sea, la suma de 39 millones de dólares.

En lo relativo a la situación general de deudas a los bancos nacionales por parte de deudores chilenos, ellas se han reducido, al 31 de julio, en un 35%, y el saldo quedará arreglado mediante los nuevos pagarés que consigna la ley que acaba de ser aprobada en el Congreso, en plazos de 2 años y medio y 5 años, según sea su característica.

Finalmente, y para mayor comprensión, anotamos cifras comparativas de exportaciones y coberturas, según las informaciones del Banco Central llevadas día a día. Ellas demuestran que mientras en el primer semestre de 1961, el saldo de estos rubros fue negativo en 1,7 millones de dólares, en igual período de 1962, como resultado de las medidas adoptadas, se produce un saldo positivo de 85,6 millones.

1961	Exportaciones	1962	1961	Importaciones (Coberturas)	1962
142,9	Gran Minería	177,6		Bienes de consumo general	80,2
	—19% (cobre)	29,0	148,6	Bienes en regímenes puertos libres	20,9
34,0	Peq. y Med. Minería		46,1	Bienes de capital generales	27,9
23,3	Agropecuarios		22,8	Bienes en regímenes puertos libres	5,9
15,3	Industriales		13,3	Coberturas diferidas	10,3
<hr/>		<hr/>		<hr/>	
215,5	Total	+ 230,8	217,2	Total	— 145,2
Saldo en 1961 — 1,7					
Sado en 1962 + 85,6					

Nota.— La deducción del rubro gran minería del 19% corresponde a la parte de los embarques del cobre, que no se retorna en forma alguna.

Pasamos a resumir las observaciones anteriores explicadas en los cuadros correspondientes:

1) La situación de la producción, ventas y ocupación, demuestran que los factores básicos de la actividad nacional están intactos.

2) Ha habido un gravísimo error al insinuar un aumento desorbitado de las importaciones. No menor ha sido el haber pretendido financiar gastos no productivos de divisas, con emisiones de bonos en dólares a cargo de la Caja de Amortización.

3) Aunque no se haya llevado a la realidad en su total el presupuesto de capital aprobado, el hecho de fundarlo en préstamos respecto de los cuales no había certeza de obtenerlos, ha llevado al Gobierno a una situación por demás grave que obligará a sacrificios considerables, en mayor proporción para los sectores pudientes, con el objeto de saldar el gran déficit sin paralizar al país. Lo contrario sería seguir por poquísimos tiempo una vida totalmente ficticia, con graves consecuencias para la estabilidad institucional.

4) La posición de la balanza comercial es favorable y, dentro del presente semestre, debería quedar normalizada si se mantienen las medidas restrictivas de importación.

Parte III: El enfoque inicial del Fondo Monetario al propiciar una devaluación.

Ventajas aparentes y graves inconvenientes de alterar la paridad

Aunque no conocemos con exactitud los puntos de vista del representante del Fondo Monetario, estamos al corriente de los fundamentos en que basaba su opinión cuando llegó a Chile, en el sentido de devaluar la actual paridad en términos drásticos.

Ellos serían los siguientes: 1) Nuestra balanza comercial, y especialmente la de pagos, sería tan adversa que es necesario estimular las exportaciones. 2) El valor del dólar no estaría apareado con los costos de producción y el alza habida en los índices de subsistencia. 3) Al alzar la paridad, el Fisco podría obtener mayores en-

tradas por derechos aduaneros. 4) El Gobierno necesita préstamos del exterior y los organismos y el Gobierno de Estados Unidos no estarían dispuestos a proporcionarlos si no se cumplen las exigencias de devaluación del Fondo Monetario. 5) El Fondo comprende y acepta por ahora la necesidad de mantener un régimen de dos áreas. 6) Los sueldos y salarios no deben ser subidos sino en proporción muy inferior al impacto que produzca la devaluación. 7) Dentro de una relativa ausencia de controles, deben buscarse medios naturales de estabilizar el costo de vida y aumentar la producción nacional.

Nos referiremos en este mismo orden a cada uno de los puntos citados.

1) Como ya lo hemos comprobado, no es efectivo que nuestra balanza comercial tenga ahora desequilibrio y sólo ha pasado por una crisis a punto ya de solucionarse totalmente, sobre la base de las medidas adoptadas. El hecho de prohibir ciertas importaciones es una forma más honrada y directa de colocar la vida nacional dentro de los límites que le permite su actual capacidad económica. Es equivalente a elevar los derechos aduaneros para ciertas mercaderías hasta un límite que equivalga a la prohibición.

No es tampoco probable que una devaluación pueda en una fecha próxima, como sería lo necesario, facilitar la creación de nuevas fuentes de exportación. La experiencia ha demostrado que, en los casos en que se han producido devaluaciones anteriormente, el volumen de las exportaciones no ha subido.

Por otra parte, aun elevando el tipo de cambio en un 50%, nuestra industria quedaría en condiciones poco aptas para competir con sus rivales del extranjero. En este grupo sólo existen pocos rubros de posible aumento de exportación. Citaremos, en primer lugar, los productos de Huachipato, cuya producción se dividía entre el mercado interno, que pagaba precios mucho más altos para compensar a la empre-

sa la difícil competencia en los mercados externos, donde las ventas se hacían a inferior precio. Ultimamente, debido a nuestras necesidades y por su propia conveniencia, Huachipato ha radicado la casi totalidad de la venta de su producción en Chile y se ha procurado las divisas que necesita por medio de exportaciones del mineral de Algarrobo, lo cual le proporciona utilidades considerables, sin necesidad de tipos de cambio superiores al existente. Respecto de la celulosa y el papel, entendemos que no tiene dificultades mayores para colocar cualquier sobrante de producción, y el problema de aumentarla no estaría en el tipo de cambio. El tercer grupo de importancia lo constituye la harina de pescado, a la cual ya hemos hecho referencia. Este producto está en la actualidad bonificado en 35 dólares la tonelada para la zona de Arica y 25 dólares para la de Iquique, y constituye un espléndido negocio, hasta el punto de que con las nuevas unidades de pesca puede aumentar su producción, durante el año 1963, hasta alrededor de 400 mil toneladas, en vez de la actual, de 70 mil. Con el mismo tipo de cambio que hoy rige se espera exportar como ya hemos dicho, por un valor superior a los 40 millones de dólares.

En cuanto a la agricultura, debimos importar en 1961 productos de este género por 77.100.000 dólares y exportar sólo 22.800.000, lo que significa un déficit de 54.300.000 dólares. Parece natural que el esfuerzo del Gobierno se encaminara a reducir el déficit alimenticio interno mediante las medidas adecuadas, lo que podría evitar la salida de divisas, que de otro modo no es posible suprimir. El surtido de productos agrícolas exportables es limitado a escasos rubros, como lana, frutas frescas y maderas en bruto. Dado los altos precios del mercado interno de la fruta, no parece que la actual producción pudiera ser trasladada a la exportación. Elevar la proporción, como se comprende, es materia de aumentar las plan-

taciones, lo que toma largo tiempo. Referente a las maderas en bruto, su mercado directo, la República Argentina, por razones ajenas al precio, tal vez transitorias, se mantiene bastante cerrado para nuestra producción. La lana, como es sabido, es entre nosotros un producto de exportación e importación en la proporción de 7,9 millones exportados por 4 millones de compras en el extranjero, durante el año 1961. Esto es, antes de la devaluación del nacional argentino. Tal situación se debe a los tipos diversos de necesidades, y podría subsanarse, a lo menos en parte, pero requiere también largos plazos para la transformación de las razas.

Además, la determinación de aumentar la paridad constituiría un tremendo golpe para la agricultura, que en la actualidad pasa por momentos realmente difíciles. En efecto, si bien pudiera mejorar la posición de determinados rubros, su costo general se elevaría en más del 50% del valor de la maquinaria, que es toda importada, y de los repuestos que con frecuencia se necesitan. Otro grave golpe sería un alza similar en los precios de los sacos, que también afecta a otras actividades nacionales, tanto industriales como mineras. El precio de los abonos importados y de determinadas semillas también se encarecería en forma drástica. En consecuencia, esa actividad resultaría una de las más afectadas al realizarse la devaluación, y es difícil que un aumento discreto de los precios pudiera compensarla. El consumidor se verá, de igual modo, seriamente perjudicado con el alza del precio de la carne.

Por lo dicho, parece evidente que es en el rubro de la minería donde Chile debe poner énfasis para conseguir el aumento de sus exportaciones, y las dificultades para ello, dentro de la gran minería, no están en el tipo de cambio, sino en la alta participación que se exige a las empresas productoras en comparación con otros países. Sin duda alguna, éste es el

problema de mayor importancia que Chile tiene en sus manos, ya que existen proyectos para duplicar la producción, si se obtiene del Gobierno la seguridad de una estabilización respecto del trato acordado en la ley 11.828. El proyectado aumento no sólo permitiría arreglar las maltrechas finanzas del Estado, sino disponer de una balanza que, en pocos años, consolidaría nuestra situación cambiaria en forma definitiva. Es, por lo tanto, perentorio realizar ese estudio guardando, por cierto, las condiciones que exige nuestra soberanía.

Respecto de la pequeña y la mediana minería, es posible, también, en muchas minas que hoy día trabajan innecesariamente con bonificación, aumentar su producción. Nadie ignora que en esas actividades se han formado recientemente las mayores fortunas. Si se desea mantener el trabajo de las minas de más baja ley y de más alto costo, no es un problema bonificarlas en más alto grado que el actual, aunque siempre habrá quejas de parte de quienes explotan yacimientos de tipo no comercial.

Una elevación del tipo de cambio tiene el peligro de que, en vez de aumentarse las entradas de divisas, pueda resultar una reducción, dado el actual sistema de retorno de costos en la gran minería. El cálculo realizado por el Departamento del Cobre, para el caso de una devaluación a 1.500 pesos por dólar, es el siguiente: menor producto del retorno: 32 millones 214 mil dólares, elevándose la tributación en 20 millones 517 mil dólares. Tenemos, en consecuencia, que, por esta razón, la proposición de devaluar en vez de aumentar la entrada de divisas por ese renglón, nos dejaría un saldo de 11 millones 697 mil dólares por concepto de menores entradas para el país. Naturalmente, un alza de salarios repondría en parte el retorno del costo, pero, a su vez, disminuiría la participación fiscal.

En resumen, la devaluación para todos

estos rubros es improcedente e innecesaria. Para los casos necesarios, la política del Gobierno no debe ser el amparo de exportaciones imposibles, sino dar las mayores facilidades a las producciones que tienen mejor margen de ser colocadas en los mercados internacionales.

2) En lo relativo a que el valor del dólar no estaría apareado con el alza del costo de la vida, hemos ya explicado en la primera parte de este informe que no es posible establecer una relación directa entre estos dos factores, que son de índole totalmente diversa.

Repetimos que la paridad sólo debe fijarse de acuerdo con una planificación general, sin negar, por supuesto, que un alza de los costos por causas inflacionarias necesariamente debe influir en el rendimiento de divisas. Según lo ya dicho, nuestro criterio en este sentido es el siguiente: a) Debe establecerse el volumen de divisas necesario para las necesidades imprescindibles de consumo y la cuota de bienes de capital que está programada. b) El tipo de paridad debe ser el más bajo que permita cubrir estos requerimientos. c) Deben impulsarse al máximo, incluso mediante ventajas tributarias, las exportaciones de más lógica colocación en los mercados extrajeros. d) En la actualidad, y ante la necesidad de proceder cuanto antes a una estabilidad absoluta de los precios, es preferible recurrir al sistema de bonificaciones, siempre que él no tenga que aplicarse a un porcentaje exagerado de los productos exportables. Este es, sin duda, el caso de Chile, como ya lo hemos demostrado. e) El tipo de cambio para la balanza comercial debe ser fijo y único, incluyendo, por cierto, los servicios de mercaderías y capitales. f) Debe mantenerse un área de corredores libre, para el solo efecto de viajes y movimientos de fondos.

Entendemos que el Fondo Monetario ha propuesto establecer un cambio bancario en realidad fluctuante y que las posibili-

dades de un nuevo préstamo "stand-by" al Banco Central quedarían sujetas a la existencia de ese sistema. También se nos había informado que para hacer funcionar el nuevo "stand-by", se había pensado exigir una diferencia mínima de diez por ciento entre el área bancaria con el mercado de corredores. Repetimos que la medida de no tener un cambio fijo para la balanza comercial es, a nuestro juicio, a más de improcedente, peligrosa, ya que si por fluctuación se entiende la oferta y la demanda en las transacciones de tal área, ello daría base para que un grupo de exportadores se coludiera, frenando las entregas de divisas dentro del plazo reglamentario y produciendo, en definitiva, un alza artificial para su propio beneficio. Si como fluctuante se entiende en relación con el alza del costo de la vida, ya hemos dado las razones para apreciar que tal sistema, no usado en nación alguna del mundo, es técnicamente absurdo y sólo tiende a la inestabilidad de los negocios y a la reaparición de la espiral inflacionista. En todo caso, la idea nos parece que debe ser motivo de un cuidadoso estudio.

3) Es evidente que el alza de la paridad debería traer, teóricamente, un aumento de los derechos aduaneros y alivio a la crisis presupuestaria fiscal. Sin embargo, no es lógico pensar en que, con el mayor precio de los productos importados debido al mayor pago aduanero, seguirá importándose igual cantidad. Además, los mayores derechos tienen que incidir en el costo de los artículos esenciales en el mismo volumen necesario y determinar un impacto inflacionista, lo que contribuye a restablecer la espiral. Por otra parte, y como consecuencia de dicho impacto, el Gobierno se verá precisado a elevar las remuneraciones. No conseguirá, por lo tanto, economía alguna, sino, por el contrario, posibles inconvenientes, en los cuales no estará ausente la política, lo cual agravará la situación.

4) Es evidente que en la actualidad el

otorgamiento de préstamos del exterior podría significar una forma de solución del déficit. Pero la inminencia existente requeriría también que, en cantidad y expedición, hubiera certeza de que los préstamos serán concedidos de manera simultánea a las medidas que pudieran adoptarse. Nuestro déficit de 400 millones de escudos podría cubrirse de inmediato con una suma de alrededor de los 400 millones de dólares, pero no hay que olvidar que el país adeuda en estos momentos más de 700 millones y, en consecuencia, al alterar la paridad, si bien podríamos recibir por los préstamos prometidos más moneda nacional, tendríamos, en cambio, que soportar en lo futuro una mayor pérdida para poder cancelar lo que ya debemos.

Por otra parte, la experiencia nos dice que resultaría poco menos que imposible aspirar a tan cuantiosa suma, pues para obtener cantidades bastante modestas se requieren años de tramitaciones. Para nadie es misterio, tampoco, que la Alianza para el Progreso pasa por momentos difíciles, debido a una fuerte oposición en el Congreso norteamericano.

5) Estamos de acuerdo con la innovación de criterio del Fondo Monetario en cuanto ahora acepta y comprende la necesidad de que existan dos áreas de cambio. Sobre este particular, y aunque ya hemos dicho que el monto e importancia del área de corredores es reducida en comparación con la banca aplicable a la balanza comercial, deseamos abundar en detalles para dar una apreciación de las cifras respectivas y la razón del alza desorbitada en los últimos meses.

El total de las operaciones registradas en esa área por los bancos, con 61 millones de dólares, y por los corredores y agencias de cambio, con 93 millones, asciende, en el semestre, a 153 millones de dólares. Tal suma, en apariencia impresionante, no lo es en realidad. En efecto, comprende los casamientos y coberturas entre bancos y corredores y agencias, que

en nuestro concepto no pueden ser inferiores al 40% de lo transado, cantidad a la cual debe agregarse, en el descuento, buena parte de las operaciones presentadas como aportes de capital, que ascienden a 24 millones. Es sabido, en efecto, que para obtener certificado de tales, los poseedores de la moneda corriente compran previamente dólares y casi de inmediato los venden con el objeto de conseguir, si es posible, cierta ventaja en lo futuro. Finalmente, el movimiento del área de corredores se ha visto incrementado en forma extraordinaria con la liquidación de buena parte de los retiros de depósitos en moneda extranjera, que ascendieron a 27 millones de dólares.

En la suposición de que de estos tres rubros no se haya liquidado sino sólo el 50%, la cifra total de transacciones ascendería a 65 millones. Hay otros ítem extraordinarios, como la liquidación del producto de los bonos-dólares pagados por la Caja de Amortización durante el período en que cancelaba esas obligaciones. No menos importante para calcular un volumen estable es el hecho de que, debido a la demora en despachar la ley sobre pago de deudas en moneda extranjera, numerosos deudores, para conservar sus agencias y líneas de crédito, prefirieron adquirir dólares en el mercado de corredores y cancelar así sus obligaciones de inmediato.

Una última razón es la cobertura de cierta parte de las importaciones por Arica. El violento ritmo de alza de este mercado ha tenido también influencia extraordinaria en su volumen, y es imposible determinar con aproximación la importancia de estos factores. La lógica hace pensar, sin embargo, que su capacidad debe ir decreciendo por la ausencia de los motivos nombrados y que el volumen del área de corredores no podrá estimarse, en lo futuro, superior a 20 ó 30 millones semestrales.

Respecto de la mantenida oscilación as-

cedente en su precio, cabe observar que, en forma equivocada, a nuestro juicio, se vació en dicha área, por lo menos al principio, una demanda considerable que no corresponde a ella: todos los pagos de regalías al extranjero y las numerosas remesas que, previa autorización, enviaron las agencias extranjeras a las casas matrices. A la inversa, el ingreso en esa área estuvo lejos de ser normal, pues no hubo ventas de importancia de las empresas cupreras correspondientes a nuevas inversiones. Aún más: el Banco Central intervino para adquirir aportes de capital por varios millones de dólares, que se sustrajeron al poder vendedor.

En nuestra opinión, el tratamiento dado al área de corredores fue errado y provocó pánico, pues gran número de personas, ante el anuncio de un posible caos, dieron órdenes de compra sin fijarse en el precio, por alto que fuera. Es también evidente que personeros interesados, con ayuda de la prensa, influyeron en el alza, porque aspiraban a que se produjera devaluación en la paridad cambiaria.

Cuanto más alta era la cotización en el mercado de corredores, mayores pretensiones se desarrollaban para el tipo de una devaluación en el área bancaria. Estamos seguros de que, de haberse dispuesto una reglamentación más lógica para dicha área, el precio en ésta no habría superado la cifra de 1.300 pesos, como sucedió durante los primeros meses. Jamás nadie habría pretendido entonces que, al estudiarse la posibilidad de un cambio en la paridad cambiaria, se pudiera pensar en una devaluación de más del 20%. El país ha sido, en este caso, verdadero juguete de los intereses creados y del error en las disposiciones, y tal situación resulta incomprensiblemente avalada por muchos personeros del Gobierno y por el Fondo Monetario Internacional.

6) Las recomendaciones del Fondo en el sentido de no aumentar los sueldos y salarios sino en proporción inferior al

impacto de la devaluación, requieren severo análisis. Durante el último tiempo, el criterio del Ministerio del Trabajo ha sido aceptar reajustes cercanos al doble del alza del costo de la vida en el sector privado. En el público, si bien no se han producido alzas masivas, numerosas reparticiones, por desgracia usando el arma de la huelga, han conseguido reorganizaciones o aumentos por cierto no inferiores a los del sector privado. En los actuales instantes, existe un verdadero desquiciamiento en todo sentido y se han presentado proyectos de alza por los partidos de Oposición, mirados con complacencia por algunos de los de Gobierno. Los porcentajes propuestos son bastante superiores al incremento del índice del costo de la vida. Además, esas iniciativas propugnan aumentos suplementarios para equilibrar el impacto de cualquiera devaluación monetaria. Aun en el caso de que ésta no se produjera, parece evidente que el Gobierno deberá aceptar alzas del 15%.

Surge, en este caso, la pregunta: ¿cuánto sería necesario elevar las remuneraciones si la devaluación se produce? Naturalmente, debemos responder que, en justicia, el reajuste extraordinario debe ser idéntico al impacto ocasionado por la devaluación cambiaria. Estimamos que la sugerencia del Fondo no pasa de ser una medida técnica dentro de un criterio distinto del seguido por el Gobierno en el último tiempo, al cual ya nos referimos. Nos parece, además, que sólo un desconocimiento absoluto del momento político que vive el país puede llevar a suponer que reajustes inferiores a dicho impacto serán aceptados por la masa trabajadora. A nuestro juicio, en divergencia con el Fondo, ello provocaría seria conmoción social, por acarrear profundas injusticias.

Poniéndonos en el caso de una devaluación del 50%, hemos estudiado la influencia que ella tendría sobre la base de los artículos que constituyen el índice. En nuestra opinión, alcanzaría a un prome-

dio de 33%, descompuesto en 22% de influencia directa y un 11% debido al ambiente, que de modo invariable afecta a los productos en los cuales no interviene directamente el proceso cambiario. Ese porcentaje, por desgracia, afecta en mayor proporción los rubros alimentación y varios. Tenemos entendido que organismos oficiales entregaron al señor Ministro de Economía cálculos equivalentes; pero nos fue negado obtenerlos, a pesar de nuestra condición de parlamentarios. Sin embargo, puedo señalar algunas cifras. Si el alza fuera de 50% y el reajuste, de sólo 15% para el total de las remuneraciones, aparte el impacto de la devaluación, el pan subiría 22%, el aceite 28%, la leche en polvo 40%, los plátanos 40%, el azúcar granulado 35%, el té corriente 40%, la yerba 40%, las frazadas 25%, la parafina 35%, la locomoción colectiva 100% y los antibióticos 25%. No estoy en situación de dar mayores informes sobre el particular.

El señor ECHAVARRI.—Con eso basta. Esos datos son suficientes.

El señor VIAL.—No obstante, solicito oficial a la Dirección de Estadística para que proporcione al Senado las informaciones existentes al respecto.

—*Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del señor Senador, de conformidad con el Reglamento.*

El señor VIAL.—A nuestro juicio, si el Gobierno ha conseguido, en el último tiempo, la meta de dominar en gran parte el proceso inflacionario, lo que fue su bandera electoral y la de los partidos que lo acompañan, resultaría tremendamente desgraciado alterar esa decisión cuando se está por alcanzar éxito, para volver nuevamente a un estado de cosas que acarrea profundas injusticias para los trabajadores y para el país.

Realizando un cálculo de las cifras que tal reajuste extraordinario significaría al erario, podemos decir que, sobre la base de un total de remuneraciones de 282 mi-

llones de escudos y 88 millones correspondiente a adquisiciones y otros servicios —en total, 371 millones—, el alza de 33% representa 122.43 millones. Sin embargo, es evidente que los gastos de transferencia se verán en su mayor parte afectados por igual con el alza. En consecuencia, aunque ya es inveterado postergar algunos aportes, no parece admisible dejar de considerar para esta parte del presupuesto, que asciende a 482 millones, un reajuste inferior a 50 millones de escudos, como mínimo. Por lo tanto, el Fisco debería financiar técnicamente una cantidad no menor de 175 millones, suma que no se divide de dónde podría obtener. Comprendemos que el alza de los artículos y, en general, la baja de la moneda significarán un mayor rendimiento en las entradas en escudos; pero no debemos olvidar que estamos haciendo sólo el cálculo del impacto de la devaluación y omitimos cualquiera otra suma que pudiera corresponder a un reajuste ordinario.

El Presidente de la República, en su último Mensaje, puso énfasis, con satisfacción, en que durante el pasado año de su mandato se había realizado una clara redistribución de la renta en beneficio de los trabajadores. Sería para él muy duro, por cierto, reconocer, en el siguiente ejercicio, que, por obra de una devaluación, a nuestro juicio, innecesaria y perjudicial, se ha anulado tan saludable paso.

Por lo demás, no sólo se producen efectos presupuestarios negativos, sino también el desquiciamiento absoluto de la confianza que ha inspirado el señor Alessandri y que le ha permitido, a pesar de las serias contingencias afrontadas, conservar la benevolencia de gran parte de la población. Nadie podría negar, por otra parte, las proyecciones políticas que tal situación crearía, y que vendría a agravar los actuales momentos, en que ya comienzan a ser analizados los próximos comicios presidenciales.

7) Persona alguna puede estar en con-

tra de la estabilización del costo de la vida y del aumento de la producción nacional, como asimismo del agrado que para un país significa la supresión de los controles. Sin embargo, es absurdo pasar por alto que, aun dentro de un régimen semi-liberal, como el de Estados Unidos y Europa Occidental, han existido numerosos controles, hasta ahora no eliminados totalmente. Chile, desde hace varios años, ha fijado precios, contingentes de exportación, exigencias cambiarias, etc. Todo esto se llama control. No somos partidarios de él como régimen a firme; pero todos los países lo han mantenido hasta que sus economías se estabilizaron por completo. En época de suma inquietud como la actual, con crisis de divisas —aunque estimamos que ella está siendo superada favorablemente—, con déficit presupuestario de grado considerable, hablar en el país de suprimir controles nos parece una utopía incomprensible. Aún más, estimamos que, por cierto tiempo, incluso habrá necesidad de aumentarlos, si queremos realmente salir del mal momento. Cuando hayamos obtenido una estabilización como la conquistada por Italia, Alemania y tantos otros países que pasaron, al igual que nosotros, por épocas de disturbio en sus economías, podremos, como ellos gozar del agrado de una libertad económica que hoy sólo podemos envidiar.

Parte IV: Conclusiones.

Podríamos, a manera de resumen de las páginas anteriores, formular las conclusiones del caso, a nuestro juicio, claras y evidentes: *no puede comprenderse cuál es la conveniencia de pensar siquiera en una devaluación monetaria.* Pero, en vez de extenderme en este informe, me parece conveniente darle término mediante sencillas y precisas preguntas y respuestas.

1) ¿La actual escasez de divisas es de tal gravedad que exige una inmediata devaluación?

Contestamos: no.

2) ¿Hay razón para suponer que una devaluación aumentaría, dentro de un plazo prudente, un porcentaje importante de las exportaciones?

Contestamos: no.

3) ¿Nuestra balanza comercial es en estos momentos negativa?

Contestamos: no.

4) Si los reajustes son compensatorios, ¿significaría la devaluación mayores entradas fiscales?

Contestamos: no.

5) ¿Mejoraría con la devaluación la situación de la agricultura y de la industria?

Contestamos: no.

6) ¿Podemos, sin sacrificar nuestra soberanía, aceptar condiciones inconvenientes para el país, a trueque de obtener préstamos extranjeros?

Contestamos: no.

7) ¿Significa la nueva devaluación propuesta una grave incidencia en el índice del costo de la vida?

Contestamos: sí.

8) ¿Significa la devaluación propuesta un desprestigio para el Gobierno y el fracaso de su política de estabilización, ya bastante comprometida?

Contestamos: sí.

9) ¿Hay medios para continuar y perfeccionar la estabilización e impedir toda devaluación monetaria en lo futuro?

Contestamos: sí.

10) ¿Se expone el país a una conmoción social en caso de producirse un alza importante en el valor de las subsistencias, sin compensarla íntegramente por medio de reajustes en las remuneraciones?

Contestamos: sí.

11) ¿Estaría todo Chile de lado del Presidente si no aceptara imposiciones interesadas extrañas en un momento crucial de nuestra economía?

Contestamos: sí.

12) ¿Debe exigir el Gobierno, de los chilenos, sobre todo de los más pudientes, los fondos necesarios para cubrir el défi-

cit a que ha llegado por creer en promesas extranjeras no cumplidas?

Contestamos: sí.

Someto las consideraciones anteriores al elevado criterio de los señores Senadores. Conozco ya diversas opiniones concordantes de muchos de ellos, de todos los partidos, incluso de algunos que se sientan en las bancas del Gobierno: liberales, como los Honorables señores Amunátegui y Von Mühlenbrock; conservadores, como el Honorable señor Larrain, y muchos otros. Ayer mismo, el Senador radical Honorable señor Aguirre Doolan expuso a la Sala su opinión firmemente contraria a la devaluación.

En realidad, se trata de una situación tan grave que deberá pesarse y analizarse con el mayor interés y patriotismo.

Estoy seguro de que así se hará y espero que, al hacerlo, se tengan en cuenta las razones que di en mi intervención, en el deseo de evitar mayores males al país.

He dicho.

El señor TORRES CERECEDA (Presidente).—Se levanta la sesión.

—*Se levantó a las 21.15.*

*Alfonso G. Huidobro S.,
Jefe de la Redacción.*

ANEXOS**DOCUMENTOS****1**

PROYECTO DE LA CAMARA DE DIPUTADOS QUE MODIFICA LA LEY N° 14.535, A FIN DE AUTORIZAR A LA MUNICIPALIDAD DE PANGUIPULLI PARA INVERTIR EL EXCEDENTE DE UNA CONTRIBUCION.

Santiago, 4 de septiembre de 1962.

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

Proyecto de ley:

“Artículo único.—Reemplázase las letras b) y d) del artículo 2º de la ley N° 14.535, de 7 de febrero de 1961, por la siguiente:

“b) Aportes extraordinarios a la Dirección de Pavimentación Urbana para obras de pavimentación en Panguipulli, 40%”.

Dios guarde a V. E. — (Fdos.) Gustavo Loyola.— Eduardo Cañas.

2

PROYECTO DE LA CAMARA DE DIPUTADOS QUE AUTORIZA A LA MUNICIPALIDAD DE MEJILLONES PARA CONTRATAR EMPRESTITOS.

Santiago, 4 de septiembre de 1962.

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

Proyecto de ley:

“Artículo 1º.—Autorízase a la Municipalidad de Mejillones para contratar directamente con el Banco del Estado de Chile u otras instituciones de crédito o bancarias, uno o más empréstitos que produzcan hasta la suma de E° 20.000.—, a un interés no superior al doce por ciento anual y con una amortización que extinga la deuda en el plazo máximo de diez años.

Artículo 2º.—Facúltase al Banco del Estado de Chile u otras instituciones de crédito o bancarias para tomar el o los empréstitos a que se refiere el artículo anterior, para cuyo efecto no regirán las disposiciones restrictivas de sus respectivas leyes orgánicas o reglamentos.

Artículo 3º.—El producto del o los empréstitos será destinado por la Municipalidad de Mejillones a los siguientes fines:

1º.—Extensión y mejoramiento de las redes de alumbrado público	Eº	3.000
2º.—Aporte a la Dirección General de Pavimentación para obras de pavimentación		10.000
3º.—Para adquisición de un camión para el servicio de aseo		7.000
	Eº	20.000

Artículo 4º.—La Municipalidad servirá el o los empréstitos autorizados por esta ley, con los fondos provenientes del artículo 27º de la ley Nº 11.828.

Artículo 5º.—En caso de que los recursos consultados en el artículo anterior fueren insuficientes para el servicio de la deuda o no se obtuvieren en la oportunidad debida, la Municipalidad completará la suma necesaria con cualquiera clase de fondos de sus rentas ordinarias.

Artículo 6º.—El pago de intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias de la deuda se hará por intermedio de la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, para cuyo efecto la Tesorería Comunal de Mejillones, por intermedio de la Tesorería General de la República, pondrá oportunamente a disposición de dicha Caja los fondos necesarios para cubrir estos pagos, sin necesidad de decreto del Alcalde en caso de que éste no haya sido dictado en la oportunidad debida.

La Caja de Amortización atenderá el pago de estos servicios de acuerdo con las normas establecidas por ella para el pago de la deuda interna.

Artículo 7º.—La Municipalidad de Mejillones depositará en la cuenta de Depósito Fiscal "F-26 Servicio de Empréstitos y Bonos" los recursos que destina esta ley para el servicio del o los empréstitos y la cantidad a que ascienda dicho servicio por intereses y amortizaciones ordinarias y extraordinarias. Asimismo, la Municipalidad deberá consultar en su presupuesto anual en la partida de ingresos extraordinarios los recursos que produzca la contratación del o los empréstitos y en la partida de egresos extraordinarios las inversiones hechas de acuerdo con la autorización concedida en el artículo 3º de esta ley.

Artículo 8º.—La Municipalidad de Mejillones deberá publicar en la primera quincena del mes de enero de cada año, en un diario o periódico de la cabecera de la provincia, un estado del servicio del o los empréstitos y de las inversiones hechas de acuerdo con el plan autorizado por el artículo 3º de esta ley."

Dios guarde a V. E. — (Fdos.) *Gustavo Loyola.— Eduardo Cañas.*

PROYECTO DE LA CAMARA DE DIPUTADOS QUE
LIBERA DE DERECHOS DE ADUANA LA INTERNA-
CION DE CARROS MORTUORIOS DESTINADOS AL
HOGAR DE CRISTO Y A ELEMENTOS CONSIGNADOS
AL LICEO MARIA AUXILIADORA DE LINARES.

Santiago, 4 de septiembre de 1962.

Con motivo de la moción, informe y antecedentes que tengo a honra

pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

Artículo 1º—Libérase del pago de derechos de internación, de almacenaje, de los impuestos establecidos en el decreto N° 2.772, de 18 de agosto de 1943 y sus modificaciones posteriores, y en general, de todo derecho o contribución que se perciba por intermedio de las aduanas, aun cuando la mercadería esté aforada, la internación de cuatro carros para el servicio funerario a domicilio, marca "Dodge" Dar (SDL-L) 6 modelo 456, armados Serie "S", N°s. 4522146310, 4522146421, 4522146613, 4522146549, 1962, Orden T160, despachados a Valparaíso en el buque-motor "Santa Cecilia", conocimiento de embarque N° 100 de un valor CIF aproximado de US\$ 13.584, de acuerdo con recibo de importación N° 163280 y anexo N° 22538 del Banco Central de Chile, destinados a la Institución de Beneficencia "Hogar de Cristo".

Si dentro del plazo de cinco años contado desde la vigencia de esta ley los vehículos a que se refiere el inciso anterior fueren enajenados a cualquier título o se les diere un destino distinto del específico, deberán enterarse en arcas fiscales los derechos e impuestos del pago de los cuales esta ley libera, quedando solidariamente responsables de su integro las personas o entidades que intervengan en los actos o contratos respectivos.

Artículo 2º—Libérase del pago de los derechos de internación, de almacenaje, de los impuestos establecidos en el Decreto Supremo N° 2.772, de fecha 18 de agosto de 1943, y sus modificaciones posteriores y, en general, de todo derecho o contribución que se perciba por intermedio de la Aduana la internación de los siguientes artículos que conforman un equipo de proyección sonora, destinado al Liceo María Auxiliadora de la ciudad de Linares:

Un Proyector Bulex-Paillard de 16 mm. sonoro óptico y magnético, objetivo de 70 mm., completo para 220 V-50 ciclos; un parlante adicional de 15; una prolongación para parlante; un repartidor de potencia para parlante; un micrófono para parlante; una bobina de 600 m. y doce ampolletas de repuesto de 1000/110 V., embarcados desde el puerto de Bremen con destino a Valparaíso.

Si dentro del plazo de cinco años, contados a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, las especies a que se refieren estos preceptos fueren enajenadas a cualquier título, o se les diere un destino distinto al servicio de la educación en el referido Liceo María Auxiliadora, deberán enterarse en arcas fiscales los derechos e impuestos cuyo pago esta ley libera, quedando solidariamente responsables de ello las personas o entidades que intervengan en los actos o contratos respectivos.

Artículo 3º—Libérase del pago de los derechos de internación, de almacenaje, de los impuestos establecidos en el Decreto Supremo N° 2.772, de fecha 18 de agosto de 1943, y sus modificaciones posteriores y, en general, de todo derecho o contribución que se perciba por intermedio de la Aduana la internación de dos fresadoras para despejar nieve en los caminos, marca "Peter", de fabricación suiza, con todos sus implementos,

accesorios y respuestos, y dos arados frontales regulables de cabina para motoniveladoras, marca "Austin Western", con sus correspondientes cadenas de tracción para ser destinados a mantener abierta durante todo el año la ruta internacional por el Paso del Cristo Redentor.

La Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, fiscalizará el uso exclusivo de esta maquinaria en los trabajos de conservación de la mencionada ruta internacional

Asimismo, la Dirección queda autorizada para ejecutar directamente los expresados trabajos en el Paso Internacional del Cristo Redentor, en el caso de que el propietario de estas máquinas no cumpla con los fines específicos a que se destinan por esta ley.

Las especies materias de esta liberación podrán aportarse por su propietario a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

Si dentro del plazo de cinco años, contados a partir de la fecha de vigencia de esta ley las especies a que se refieren estos preceptos fueren enajenadas a cualquier título, con exclusión de la Dirección de Vialidad, o, se les diere un destino distinto del específico, deberán enterarse en arcas fiscales los derechos e impuestos cuyo pago esta ley libera, quedando solidariamente responsables de ello las personas o entidades que intervengan en los actos o contratos respectivos."

Dios guarde a V. E. — (Fdos.) *Gustavo Loyola.*— *Eduardo Cañas.*

4

*OFICIO DEL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL CON
EL QUE ESTE DA RESPUESTA A OBSERVACIONES
DEL SEÑOR LUIS CORVALAN REFERENTES A LA
TERMINACION DEL ESTADIO REGIONAL DE
CONCEPCION.*

Santiago, 4 de septiembre de 1962.

Cúmpleme acusar recibo de su oficio N° 3763, de 10. VII. 1962, por el cual se sirve transmitir una petición del Honorable Senador señor Luis Corvalán en el sentido de que se dispongan las medidas conducentes a la destinación de los fondos necesarios para la terminación del Estadio Regional de Concepción.

Al respecto, me es grato expresarle que la mencionada obra se ejecuta por cuenta del Ministerio de Obras Públicas, organismo estatal que ha tenido a su cargo todos los pormenores de su construcción, desde su comienzo.

Es, en consecuencia, a la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas a quien debe dirigirse la solicitud de destinación de fondos.

Saluda atentamente a V. E. — (Fdo.) *Julio Pereira.*

INFORME DE LA COMISION DE GOBIERNO RECAIDO
EN EL PROYECTO QUE DA EL NOMBRE DE "SAGRA-
DA FAMILIA" A LA ACTUAL COMUNA DE VALDIVIA
DE LONTUE.

Honorable Senado

Vuestra Comisión de Gobierno ha estudiado una moción del Honorable Senador señor Eduardo Frei con la que inicia un proyecto de ley que da el nombre de "Sagrada Familia" a la localidad que se denomina "Valdivia de Lontué".

Tradicionalmente y desde tiempo inmemorial, Valdivia de Lontué fue conocida con el nombre de Sagrada Familia y así lo establecen nuestros más destacados geógrafos. La localidad, situada en la provincia de Talca, a los 71° 22' de latitud sur y a los 35° 02' de longitud W de Greenwich, se encuentra inmediata a un antiguo caserío disperso, conocido con la denominación de Los Valdivias o Pichimávida (Geografía Descriptiva de la República de Chile, de Enrique Espinoza, 1903), y cercana a Lontué, otra pequeña población al sur de Curicó.

Acaso esa inmediación de Los Valdivias determinó que la comuna recibiera oficialmente el nombre de Valdivia de Lontué, naturalmente compuesto en forma que pudiéramos llamar artificial, para que no pudiera confundirse con Valdivia de Paine, en Santiago, o con la ciudad de Valdivia, al margen del río de su nombre.

La costumbre, empero, no ha aceptado esta denominación oficial, y estantes y habitantes la conocen por Sagrada Familia y así la distinguen también, quienes incluso jamás han pisado el lugar.

Las consecuencias de esta dualidad de nombres se traducen en multitud de inconvenientes que afectan a los pobladores. Como se hace presente en los considerandos de la moción del señor Frei, la correspondencia remitida a Valdivia de Paine va a entregarse en Sagrada Familia y lo propio sucede con la que se dirige a Valdivia de Lontué. Pero si en este aspecto se producen molestias de todo género, también suelen resultar casos de grave perjuicio en trámites del Registro Civil, administrativos y judiciales.

Vuestra Comisión, en atención a lo expresado, tiene a honra recomendaros la aprobación de esta iniciativa en los términos del siguiente

"Proyecto de ley:

Artículo único.—Desde la vigencia de esta ley, la Comuna actualmente denominada "Valdivia de Lontué", se llamará para todos los efectos legales "Sagrada Familia".

Sala de la Comisión, a 3 de septiembre de 1962.

((Fdo.): *Luis Valencia Avaria*, Secretario.

*INFORME DE LA COMISION DE GOBIERNO RECAIDO
EN EL PROYECTO QUE CAMBIA NOMBRE A
DIVERSAS CALLES DE CHIMBARONGO.*

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Gobierno ha estudiado un proyecto de ley, iniciado en una moción del Honorable Senador señor Hermes Ahumada, que cambia nombre a diversas calles de Chimbarongo.

El proyecto en informe se funda en lo dispuesto en el N^o 2 del artículo 52 de la ley 11.860, Orgánica de las Municipalidades, que establece que sólo por ley podrá procederse al cambio de nombre de calles.

En el caso presente, la Municipalidad de Chimbarongo ha solicitado del señor Senador que tome la iniciativa legal, porque la duplicidad de nombres está provocando inconvenientes públicos de diverso orden que se hace preciso evitar o porque así se rinde un merecido homenaje a figuras de relieve nacional o regional.

Las calles Javiera Carrera o Porvenir, Carmen Larraín, Timoteo Camiruaga, García Reyes, Máximo Valdés, La Matanza y Calle Nueva, pasarán a denominarse, respectivamente, Javiera Carrera, Pedro Aguirre Cerda, Arturo Alessandri Palma, José Manuel Balmaceda, Bernardo O'Higgins, Rosendo Jaramillo y Valentín Letelier.

Por los antecedentes expuestos, vuestra Comisión tiene a honra proponeros la aprobación del siguiente

"Proyecto de ley:

Artículo único.—Las calles Javiera Carrera o Porvenir, Carmen Larraín, Timoteo Camiruaga o La Feria, García Reyes, Máximo Valdés, La Matanza y Calle Nueva, de la ciudad de Chimbarongo, se denominarán en el futuro Javiera Carrera, Pedro Aguirre Cerda, Arturo Alessandri Palma, José Manuel Balmaceda, Bernardo O'Higgins, Rosendo Jaramillo y Valentín Letelier, respectivamente."

Sala de la Comisión, a 3 de septiembre de 1962.

(Fdo.): *Luis Valencia Avaria*, Secretario.

*INFORME DE LA COMISION DE GOBIERNO RECAIDO
EN EL PROYECTO QUE CAMBIA NOMBRE A
DIVERSAS CALLES DE LA CIUDAD DE TEMUCO.*

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Gobierno ha estudiado un proyecto de ley, remitido por la Honorable Cámara de Diputados, que cambia nombre a diversas calles de la ciudad de Temuco.

En el caso presente y porque la duplicidad de nombres provoca graves inconvenientes de orden público, como ocurre en la distribución de la correspondencia y en casos de alarma de incendio, la Municipalidad

de Temuco ha pedido a parlamentarios de la provincia el despacho de esta iniciativa.

Por estos motivos y porque los nuevos nombres que se asignan responden a un propósito de reconocimiento a grandes servidores públicos, de homenaje a figuras de nuestra historia o a hechos históricos de relieve, tenemos a honra recomendaros la aprobación de este proyecto en los mismos términos que constan del oficio de la Honorable Cámara de Diputados.

Sala de la Comisión, a 3 de septiembre de 1962.

(Fdo.) *Luis Valencia Avaria*, Secretario.

8

INFORME DE LA COMISION DE CONSTITUCION, LEGISLACION, JUSTICIA Y REGLAMENTO RECAIDO EN EL PROYECTO QUE CONCEDE AMNISTIA A DON JORGE LOBOS CASSANELLO.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento tiene el honor de informaros acerca de la moción del ex Senador señor Gerardo Ahumada, con la que inicia un proyecto de ley que concede amnistía a don Jorge Lobos Cassanello.

El señor Lobos fue condenado a quinientos cuarenta y un días por sentencia del Primer Juzgado de Rancagua, de fecha de 10 de octubre de 1953 por el delito de homicidio simple en la persona del comerciante José Fernández Collao, la que fue confirmada por la Iltra. Corte de Apelaciones de Santiago por sentencia de 17 de mayo de 1956. Posteriormente, y por decreto N° 903, de 18 de febrero de 1957, del Ministerio de Justicia, se le conmutó la parte no cumplida de la pena corporal a que fue condenado por cien mil pesos de multa a beneficio fiscal y relegación a la ciudad de Peumo.

Expresa la moción que según consta en el proceso, cuya copia fue acompañada como antecedente del proyecto de ley en informe, el señor Lobos Cassanello fue agredido ilegítimamente en su propio domicilio por el señor Fernández y que, al repeler dicho ataque en defensa propia hirió a su ofensor, quien posteriormente falleció. Agrega que debido a la inexistencia de testigos presenciales de los hechos, los Tribunales estimaron incompleta la alegación de legítima defensa que hizo el acusado, admitiendo solamente las circunstancias atenuantes de irreprochable conducta anterior y la del número 8 del artículo 11 del Código Penal, la que establece tal beneficio para el que pudiendo eludir la acción de la justicia por medio de la fuga u ocultándose se ha denunciado y confesado el delito.

Por otra parte, según documentos que rolan también en el proyecto, se desprende que el señor Lobos es un comerciante conocido en la zona de Rancagua, habiendo desempeñado por cuatro períodos consecutivos el cargo de Regidor de la Municipalidad de Requínoa.

Diversos personeros de la zona testificaron en el proceso acerca de la irreprochable conducta del acusado y demostraron que se trataba de

una persona tranquila, de carácter pacífico, que reunía los mejores antecedentes.

Vuestra Comisión ha podido constatar la efectividad de estos hechos que constan en el respectivo fallo condenatorio y considerando la forma como se produjo el delito y dado que no hubo testigos presenciales cuyo testimonio hubiera podido eximir al señor Lobos de responsabilidad criminal, comprobando que obró en legítima defensa, estima de justicia concederle el beneficio que propone la iniciativa objeto de este informe.

En mérito de lo expuesto, la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, por la unanimidad de sus miembros presentes, os recomienda prestar aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

“Artículo único.— Concédese amnistía y rehabilitase en su calidad de ciudadano con derecho a sufragio a don Jorge Lobos Cassanello, por el delito a que fue condenado por sentencia del Primer Juzgado del Crimen de Rancagua, de fecha 10 de julio de 1953, confirmada por la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago en sentencia de fecha 17 de mayo de 1956”.

Sala de la Comisión, a 4 de septiembre de 1962.

Acordado en sesión de esta misma fecha, con asistencia de los señores Letelier (Presidente), Alessandri (don Fernando), Alvarez y Palacios.

(Fdo.): *Rafael Eyzaguirre E.*, Secretario.

9

NUEVO INFORME DE LA COMISION DE TRABAJO Y PREVISION SOCIAL RECAIDO EN EL PROYECTO QUE MODIFICA LA DURACION DE LA JORNADA DE TRABAJO DE LOS RADIOTELEGRAFISTAS, CABLEGRAFISTAS Y TELEGRAFISTAS.

Honorable Senado:

Con fecha 23 de agosto próximo pasado tuvisteis a bien volver a Comisión para un nuevo estudio, el proyecto de la Honorable Cámara de Diputados que modifica los artículos 125, 126, 127, 131 y 158 del Código del Trabajo, disminuyendo la duración de la jornada de trabajo y estableciendo otros beneficios, para los radiotelegrafistas, cablegrafistas y telegrafistas.

En nuestro anterior informe analizamos las disposiciones legales que se pretenden modificar y no creemos del caso repetir en esta oportunidad el sistema de jornada ordinaria y de horas extraordinarias que establece la legislación social vigente.

En síntesis, el proyecto de la Cámara de Diputados establece que la duración máxima ordinaria del trabajo de los radiotelegrafistas, cablegrafistas y telegrafistas, será de 36 horas semanales y podrá aumentarse hasta 48 horas cuando a juicio de la Dirección General del Trabajo el movimiento diario sea notoriamente escaso. Además, se considera co-

mo trabajo extraordinario todo aquel que exceda de 36 o de 48 horas a la semana, en su caso. Este trabajo, se pagará con un recargo del 50% si es diurno y de 100% si es nocturno, considerándose de esta última naturaleza el que se realiza entre las 20 y las 8 horas.

La jornada ordinaria común de la legislación del trabajo es de 48 horas semanales efectiva, la que podrá elevarse hasta 56 para los empleados de ciertas empresas de servicio público y se entiende por horas extraordinarias las que excedan del máximo de 48 y 56, según los casos.

La Superintendencia de Seguridad Social, a quien se consultó antes de emitir nuestro primer informe opinó que no existían motivos psíquicos ni de orden fisiológico que justificaran rebajar la jornada ordinaria de los radiotelegrafistas, cablegrafistas y telegrafistas; pero, en cambio sostuvo que dicha rebaja por diversas razones técnico-médicas que allí se consignan, era aconsejable respecto de los operadores telefónicos, ya que muchas veces el trabajo prolongado de éstos producía trastornos de diversa índole. Vuestra Comisión acogió el criterio de la Superintendencia en su informe anterior y, en consecuencia, eliminó de los beneficios del proyecto a los radiotelegrafistas, cablegrafistas y telegrafistas y sólo se limitó a legislar en beneficio de los operadores telefónicos.

Al discutirse en la Sala el primer informe de la Comisión, se hizo presente en el debate la necesidad de revisar las disposiciones del proyecto, ya que en opinión de varios señores Senadores no había razón de justicia para dejar al margen de sus beneficios a los radiotelegrafistas, cablegrafistas y telegrafistas, como asimismo a otros personales relacionados con las labores telefónicas.

Especial preocupación tuvo vuestra Comisión por el problema del gremio telefónico y, al efecto, la Comisión se trasladó a la Compañía de Teléfonos de Chile para considerar en el terreno mismo la naturaleza de las funciones que realiza este personal. En el caso de las operadoras telefónicas, su jornada diaria de trabajo está dividida en dos períodos de 4 horas cada uno, dentro de los cuales gozan de descansos que fluctúan entre 20 y 35 minutos en las ciudades con mayor tráfico telefónico. Entre las dos jornadas de 4 horas, existen 2 horas de descanso, lo que constituye la regla general.

Asimismo, vuestra Comisión en sesión de esta mañana, oyó al señor Gerente General de la Compañía de Teléfonos y al Jefe de sus Servicios Médicos, los que explicaron las razones por las cuales esa Compañía no considera justificados el tratamiento especial que se piensa otorgar al personal telefónico. En resumen, explicó el Médico Jefe de esa empresa, que el trabajo de las operadoras telefónicas no envuelve ni genera los riesgos de enfermedades que se han invocado para justificar este proyecto, ya que muchos años de experiencia demuestran que el número de lesionados o afectados por enfermedades que tengan relación particular o directa con el trabajo es ínfimo, y, al efecto, invocó informes emanados de organismos como el Servicio Nacional de Salud, los que han sido conocidos por la Dirección del Trabajo y aun por el propio Ministerio del ramo.

Hizo también la Empresa algunas consideraciones de orden económico relacionadas con el proyecto, ya que su aprobación implicaría aumentar el número de empleados, otros rubros de gastos y, en definitiva,

la necesidad de financiarlos mediante aumentos en las tarifas de ese servicio de utilidad pública.

Vuestra Comisión en la sesión de hoy escuchó, asimismo, las explicaciones que justifican la aprobación del proyecto desde el punto de vista de las operadoras telefónicas, para lo cual concurrieron a la Comisión tres representantes de ese gremio.

Después de un amplio debate en el que participaron todos los miembros de la Comisión, se llegó a la conclusión de que era necesario disminuir la jornada de trabajo de los operadores telefónicos por las razones dadas en nuestro primer informe ya que, indudablemente desde el punto de vista fisiológico y de la medicina del trabajo es aconsejable evitar diversos tipos de enfermedades profesionales que se pueden originar con motivo de prolongadas jornadas de trabajo de estos personales, como también debido a que la legislación internacional del trabajo tiende a uniformar en el sentido indicado. Es así como en otros países existen jornadas inferiores a 48 horas. En el Perú, por ejemplo, la duración es de 30 horas; en Australia, de 34; en Brasil, 35; en Argentina, 36; en Méjico, 35; en Egipto, de 36 a 44 horas. También en las legislaciones de Suecia, Noruega, Suiza e Italia existen jornadas para el personal telefónico inferiores a 48 horas semanales.

También vuestra Comisión, a indicación del Honorable Senador señor Pablo acordó incluir en los beneficios del proyecto a otro tipo de funciones telefónicas muy semejantes a las anteriores y que justifican, por lo tanto, un tratamiento similar. En este caso se encuentran los radiooperadores y probadores telefónicos.

Asimismo, la Comisión consideró de absoluta justicia incluir en el proyecto a los radiotelegrafistas, cablegrafistas y telegrafistas porque, además de justificarse respecto de ellos el beneficio que se propone, por las mismas razones que hemos analizado, no debe olvidarse que justamente la iniciativa legal en informe estuvo destinada desde su origen a beneficiar a este personal y no al personal telefónico.

Por lo demás, también la tendencia de la legislación internacional del trabajo es en la actualidad la de rebajar la jornada laboral de estos trabajadores.

El criterio general que se aprobó fue el rebajar la jornada de los trabajadores indicados de 48 a 42 horas de trabajo, pero respetándose los descansos hasta concurrencia de una hora diaria en el caso de las operadoras telefónicas, debido a que como advertimos anteriormente, éstas tienen un sistema de descanso especiales que fluctúan entre 20 y 35 minutos dentro de ambas jornadas de trabajo de 4 horas en la actualidad.

La idea aprobada y que tuvo su origen en una indicación del Honorable Senador señor Letelier, es que se divida el trabajo de las operadoras telefónicas en dos jornadas de trabajo de 3 horas, existiendo dentro de cada una de ellas media hora de descanso, lo que da un total de 7 horas diarias, o sea, 42 horas semanales. En otras palabras la jornada efectiva de trabajo será de 36 horas; pero, para los efectos de mantener el sistema de descansos, que es el que justifica en su mayor parte el proyecto, a fin de evitar las tensiones nerviosas y los trastornos psíquicos y auditivos que produce una jornada prolongada e ininterrumpida, se buscó la solución de establecer una jornada nominal de 42 horas.

Los Honorables Senadores señor Rodríguez y Pablo formularon indicación, que fue aprobada por la unanimidad de vuestra Comisión, para extender los beneficios de este proyecto a los operadores cinematográficos, los que se encuentran en la actualidad en una situación extraordinariamente difícil, debido a que trabajan durante jornadas excesivamente prolongadas.

Se dijo que es frecuente encontrar en los cines, especialmente en los rotativos, operadores que deben trabajar hasta 14 horas diarias, lo que constituye una aberración que se indispensable corregir y subsanar.

En mérito de lo expuesto, vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social tiene el honor de recomendaros nuevamente la aprobación del proyecto de la Honorable Cámara de Diputados con las siguientes modificaciones:

Artículo único

Nº 1º

Reemplazarlo por el siguiente:

“1º) Agrégase al artículo 125 los siguientes incisos:

“No obstante la duración máxima ordinaria del trabajo de los radiotelegrafistas, cablegrafistas, telegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos y operadores cinematográficos, será de cuarenta y dos horas semanales.

En el caso de los operadores telefónicos deberán respetarse los descansos dentro de la jornada que establece el inciso anterior, hasta concurrencia de una hora diaria.”

Nº 2º

Reemplazarlo por el siguiente:

“2º) Intercálase en el artículo 126, después de la palabra “análogas”, la siguiente frase: “y a cuarenta y ocho horas, en el caso del inciso tercero del artículo anterior para los radiotelegrafistas, cablegrafistas, telegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos, y operadores cinematográficos”.

Nº 3º

Reemplazarlo por el siguiente:

“3º) Intercálase, en el artículo 127, entre las palabras “de” y “cuarenta” las siguientes: “cuarenta y dos,”.

Agrégase al mismo artículo el siguiente inciso:

“Todo trabajo de los radiotelegrafistas, telegrafistas, cablegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos, y operadores cinematográficos que exceda de cuarenta y dos o de cuarenta y ocho horas a la semana, en su caso, se estimará como extraordinario y se pagará

con un 50% de recargo si es diurno y del ciento por ciento si es nocturno. Se considerará trabajo nocturno el que se realice entre las veinte y las ocho horas."

Nº 4º

Reemplazarlo por el siguiente:

"4º) Agrégase al artículo 131 el siguiente inciso segundo:

"La jornada extraordinaria de los radiotelegrafistas, cablegrafistas, telegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos, y operadores cinematográficos no podrá exceder de dos horas diarias."

Nº 5º

Sustituirlo por el siguiente:

"5º) Agrégase al artículo 158 el siguiente inciso:

"El feriado de los radiotelegrafistas, cablegrafistas, telegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos, y operadores cinematográficos, será de treinta días corridos por cada año completo de servicios."

En virtud de las consideraciones expuestas, el proyecto aprobado queda como sigue:

Proyecto de ley:

"*Artículo único.*—Modifícanse, en la forma que a continuación se indica, los artículos que se señalan, del Código del Trabajo:

1º) Agréganse al artículo 125 los siguientes incisos:

"No obstante la duración máxima ordinaria del trabajo de los radiotelegrafistas, cablegrafistas, telegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos, y operadores cinematográficos, será de cuarenta y dos horas semanales.

En el caso de los operadores telefónicos deberán respetarse los descansos dentro de la jornada que establece el inciso anterior, hasta concurrencia de una hora diaria".

2º) Intercálase en el artículo 126, después de la palabra "análogas", la siguiente frase: "y a cuarenta y ocho horas, en el caso del inciso tercero del artículo anterior para los radiotelegrafistas, cablegrafistas, telegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos, y operadores cinematográficos.

3º) Intercálase, en el artículo 127 entre las palabras "de" y "cuarenta" las siguientes: "cuarenta y dos".

Agrégase al mismo artículo el siguiente inciso:

"Todo trabajo de los radiotelegrafistas, telegrafistas, cablegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos, y operadores cinematográficos que exceda de cuarenta y dos o de cuarenta y ocho horas a la semana, en su caso, se estimará como extraordinario y se pagará

con un 50% de recargo si es diurno y del ciento por ciento si es nocturno. Se considerará trabajo nocturno el que se realice entre las veinte y las ocho horas."

4º) Agrégase al artículo 131 el siguiente inciso segundo:

"La jornada extraordinaria de los radiotelegrafistas, cablegrafistas, telegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos, y operadores cinematográficos no podrá exceder de dos horas diarias".

5º) Agrégase al artículo 158 el siguiente inciso:

"El feriado de los radiotelegrafistas, cablegrafistas, telegrafistas, radioperadores, operadores y probadores telefónicos y operadores cinematográficos, será de treinta días corridos por cada año completo de servicios."

Sala de la Comisión, a 4 de septiembre de 1962.

Acordado en sesión de esta misma fecha, con asistencia de los señores Letelier (Presidente), Jaramillo, Ahumada, Rodríguez y Pablo.

(Fdo.): *Rafael Eyzaguirre E.*, Secretario.

10

MOCION DEL SEÑOR PALACIOS SOBRE AMNISTIA A DON VICTOR SERGIO MENA VERGARA.

Honorable Senado:

Por sentencia de segunda instancia expedida por la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago, el ciudadano don Víctor Sergio Mena Vergara, fue condenado a la pena de 150 días de presidio, por el delito de injurias graves al Honorable Diputado don Luis Minchel Balladares, penado por la Ley de Seguridad Interior del Estado. La sentencia, que tiene fecha 10 de noviembre de 1959, remitió condicionalmente la pena.

Los hechos que motivaron el proceso ocurrieron en el mes de octubre de 1958, en un ambiente político caldeado aún por el enceno de la lucha presidencial que se había definido en el mes anterior, y en la que el Honorable Diputado Minchel había tomado parte activa en favor de la postulación del actual Jefe del Estado, por lo que recibió el ataque de sus adversarios, entre ellos el del señor Víctor Sergio Mena, a la sazón directo responsable del periódico socialista "Izquierda".

El devenir de los acontecimientos políticos ha hecho que hoy, ofensor y ofendido tengan una misma posición política y se hayan reconciliado, y no obstante ello, el señor Diputado Minchel no ha podido, por ser contemporáneo, otorgar el perdón que, según la Ley, produce el sobreseimiento definitivo.

Don Víctor Sergio Mena es un hombre de intachables antecedentes, egresado de la Escuela de Derecho de la Universidad de Chile y merecedor, por muchos conceptos, de la amnistía que vengo en proponer mediante el siguiente

Proyecto de ley:

Artículo único.—Concédese a don Víctor Sergio Mena Vergara, para todos los efectos legales, amnistía por el delito a que fue condenado por sentencia de la Ilustre Corte de Apelaciones de Santiago, de 10 de noviembre de 1959, que confirmó la de primera instancia pronunciada con fecha 21 de septiembre del mismo año por un Ministro de dicho Tribunal.

Santiago, 5 de septiembre de 1962.

(Fdo.): *Galvarino Palacios.*

11

MOCION DEL SEÑOR AGUIRRE DOOLAN QUE MODIFICA EL D.F.L. N° 37, DE 1959, ORGANICO DEL CONSEJO DE CENSURA CINEMATOGRAFICA.

Santiago, 5 de septiembre de 1962.

Honorable Senado:

El campo de acción en que se desenvuelven las actividades del mundo es tan amplio, que para conocerlas a fondo se necesita encontrar una fórmula que permita auscultar el mayor número de opiniones de personas que representen todos los sectores de la sociedad actual.

El cine es una de las formas que se ha ideado para divulgar los conocimientos de importancia porque por este medio se llega a todas partes donde hay inquietud de progreso, lo que permite encauzar nuestras vidas y limitarlas dentro del campo de acción de mentalidades que más se acercan, a la formación de los sentimientos más puros.

De ahí que sea necesario dictar una legislación completa para el control de las exhibiciones de las obras cinematográficas que consulte una calificación de películas que guarde concordancia con el criterio reinante en todos los países del mundo.

Nunca se ha conseguido que las Cámaras dicten una Ley de Censura. La exhibición de películas se rige por los D.F.L. N° 47, de 17 de noviembre de 1959, modificado por otro decreto del mismo orden N° 334, de 4 de abril de 1960.

Estos decretos leyes, estudiados así, a la ligera, sin tomar en cuenta las necesidades de la industria cinematográfica, han producido efectos desastrosos en dicha industria. El primero, era más benévolo que el segundo, porque el segundo ha venido a producir un impacto serio, tanto en los importadores, como en los exhibidores.

Los importadores de películas ya no saben qué comprar en el extranjero porque no se puede correr el riesgo de que cualquier película importada al país, sea rechazada por la Censura, lo que ocasiona enormes perjuicios económicos. Se rechazan por que sí y entre sí y porque un grupo de miembros que componen el Consejo de Censura son de filiación "intransigentes" y por consiguiente, de mal criterio, porque suele ocurrir con frecuencia, que son aceptadas películas de muy inferior calidad a las rechazadas, en cuanto a su sentido moral se refiere.

El primer Decreto tenía tres clasificaciones: 1ª *Aprobada para ma-*

yores y menores; 2ª Aprobada sólo para mayores de 14 años, 3ª para mayores de 18 años.

Al segundo Decreto se le agregó una clasificación más: *Para mayores de 21 años*, con el objetivo de no rechazar ninguna película, sino agruparlas para personas mayores de edad y de completo discernimiento, pero, desgraciadamente, el criterio de la Censura ha sobrepasado los límites de esta clasificación y es así como en el año pasado se rechazaron más de veinte películas, en este año otras tantas.

De manera que cuando se dictó el segundo Reglamento y se llegó a la nueva clasificación de *mayores de 21 años*, se pensó rechazar solamente las películas, como lo establece la Constitución: que atentan a la moral o a la seguridad del Estado. Atentar a la moral es exhibir películas obscenas, o sea, pornográficas, pero no de argumentos reales con una que otra escena real también y ligeramente cruda.

Todo esto ocurre por falta de una legislación bien meditada, que consulte la moral y los intereses de esta industria cinematográfica, considerada en todos los países del mundo, como artículo de primera necesidad, por cuanto corre de un extremo a otro de la República, especialmente en Chile, como único esparcimiento para la clase modesta.

Además, el cine es una fuente de recursos fiscales que no pueden olvidarse; por el contrario, debe tomarse en cuenta, por cuanto le representa al Estado alrededor de cuatro mil millones de pesos al año, según lo establece Impuestos Internos en su cálculo de entradas para el año 1962.

Esta industria tiene además, el agravante, por su modalidad de trabajo, de impresionar al público y a las autoridades, en cuanto a las utilidades que producen y es muy lamentable constatar que esta actividad del país, pasa por una crisis extraordinaria, a pesar de las colas de público que se ven en algunos cines del centro de Santiago.

El gravamen fiscal que pesa sobre cada una de las entradas que el público paga, llega al 69% del neto. Vale decir que de la entrada líquida que percibe el empresario, el Fisco toma este porcentaje. Este impuesto al espectáculo público, es el mayor entre todos los países del mundo. En Inglaterra, por ejemplo, el Gobierno suprimió todos los impuestos a los espectáculos cinematográficos, frente a la crisis de la industria por la televisión y otros factores. Si a esta crisis se agregan las innumerables trabas que cada empresario tiene que soportar para su desenvolvimiento, resulta que en nuestro país, el Gobierno en vez de ayudarlo, lo entraba con una serie de disposiciones que no benefician a nadie y perjudican a todos.

Además, hay que agregar y considerar que estos cuatro mil millones de pesos que produce esta industria, se pagan anticipadamente, de manera que no hay "morosos" como ocurre con impuestos de otras categorías.

En cuanto a la calificación de las películas sobre su moralidad, hay que aplicar un criterio distinto al que imperaba veinte o treinta años atrás. Antiguamente era un escándalo si una dama lucía veinte centímetros de pantorrilla y hoy, sin embargo, todas van con las faldas a la rodilla y se bañan en bikinis en todas las playas del mundo. En consecuencia, la evolución de los tiempos, nos lleva a tener consideraciones distintas sobre la moral, sin que esto signifique cambiar los moldes bá-

sicos en que debe desenvolverse la sociedad. Lo que se quiere decir es que la forma del pasado no puede aplicarse a la forma del presente. En consecuencia, para apreciar lo que es moral o inmoral, es necesario aplicar el criterio de acuerdo con la modalidad del momento, con sus usos y sus costumbres, porque no podemos culpar al cine de algún descalabro social. Estos se anticipan al cine y no es el cine su escuela.

Tomando por base un país europeo, tenemos que en Italia se acaba de modificar la Ley de Censura y su nueva estructura es con el objeto de determinar la película que es *apta para mayores de 15 años o de 18 años* y tomando un país de América, como EE. UU., por ejemplo, nos encontramos que en dicho país no existe ningún Organismo de Censura, porque según ellos lo declaran, iría en contra de la Constitución, por cuanto ésta dispone la libertad total de todos sus ciudadanos y, en consecuencia, no pueden ponerle trabas en nada. La moral la producen ellos mismos, dentro de su propia conciencia, por lo tanto, consideran que es absurdo, que un pequeño grupo canalice a toda la ciudadanía.

Existen un sinnúmero de argumentos que sería muy largo enumerar para justificar el proyecto de ley que nos permitimos proponer a vuestra consideración, pero es obvia la absoluta necesidad. En consecuencia, se propone:

Proyecto de ley:

Artículo 1º—Reemplázase el artículo 2º del D.C.F. de Ley Nº 37 del 17 de noviembre de 1959, por el siguiente:

Artículo Nº...—Prohíbese la internación de películas que atenten contra la moral pública, contra las buenas costumbres o la seguridad de Estado, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso Nº 30 del Nº 14 del artículo 10 de la Constitución Política del Estado."

Artículo 2º—Agréganse en el artículo 3º del D.C.F. de Ley Nº 37, del 17 de noviembre de 1959, a continuación de la letra "F", las siguientes:

G) Un representante, Redactor de Prensa de Cine, designado por el Círculo de Periodistas.

H) Un representante de la Sociedad de Autores Teatrales de Chile, designado por el Directorio de dicha Sociedad.

I) Un representante de los Exhibidores, miembro de la Asociación de Industriales Cinematográficos de Chile, designado por el Directorio de ella.

Artículo 3º—Restablécese el primitivo artículo 5º del D.C.F. de Ley Nº 37, de 17 de noviembre de 1959, modificado por el D.C.F. de Ley Nº 334, del 4 de abril de 1960.

Artículo 4º—Agréguese al artículo 5º del D.C.F. de Ley Nº 37, de 17 de noviembre de 1959, modificado por el D.C.F. de Ley Nº 334, del 4 de abril de 1960, a continuación de la frase: "*Sexta categoría rechazada*", el siguiente inciso:

"Para calificar una película en Sexta Categoría "*Rechazada*", se necesitarán los votos de la unanimidad de los miembros del Consejo.

Artículo 5º—Reemplázase el artículo 8º del D.C.F. de Ley Nº 37,

de 17 de noviembre de 1959, modificado por el D.C.F. de Ley N° 334, del 4 de abril de 1960, por el siguiente:

“La notificación de la resolución “*Rechazada*” se hará por carta certificada al importador.

De la calificación *Rechazada*, podrá recurrirse a la Corte de Apelaciones de Justicia, dentro del plazo de 10 días. La Corte de Apelaciones de Justicia, fallará en última instancia, sin ulterior recurso, debiendo expedir su fallo antes de 30 días.

Desestimada la calificación “*Rechazada*”, la película quedará libre para ser exhibida “*Sólo a mayores de 21 años*”.

Las demás calificaciones comprendidas en el artículo 5º sólo podrán ser reconsideradas por el mismo Consejo, en su apelación por el interesado y su resolución quedará a firme.”

Artículo 6º—Suprímese el artículo 12 del D.C.F. de Ley N° 37, del 17 de noviembre de 1959.

Artículo 7º—Reemplázase el inciso primero del artículo 16 del D.C.F. de Ley N° 37, de 17 de noviembre de 1959, por el siguiente:

“*Artículo N° . . .*—Los derechos de internación, impuestos y demás gastos a que están afectas las películas, serán cancelados por sus propietarios al retiro material de ellas de la Aduana, los que podrán retirarlas de inmediato a su recepción y deberán enviarlas al Consejo de Censura para su calificación, dentro de los treinta días siguientes de haber sido despachadas por la Aduana.”

Artículo 8º—Deróguese el artículo 3º del Decreto del Reglamento de Censura Cinematográfica del Ministerio de Educación N° 3.823, del 5 de mayo de 1960.

Artículo 9º—Agrégase como inciso segundo del artículo 11 del Decreto de Reglamento de Censura Cinematográfica del Ministerio de Educación N° 3.823, de 5 de mayo de 1960, el siguiente:

“Con excepción de la calificación “*Rechazada*” y el recurso de reconsideración, deberá decidirse de acuerdo con lo dispuesto en el inciso N° 2 del artículo 8º modificado por la presente ley.”

Artículo 10.—Suprímese el inciso final del artículo 12 del Decreto de Reglamento de Censura Cinematográfica del Ministerio de Educación N° 3.823, de 5 de mayo de 1960.

Artículo 11.—Agrégase a continuación del inciso primero del artículo 15 del Decreto del Reglamento de Censura Cinematográfica del Ministerio de Educación N° 3.823, de 5 de mayo de 1960, el siguiente inciso:

“Exceptúase de esta disposición, el representante a que se refiere la letra (I) del Artículo 3º del D.C.F. de Ley N° 37, de 17 de noviembre de 1959, que se modifica por la presente ley.”

Artículo 12.—Agréguese como artículo 2º transitorio del Decreto de Reglamento de Censura Cinematográfica del Ministerio de Educación N° 3.823, de 5 de mayo de 1960, el siguiente:

Artículo 2º transitorio.—Concédese al interesado un plazo de 30 días para solicitar una nueva calificación por el Consejo de las películas rechazadas entre el 1º de enero de 1961, hasta la fecha de promulgación de la presente ley, de acuerdo con las disposiciones que esta ley consulta.

Si dentro de 30 días el Consejo no las hubiese calificado, podrá el interesado exhibirlas "Sólo para mayores de 21 años".

(Fdo.): *Humberto Aguirre Doolan.*

12

MOCION DEL SEÑOR AGUIRRE DOOLAN SOBRE BENEFICIOS A DOÑA CATALINA Y A DOÑA CARMEN JULIA LYNCH CANCIANI.

Honorable Senado:

Las señoras Catalina y Carmen Julia Lynch Canciani, juntas con sus hermanas Mercedes, Teresa y Matilde gozaban de una pensión de montepío, en su calidad de hijas legítimas del Capitán de Corbeta, don Estanislao Lynch Irving.

Por Ley N° 12.465, publicada en el Diario Oficial de 26 de julio de 1957, se concedió por gracia una pensión mensual de E° 18 a las señoras Catalina y Carmen Julia. En su artículo 3° esta ley dispone que estas pensiones son incompatibles con cualquiera otra pensión.

En conformidad a lo dispuesto en las leyes 12.428 y 12.434, de 1957, el Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, dictó el Decreto N° 3.123, de 18 de octubre de 1957, que raejustaba la pensión de montepío que gozaban las cinco hijas legítimas de don Estanislao Lynch I.

La Contraloría General de la República no dio curso a este Decreto porque en conformidad a lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley N° 12.465, las señoras Catalina y Carmen Julia no podrán participar de este montepío.

El Ministerio de Defensa dictó el Decreto N° 282, de 14 de febrero de 1958 que deja sin efecto el Decreto N° 3.123 sin tramitar, y dispone que, a partir del 26 de julio de 1957, la pensión de montepío beneficia sólo a las señoras Mercedes, Teresa y Matilde, quedan excluidas, por lo tanto, las señoras Catalina y Carmen Julia.

Según Decreto N° 2.653, de 26 de julio de 1960, la pensión se paga a contar del 18 de febrero de 1960 a Teresa Lynch Canciani en la cantidad de E° 2.856,60 anuales.

Las señoras Catalina y Carmen Julia tienen una pensión de gracia de E° 18 cada una y, naturalmente, se les causa un perjuicio grave al quedar excluidas de la participación que les corresponde en el montepío del cual goza en su totalidad una sola hija de don Estanislao Lynch.

A fin de cohonestar esta situación, vengo en proponeros a vuestra consideración el siguiente

Proyecto de ley:

"Artículo único.—Derógase el artículo 3° de la Ley N° 12.465."

(Fdo.): *Humberto Aguirre D.*

MOCION DEL SEÑOR PABLO QUE BENEFICIA A DOÑA
CARMELA BERMEDO NEIRA VIUDA DE NAVARRO.

Honorable Senado:

El señor Pedro Segundo Navarro Muñoz, prestó servicios en la Administración Pública, Ferrocarriles del Estado, desde el 20 de agosto de 1923, fecha de su incorporación, hasta el 25 de abril de 1945, fecha en que fue declarado cesante, según Decreto DP. N° 837, de 17 de abril de 1945. Al tiempo del cese de sus funciones se desempeñaba como Guarda Almacén en Concepción, reuniendo 21 años, 8 meses y 5 días de servicios efectivos e ininterrumpidos.

El señor Navarro en el desempeño de sus funciones contrajo una tuberculosis pulmonar a consecuencias de la cual falleció el 4 de mayo de 1945, sin alcanzar a obtener pensión de retiro.

Su esposa, doña Carmela Bermedo Neira, de 52 años de edad, se encuentra actualmente incapacitada para trabajar por padecer de Hipertensión arterial complicada, trombo flebitis de ambas piernas e insuficiencia cardíaca, que le impide trabajar.

Que la Dirección de Ferrocarriles del Estado denegó el beneficio de montepío a la señora Bermedo, por no existir a la fecha del fallecimiento de su esposo, disposición legal o previsional que la favoreciera, pese a los años que prestó servicios su cónyuge a esta Institución.

Que en atención a los años servidos por don Pedro Segundo Navarro Muñoz, y a la imposibilidad física que afecta a su viuda, señora Carmela Bermedo Neira, todo lo cual está probado fehacientemente con los antecedentes adjuntos, vengo en someter a vuestra aprobación el siguiente

Proyecto de Ley:

Artículo único.—Concédese, por gracia, a doña Carmela Bermedo Neira, viuda de don Pedro Segundo Navarro Muñoz, una pensión de ochenta escudos (E° 80,—) mensuales, a contar de la fecha de la publicación de la presente ley.

El mayor gasto que importe el cumplimiento de la presente ley se imputará al ítem de pensiones del Ministerio de Hacienda.

(Fdo.): *Tomás Pablo Elorza.*"

MOCION DEL SEÑOR PABLO QUE BENEFICIA A DON
JOSE AGUSTIN URIBE RIVERA.

Honorable Senado:

El señor José Agustín Uribe Rivera, radicado y domiciliado en la

ciudad de Lota, ha prestado servicios a la docencia durante 35 años ininterrumpidamente en las ciudades de Lota y Coronel en varias escuelas, como lo comprueban en forma fehaciente los documentos extendidos por autoridades públicas, directores de establecimientos educacionales, etcétera.

El desempeño del señor Uribe fue el de profesor de música y canto, y por no ser de planta ha percibido hasta la fecha pequeñas asignaciones, nunca mayor de medio sueldo vital de la ciudad de Santiago.

Por el hecho de haber cursado solamente hasta el 3er. Año de Humanidades no le fue posible ingresar como profesor de planta en la Educación Pública.

Que a la fecha el señor Uribe cuenta con 53 años de edad y ya no le es posible ingresar a otra actividad con previsión, que le pueda obtener en el futuro una jubilación para poder subsistir.

Que fuera de las actividades en favor de la docencia musical efectuada por el señor Uribe, su conducta privada y pública ha sido intachable, circunstancia que lo comprueban en forma fehaciente los antecedentes adjuntos.

En virtud a la labor desplegada por el señor Uribe, que sin títulos ni renta fija, ha enseñado a cantar y elevar la espiritualidad del alumno en la región carbonífera por más de 35 años y como un homenaje al Tri-Centenario de la fundación de la ciudad de Lota, donde él vive, vengo en someter a vuestra aprobación el siguiente

Proyecto de Ley:

Artículo único.—Concédese a don José Agustín Uribe Rivera, una pensión de gracia de E⁹. 100,00 (cien escudos) mensuales, a contar de la fecha de la publicación de la presente ley.

El mayor gasto que importe el cumplimiento de la presente ley se imputará al ítem de pensiones del Ministerio de Hacienda.

(Fdo.): *Tomás Pablo Elorza.*"

15

MOCION DEL SEÑOR ALLENDE QUE CONDONA LAS DEUDAS QUE TENGAN LOS BENEFICIARIOS DE PENSIONES DE ACCIDENTES DEL TRABAJO, CON LA CAJA DE ACCIDENTES DEL TRABAJO.

Santiago, 5 de septiembre de 1962.

Honorable Senado:

La Ley N^o 13.305, de 6 de abril de 1959, contempló diversos reajustes a los sueldos, salarios, y también a las pensiones mínimas que contemplaba la Ley N^o 12.435, sobre Accidentes del Trabajo.

Con motivo de la aplicación, tanto de la Ley N^o 12.435, como de la N^o 13.305, a los pensionados de accidentes del trabajo, se produjeron

diversas interpretaciones legales de la Superintendencia de Seguridad Social y de la Fiscalía de la Caja de Accidentes del Trabajo, que importaron en la práctica sucesivas rectificaciones en los montos de dichas pensiones, los que fueron reduciéndose a través del tiempo y de los dictámenes, generándose así saldos en contra de los pensionados y a favor de la Caja.

La Ley N° 13.305, como hemos dicho, reajustó conforme al alza experimentada por el costo de la vida, a dichas pensiones, pero primeramente debido a que en esta parte no aparecía financiada, no se pagó los reajustes a los pensionados y luego, promulgada la Ley N° 14.688, dos años y medio después, que contenía dicho financiamiento en su artículo 19, al efectuarse el pago correspondiente con el atraso ya mencionado, se procedió a descontar del monto de dichos reajustes el total de los saldos deudores a que nos venimos refiriendo, en forma tal que gran número de pensionados no recibió nada.

Es indudable que la intención del legislador fue la de aliviar la penosa situación que debían afrontar estos pensionados con motivo del alza del costo de la vida, y nunca pueda haber pasado por su mente, que el financiamiento que dio a los reajustes otorgados en 1959 y pagados a principios de 1962, a este grupo, tal vez el más necesitado y de más escasos recursos, iba a financiar en definitiva a la Caja de Accidentes del Trabajo y no a los beneficiarios de pensiones de accidentes, e iba a servir para que este Instituto de Previsión recuperara dineros que había pagado demás por interpretaciones jurídicas complicadas y todavía no muy claras.

La propia Superintendencia de Seguridad Social ha debido reconocer en un dictamen que la situación que se ha derivado de esta forma de proceder, ha generado un gravísimo problema, social a gran número de lisiados, viudas y huérfanos, cuyas expectativas de obtener un ligero alivio se vieron totalmente frustradas, por lo que se recomendó se procediera a devolver el dinero tan injustamente descontado y se pagara en un plazo prudencial.

Esta solución sería la más adecuada si no fuera que se trata, como lo hemos venido repitiendo, de un grupo cuya composición social, sus escasísimos medios y recursos, la enorme demora de dos años y medio que debió soportar para que se efectuaran los pagos de reajustes acordados para el año 1959, hacen que no se trate de una solución, sino simplemente de un paliativo, ya que por otra parte estas deudas no derivan de préstamos que ellos hubieran solicitado y obtenido, sino de interpretaciones jurídicas no siempre convincentes, complicadas y tan variables que han cambiado en diversas oportunidades y son precisamente estas apreciaciones las que generan estos saldos deudores.

Por estas consideraciones creemos de entera justicia y humanidad condonar los saldos deudores a que no hemos venido refiriendo, para lo cual proponemos el siguiente

Proyecto de ley:

*“Artículo único.—*Condónanse las deudas a la Caja de Accidentes del Trabajo de los beneficiarios de pensiones de accidentes y que derivan de las distintas interpretaciones jurídicas que se han venido dando a las disposiciones de la ley N° 12.435. La Caja procederá a devolver las sumas que haya retenido y los descuentos que haya efectuado de sus pensiones a dichos beneficiarios en pago de dichos saldos con cargo al financiamiento que se contempla en el artículo 19 de la ley N° 14.688”.

(Fdo.): *Salvador Allende.*