

REPÚBLICA DE CHILE

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 331ª ORDINARIA

Sesión 26a, en miércoles 16 de agosto de 1995

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES GABRIEL VALDÉS, PRESIDENTE,
RICARDO NÚÑEZ, VICEPRESIDENTE, Y
NICOLÁS DÍAZ, PRESIDENTE ACCIDENTAL
SECRETARIOS, LOS SEÑORES RAFAEL
EYZAGUIRRE ECHEVERRÍA, TITULAR,
Y JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ, PROSECRETARIO

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

- ¿Alessandri Besa, Arturo
- ¿Calderón Aránguiz, Rolando
- ¿Cantuarias Larrondo, Eugenio
- ¿Carrera Villavicencio, María Elena
- ¿Cooper Valencia, Alberto
- ¿Díaz Sánchez, Nicolás
- ¿Diez Urzúa, Sergio
- ¿Errázuriz Talavera, Francisco Javier
- ¿Feliú Segovia, Olga
- ¿Fernández Fernández, Sergio
- ¿Frei Bolívar, Arturo
- ¿Frei Ruiz Tagle, Carmen
- ¿Gazmuri Mujica, Jaime
- ¿Hamilton Depassier, Juan
- ¿Hormazábal Sánchez, Ricardo
- ¿Horvath Kiss, Antonio
- ¿Huerta Celis, Vicente Enrique
- ¿Lagos Cosgrove, Julio
- ¿Larraín Fernández, Hernán
- ¿Larre Asenjo, Enrique
- ¿Lavandero Illanes, Jorge
- ¿Letelier Bobadilla, Carlos
- ¿Martín Díaz, Ricardo
- ¿Matta Aragay, Manuel Antonio
- ¿Mc-Intyre Mendoza, Ronald
- ¿Muñoz Barra, Roberto
- ¿Núñez Muñoz, Ricardo
- ¿Ominami Pascual, Carlos

¿Otero Lathrop, Miguel
¿Páez Verdugo, Sergio
¿Pérez Walker, Ignacio
¿Piñera Echenique, Sebastián
¿Prat Alemparte, Francisco
¿Ríos Santander, Mario
¿Romero Pizarro, Sergio
¿Ruiz De Giorgio, José
¿Ruiz-Esquide Jara, Mariano
¿Sinclair Oyaneder, Santiago
¿Sule Candia, Anselmo
¿Thayer Arteaga, William
¿Urenda Zegers, Beltrán
¿Valdés Subercaseaux, Gabriel
¿Zaldívar Larraín, Adolfo
¿Zaldívar Larraín, Andrés

Concurrieron, además, el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y el Subsecretario de Transportes. Actuó de Secretario el señor Rafael Eyzaguirre Echeverría y de Prosecretario, el señor José Luis Lagos López.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

¿Se abrió la sesión a las 16:16, en presencia de 44 señores Senadores.

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

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Se da por aprobada el acta de la sesión 63a, ordinaria, en 17 de mayo del año en curso que no ha sido observada.

El acta de la sesión 1a, de la Legislatura ordinaria, en 30 de mayo del presente año, se encuentra en Secretaría a disposición de los señores Senadores hasta la sesión próxima para su aprobación.

IV. CUENTA

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

Debo hacer presente que, por acuerdo de los Comités, de ahora en adelante no se dará lectura a los oficios que los señores Senadores reciban de parte de los funcionarios públicos a los que se haya pedido información, sin perjuicio de su inclusión en la Cuenta respectiva. Lo anterior, con el objeto de lograr un mejor aprovechamiento del tiempo.-

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ Las siguientes son las comunicaciones recibidas.

Mensajes

Cuatro de Su Excelencia el Presidente de la República:

Con los dos primeros, retira la urgencia y la hace presente, nuevamente, con el carácter de "Simple", a los siguientes proyectos de ley:

- 1.¿ El que crea la Comuna de Concón, en la Provincia de Valparaíso.
- 2.¿ El que modifica el régimen jurídico aplicable al sector de servicios sanitarios.

Con el tercero y el cuarto, retira la urgencia y la hace presente, nuevamente, en el carácter de "Suma", a los proyectos que se indican:

- 1.¿ El que crea la Comuna de San Pedro de La Paz, en la Provincia de Concepción.
- 2.¿ El que modifica la ley N° 18.525, sobre importación de mercaderías.

¿Quedan retiradas las urgencias, se tienen presentes las nuevas calificaciones y se manda agregar los documentos a sus antecedentes.

Oficios

Tres de la Cámara de Diputados:

Con el primero, hace presente que ha aprobado el proyecto de ley que concede un aguinaldo de Fiestas Patrias a los trabajadores y pensionados que indica (Con urgencia calificada de "Discusión Inmediata").

¿Pasa a la Comisión de Hacienda.

Con el segundo, comunica que ha aprobado, con las modificaciones que señala, el proyecto de ley, iniciado en moción de los Senadores señores Ruiz-Esquide y Zaldívar (don Andrés), tendiente a modifica el decreto ley N° 2.695, de 1979, que fija normas para regularizar la posesión de la pequeña propiedad raíz. (Con urgencia calificada de "Simple").

¿Queda para tabla.

Con el tercero, comunica que ha dado su aprobación a la modificación propuesta por el Senado al proyecto de ley que modifica el Código Penal con el objeto de tipificar y sancionar el delito de trata de blancas.

¿Se toma conocimiento y se manda archivar el documento junto a sus antecedentes.

Uno del Tribunal Constitucional, con el que remite copia autorizada de la sentencia recaída en el requerimiento de inconstitucionalidad formulado por

trece señores Senadores respecto al proyecto de ley sobre trasplante de órganos.

¿Se toma conocimiento.

Del señor Ministro del Interior, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Frei, relacionado con el traspaso de la Comuna de Yumbel a la Provincia de Concepción.

Del señor Ministro de Defensa Nacional, con el que da respuesta a un oficio enviado en nombre del Senador señor Siebert, referido a la dictación de una normativa que otorgue determinados beneficios a los Oficiales de los Servicios de las Fuerzas Armadas.

Del señor Ministro de Hacienda, con el que responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Bitar, respecto a la posibilidad de deducir de impuestos aquellas donaciones que se efectúen a los Cuerpos de Bomberos.

Del señor Ministro de Educación, con el que da respuesta a un oficio enviado en nombre del Senador señor Cantuarias, relacionado con la distribución de las raciones alimenticias administradas por la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas.

Del señor Ministro de Agricultura, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Otero, relacionado con la adopción de medidas tendientes a paliar los perjuicios que provocará la baja del precio del dólar al sector agrícola.

Del señor Ministro de Obras Públicas, con el que da respuesta a un oficio enviado en nombre del Senador señor Romero, referido al proyecto vial Los Andes-Santiago y al anteproyecto del túnel Juncal-Horcones, Quinta Región.

Del señor Presidente del Banco del Estado de Chile, con el que contesta un oficio enviado en nombre de los Senadores señores Lagos y Horvath, relacionado con el problema que afecta al empresario hotelero de la Primera Región que menciona.

¿Quedan a disposición de los señores Senadores.

Informes

Dos de la Comisión de Relaciones Exteriores y dos de la de Hacienda, recaídos en los proyectos de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que se indican:

1.¿ El relativo al Acuerdo de Cooperación Económica entre la República de Chile y la Unión Económica Belgo-Luxemburguesa, suscrito en Bruselas en 1992.

2.¿ El relativo al Acuerdo de Cooperación entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la Comunidad Francesa de Bélgica, suscrito en Bruselas en 1994.

¿Quedan para tabla.

Permiso constitucional

Del Senador señor Adolfo Zaldívar, con el que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57 de la Carta Fundamental, solicita autorización para ausentarse del país a contar del 26 de agosto.

¿Se concede.

Cuentas de Tesorería

Cuentas de la Tesorería del Senado, correspondientes al período comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1994, aprobadas por las Comisiones Revisoras de Cuentas y de Régimen Interior de la Corporación.

¿Se dan por aprobadas y se acuerda su publicación en el Diario Oficial.

INCENTIVOS PARA DESARROLLO ECONÓMICO DE PROVINCIAS DE ARICA Y PARINACOTA. PRÓRROGA DE PLAZO PARA INDICACIONES

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Informo a la Sala que el Honorable señor Cantuarias ha solicitado prorrogar el plazo para presentar indicaciones al proyecto que establece incentivos para el desarrollo económico de las provincias de Arica y Parinacota.

El señor CANTUARIAS.¿ Señor Presidente, entiendo que el Ejecutivo necesita una ampliación mayor que aquella que han acordado los Comités. Por tal motivo, le ruego que la decisión sobre el particular la tomemos después de conversar con el Presidente de la Comisión de Hacienda.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ A la Mesa le interesa enormemente saber cuál es el plazo que requiere el Ejecutivo, considerando que ya se había tomado un acuerdo.

Se me informa que el término necesario es hasta el lunes 21 del presente, a las 18.

Si le parece a la Sala, se acordará la prórroga en esa forma.

Acordado.

AUTORIZACIÓN A COMISIÓN DE HACIENDA PARA SESIONAR SIMULTÁNEAMENTE CON LA SALA

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Por otra parte, hago presente que en la Cuenta figura el proyecto que concede un aguinaldo de Fiestas Patrias a los trabajadores y pensionados que indica, el cual ha sido calificado con "discusión inmediata". De manera que el Senado está obligado a pronunciarse dentro de tercer día.

Ahora, como mañana se llevará a cabo una extensa sesión, el Presidente de la Comisión de Hacienda ha solicitado autorización para sesionar simultáneamente con la Sala a partir de las 17:30 de hoy, con el objeto de conocer e informar el proyecto.

Si le parece al Senado, se autorizará a la Comisión de Hacienda para sesionar paralelamente con la Sala, sin perjuicio de llamar a los señores Senadores si alguna iniciativa requiere de quórum constitucional.

Así queda autorizado.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés). ¿ ¿Me permite, señor Presidente?

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

El señor ZALDÍVAR (don Andrés). ¿ En la Cuenta figura una moción suscrita por el Honorable señor Ruiz-Esquide y el que habla, relacionada con una modificación del decreto ley N° 2.695, de 1979, que fija normas para regularizar la pequeña propiedad raíz.

Pues bien, como la Cámara de Diputados ha introducido una serie de modificaciones a esta iniciativa, que se encuentra en tercer trámite, creo que, en lugar de dejarla para tabla, sería más conveniente enviarla a Comisión, a fin de que ésta la revise detalladamente e informe a la Sala.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ ¿Cuál sería la Comisión pertinente, señor Senador?

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).-La de Medio Ambiente y Bienes Nacionales.

El señor PÉREZ. ¿ Se hace referencia al segundo oficio de la Cámara de Diputados, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ En realidad, estaba viendo a qué Comisión enviar el proyecto, porque no corresponde a la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales propiamente tal.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés). ¿ A la que lo estudió originariamente, es decir, a la que emitió el primer informe en el Senado.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Si le parece a la Sala, el texto se enviará a la Comisión correspondiente, para que emita informe.

Acordado.

Terminada la Cuenta.

ACUERDO DE COMITÉS

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ La unanimidad de los Comités acordó que el proyecto de ley que modifica la Ley del Tránsito, el cual se halla en el primer lugar del Orden del Día, sea discutido hasta las 19, con una suspensión a las 18 para que tanto el Honorable señor Díaz como el Senador señor Sule rindan homenaje, en nombre del Senado, al diario "El Rancagüino". Lo anterior, con el propósito de no hacer obligatorio que todos los señores Senadores intervengan en el homenaje.

Asimismo, los Comités acordaron modificar el acuerdo adoptado respecto de las dos sesiones de mañana, citadas con una separación de dos horas entre ellas. En su lugar, acordaron que se celebre una sola sesión, desde las 10 hasta las 14, en forma continuada, porque hay proyectos que por su naturaleza son de lata discusión. Por lo tanto, así queda dispuesto.

V. ORDEN DEL DÍA

Boletín N°00851-15

MODIFICACIÓN DE LEY DE TRÁNSITO

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ En primer lugar del Orden del Día figura el proyecto de ley de la Cámara de Diputados que modifica la ley N° 18.290, del Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias para conducir, con nuevo segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

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

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 1a, en 31 de mayo de 1994.

Informes de Comisión:

Transportes, sesión 19ª, en 22 de noviembre de 1994.

Transportes (segundo), sesión 52ª, en 12 de abril de 1995.

Transportes (nuevo segundo), sesión 23a, en 2 de agosto de 1995.

Discusión:

Sesiones 21a, en 23 de noviembre de 1994 (se aprueba en general); 56a, en 2 de mayo de 1995 (vuelve a Comisión de Transportes); 24a, en 8 de agosto de

1995 (queda para segunda discusión).

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Respecto de esta iniciativa, que contiene normas que requieren de quórum de ley orgánica constitucional, se ha resuelto que los señores Senadores que participen en el debate no hagan uso de los cinco minutos para fundamentar el voto, como una manera de acortar lo más posible la discusión de este proyecto, que es muy extenso. A su vez, aquellos que no intervengan en el debate podrán hacerlo dentro de los cinco minutos de que dispongan para fundamentar el voto.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ El proyecto fue enviado, para un nuevo segundo informe, a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones el 2 de mayo de 1995.

La Comisión, en su informe, hace constar que diversas entidades fueron invitadas a dar su opinión sobre la iniciativa.

En seguida, deja establecido que el texto contiene preceptos orgánicos constitucionales, que requieren el quórum a que se refiere el inciso segundo del artículo 63 de la Constitución Política de la República. Se trata de diversas normas del artículo 1° y de todo el artículo 2° del proyecto.

También se señala en el informe que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 74 de la Carta Fundamental y en el artículo 16 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, se consultó a la Excelentísima Corte Suprema ¿organismo que dio su opinión¿, debido a que el proyecto contiene diversas disposiciones relacionadas con las atribuciones de los tribunales de justicia.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Si me permite el señor Secretario, quiero hacer presente a la Sala que en este momento han llegado a la Mesa más de 30 indicaciones renovadas. En estas condiciones, es imposible empezar a tratar el proyecto, mientras la Secretaría no las ordene.

La señora FELIÚ.¿ Vienen ordenadas, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Por números. Pero no todas, porque han llegado muchas de otros señores Senadores.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ La Comisión deja constancia de aquellas disposiciones del proyecto que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones en el nuevo segundo informe. En consecuencia, procedería darlas por aprobadas sin debate, sin perjuicio de que, tratándose de una norma de ley orgánica constitucional, se requiera del quórum respectivo.

Asimismo, la Comisión da cuenta de las indicaciones aprobadas y de las indicaciones aprobadas con modificaciones. Todas ellas dan lugar a las proposiciones que en definitiva la Comisión hará más adelante.

Se incluye una larga lista de indicaciones rechazadas, las que pueden ser renovadas con la firma de 10 señores Senadores o por el Ejecutivo, en su caso.

El informe precisa las indicaciones retiradas y las indicaciones fusionadas. Estas últimas corresponden a las signadas con los números 15 y 16; 20 y 21; 65 y 66; 85 y 86; 175, 176 y 177, y 236 y 237.

Hay, asimismo, indicaciones declaradas inadmisibles: 266, 267, 276, 283, 283 a), 283 b), 283 c), 283 d), 283 e), 284 y 285.

La Comisión ¿que estuvo integrada por los Honorables señores Cooper (Presidente), Hamilton, Hormazábal (Páez), Mc-Intyre y Otero¿ también deja constancia de que las indicaciones 1 a 104, por figurar en el segundo informe, no aparecen descritas ni consideradas en detalle en el nuevo segundo informe.

Finalmente, se contiene una extensa reseña con las materias de que trata el nuevo segundo informe ¿que son sumamente variadas¿ y las votaciones respecto de los acuerdos a que llegó la Comisión.

De acuerdo con lo anterior, la Sala debe entrar a considerar las proposiciones de la Comisión contenidas en el nuevo segundo informe.

Hay, por último, un boletín comparado donde aparecen la ley N° 18.290, de Tránsito; el proyecto despachado por la Comisión en el primer informe; las modificaciones al texto de éste, y el articulado final del nuevo segundo informe.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Antes de iniciar el debate, solicito la autorización del Senado para que pueda ingresar a la Sala el Subsecretario de Transportes, don Claudio Hohmann.

Acordado.

En discusión particular el proyecto.

Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, nos corresponde tratar el segundo informe ¿en realidad, es el tercero¿ de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recaído en el proyecto que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a licencias para conducir y otras disposiciones legales relacionadas con la misma materia.

Cabe recordar que esta iniciativa se inició por mensaje del entonces Presidente de la República don Patricio Aylwin en 1992; fue aprobada por la unanimidad de la Cámara de Diputados, y ha sido conocida, discutida y resuelta por la Comisión de Transportes del Senado, que la estudió por más de un año.

Inicialmente, el proyecto perseguía crear las escuelas de conductores profesionales y normar todo lo relacionado con las licencias de conducir. No obstante, las modificaciones propuestas por la Comisión de Transportes de esta Corporación le han dado un carácter mucho más amplio que el que tenía primitivamente.

Aparte las materias ya señaladas ¿creación de escuela de conductores profesionales y normas sobre licencias de conducir¿, se han abordado las atribuciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en cuanto a la regulación del tránsito en carreteras, caminos y vías urbanas que sean parte de una carretera o camino que se extienda fuera del área urbana. Se faculta a Carabineros e inspectores fiscales y municipales para

supervisar, además del cumplimiento de las normas de la ley en proyecto, el de la jornada de trabajo de los conductores. Se establecen licencias de conductor profesional Clase A, diferenciándolas entre transporte de personas y de carga; no profesionales Clases B y C, y especiales Clases D, E y F, indicándose qué vehículos habilitan conducir. Se incorporan a la Ley de Tránsito las infracciones a la Ley sobre Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas, como un nuevo elemento para calificar la idoneidad moral. Respecto de las escuelas de conductores profesionales, se señalan sus finalidades; los requisitos para obtener el reconocimiento oficial; las causales de revocación del mismo, y el procedimiento aplicable para tales actuaciones. Se prohíben la conducción y desempeño simultáneo como cobrador o expendedor de boletos en vehículos de transporte público de pasajeros para más de veinticuatro personas en ciudades de sobre 200 mil habitantes. Se permite virar hacia la derecha con luz roja, en las condiciones señaladas. Se determina que los límites de velocidad en caminos y carreteras serán fijados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo con sus condiciones, características y tipos de vehículos. Se establece como presunción de responsabilidad del conductor el negarse sin causa justificada a que se le practiquen los exámenes para detectar la presencia de alcohol o de estupefacientes o sustancias sicotrópicas en su organismo. Se incorpora en las normas que se refieren al manejo en estado de ebriedad la mención del manejo bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas. Se establecen nuevas infracciones graves: conducir a menor velocidad que la permitida; conducir un vehículo que emita gases o partículas contaminantes en índices superiores a los permitidos; dejar o tomar pasajeros en lugares no autorizados o en doble fila. Para los vehículos de transporte remunerado de escolares, se consagra como infracción grave el llevar pasajeros en el asiento delantero sin el cinturón de seguridad y transportar más alumnos que la capacidad máxima indicada para el vehículo en el certificado de revisión técnica. Se sustituyen las multas fijas por escalas cuya extensión puede recorrer el juez. Se permite conmutar la pena de multa por trabajos voluntarios en beneficio de la comunidad. Se disminuye el monto de las multas por infracción a normas sobre inscripciones por traspaso del dominio de un vehículo. Se reducen los plazos de suspensión de la licencia. Se sustituye la anotación de denuncias en el Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados por anotación de sentencias ejecutoriadas condenatorias por delitos, cuasidelitos, infracciones gravísimas o graves tipificadas en la ley en proyecto. Se exige de nuevos requisitos de escolaridad a los actuales titulares de licencias Clases A-1 y A-2. Se prorroga la vigencia de las actuales licencias Clases A-1 y A-2, determinándose qué vehículos habilitan a conducir, fijándose periodicidad para el cumplimiento de los requisitos correspondientes. Se fijan condición o plazo desde el cual regirán las normas sobre cobrador o expendedor automático de boletos.

Todo lo anterior, entre muchas otras materias.

Durante el estudio del primer informe se escuchó a parte de los sectores vinculados, de una u otra forma, a la actividad del transporte, y en el transcurso del segundo informe se conoció la posición del resto de los gremios de propietarios y conductores del transporte público, de pasajeros y de carga, todos los cuales hicieron observaciones diversas, las que, de un modo u otro, fueron consideradas por la Comisión.

Algunos reparos planteados por los gremios involucrados los llevaron a realizar un paro de la locomoción colectiva. Esos reparos se referían, fundamentalmente, a la pérdida de la licencia por quienes, en un plazo de cinco años desde la publicación de la ley, no hubieren cumplido la exigencia de haber cursado el cuarto año de educación media; al aumento sustancial de las multas por infracciones a las normas del tránsito, y a una supuesta discriminación arbitraria entre los conductores de vehículos de carga y transporte público de pasajeros en relación con los de vehículos de locomoción particular.

Esas y otras materias fueron discutidas y modificadas o suprimidas en el segundo informe que ahora nos ocupa.

Sin perjuicio de los perfeccionamientos que puedan producirse en este Senado, posteriormente en la Cámara de Diputados ¿donde el proyecto tuvo origen¿, en una Comisión Mixta o a través del eventual veto del Gobierno, no cabe duda de que el trabajo de la Comisión de Transportes del Senado constituye un esfuerzo serio y responsable en una materia delicada y compleja, que no sólo apunta a una importante actividad económica, sino que, además, afecta a la calidad de vida del país y a la salud y existencia de las personas.

Esta iniciativa tiende fundamentalmente a profesionalizar la actividad de los conductores de vehículos de carga y de pasajeros; a modernizar y perfeccionar las normas sobre tránsito vehicular, y, por sobre todo, a proteger la vida y dar seguridad a la gente.

Así como destacamos los méritos del proyecto, hemos pretendido también, en este nuevo segundo informe, acoger las críticas que parecían razonables y fundadas, mejorando la iniciativa sin perder de vista los propósitos fundamentales que la animan y sin validar, de ninguna forma, conductas irresponsables que ocurren lamentablemente en nuestro país ¿como se puede comprobar a diario a través de los medios de comunicación social¿ y que ponen en riesgo la seguridad de la población y constituyen la principal causa de muerte en Chile.

Sin ir más lejos, en la edición del diario "La Epoca" de hace un par de días se publica un gráfico que señala el incremento de los accidentes de tránsito y del número de víctimas fatales. Entre el primer semestre del año pasado y el del actual, la cifra de víctimas fatales en accidentes de tránsito ha aumentado de 915 a 928 personas.

En este nuevo segundo informe, no sólo se ha corregido y mejorado el anterior, sino que además, escuchando a todos los sectores involucrados y recogiendo indicaciones de varios señores Senadores, se han introducido y se proponen importantes modificaciones. Entre ellas, se suprime la exigencia de licencia secundaria a quienes ya tienen carné profesional para conducir; se elimina lo que se había criticado como discriminación entre los distintos tipos de conductores, y se racionalizan y rebajan las sanciones ¿sean penales, de suspensión o cancelación de la licencia y multas¿ contenidas en el informe anterior.

Dadas la complejidad y extensión del informe ¿más de 300 páginas¿ y las innumerables indicaciones presentadas, en la Comisión hicimos un esfuerzo para lograr consenso en la mayoría de las materias debatidas, lo que se consiguió en parte significativa, aunque, como es natural, esa unanimidad no se produjo siempre. Por consiguiente, la Sala deberá resolver sobre las discrepancias y en cuanto a las indicaciones rechazadas en la Comisión y que han sido renovadas.

Señor Presidente, deseo ¿aunque no es usual¿ destacar la gran colaboración que tuvimos de parte de la Secretaria de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, doña Ana María Jaramillo, quien preparó los informes que tenemos a nuestra disposición, los cuales nos permitirán resolver en mejor forma esta materia, que resulta difícil, por lo complejo y disímil de los asuntos envueltos.

He dicho.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Señores Senadores, hago presente que el acuerdo de Comités fue que en esta oportunidad las intervenciones sean lo más breve posible.

Asimismo, sabemos que el tratamiento del proyecto es extraordinariamente complejo, lo cual requerirá mucha atención de Sus Señorías, porque será necesario realizar varias votaciones.

Por lo tanto, desde el punto de vista estrictamente metodológico, cabe tener presente que la discusión del articulado del proyecto se hará sobre la base del nuevo segundo informe y del comparado que cada señor Senador tiene a su disposición.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ En el nuevo segundo informe, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recomienda a la Sala aprobar el proyecto del primer informe, con las modificaciones contenidas en aquél, que incluyen las del segundo informe. Como hay tres informes ¿el primero, el segundo y el nuevo segundo¿, la Comisión dice: "que incluyen las aprobadas por la Comisión en su Segundo Informe".

Por otra parte, hay un texto comparado, donde figuran cuatro documentos: la Ley de Tránsito vigente; el proyecto despachado por la Comisión en el primer informe; las modificaciones formuladas a éste en el segundo informe, y la iniciativa finalmente aprobada en el nuevo segundo informe.

En el ARTÍCULO 1° del proyecto, la Comisión propone como numeral 1, nuevo, el siguiente:

"1. Modifícase el artículo 2°, de la siguiente forma:

"a) Sustituyese la definición de "camino", por la siguiente:

"Vía destinada al uso de peatones, vehículos y animales, fuera del radio urbano;"

"b) Agréganse, a continuación de la anterior, las siguientes definiciones:

"¿Camino vecinal: Vía, generalmente de tierra, que permite el acceso de predios rurales a un camino o a una carretera;

"¿Carretera: Vía pavimentada que permite la interconexión de pueblos y ciudades, sea que cruce por áreas urbanas o no urbanas;" , y

"c) Intercálase, entre la definición de "Guarda-cruzada" e "Intersección", la siguiente:

"¿Homologación: Procedimiento mediante el cual se certifica que un modelo de vehículo motorizado cumple las normas técnicas vigentes emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;"

Esta proposición fue aprobada unánimemente, por cuatro votos contra cero. Se pronunciaron los Senadores señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

El señor HAMILTON.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, ¿en qué momento corresponde votar la indicación renovada 105, recaída en el ARTÍCULO 1° del proyecto?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ En estos instantes están llegando a la Mesa varias indicaciones renovadas, y no existe ningún impedimento reglamentario para que eso ocurra.

Por lo tanto, quiero saber si se renovarían otras indicaciones, para suspender la sesión por 10 minutos, con el objeto de que la Secretaría las reciba y ordene.

El señor HAMILTON.¿ Ya están presentadas.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Estoy preguntando si se renovarían otras.

El señor ERRÁZURIZ. ¿ Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor ERRÁZURIZ. ¿ Señor Presidente, deseo que previamente me aclaren si en este caso se modifican o no disposiciones legales relativas a Obras Públicas. Porque hay artículos que sí pretenden hacerlo en forma muy negativa. Obviamente, en ese evento, la iniciativa debió enviarse a la Comisión de Obras Públicas ¿que presido¿, para analizar si corresponden o no las enmiendas.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ La Mesa entiende que, si así ocurriere, se buscará un procedimiento para que las disposiciones pertinentes vayan a esa Comisión. De lo contrario, aprobaremos el proyecto sin ese trámite.

Sin embargo, éste no es el momento de discutir esa inquietud.

He consultado si se presentarán nuevas indicaciones renovadas. De ser así, suspenderemos la sesión con el objeto de ordenarlas y, también, de procurar resolver la duda planteada por el Senador señor Errázuriz.

--Se suspende la sesión por 10 minutos.

¿Se suspendió alas 16:53.

¿Se reanudó a las 17:10.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Continúa la sesión.

Voy a reanudarla solamente para convocar a una reunión de Comités, en la cual trataremos de establecer el modus operandi para el estudio de este complejo proyecto.

Se han insinuado varias ideas ¿algunas de ellas me parecen muy atendibles¿, cuya resolución corresponde a los Comités.

Se suspende la sesión.

¿Se suspendió alas 17:10.

¿Se reanudó a las 17:40

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Continúa la sesión.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).-Para conocimiento de los señores Senadores y del señor Ministro, se han presentado alrededor de 100 indicaciones renovadas.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ La Mesa dará la información pertinente respecto de lo tratado en la reunión de Comités.

Quiero que los Honorables colegas sepan que debatimos largamente acerca de cómo proceder en el tratamiento de un proyecto de tanta complejidad como éste.

Según la información recibida, hay algunas normas de la iniciativa que pueden ser calificadas de inconstitucionales; también contiene diversas disposiciones que inciden en leyes orgánicas de otros servicios estatales, particularmente de Obras Públicas.

Dada la complejidad del proyecto, comenzaremos ahora su estudio. Estaba circulando la idea en orden a analizarlo mañana o la próxima semana. Pero los Comités y la Mesa han estimado conveniente iniciar de inmediato su discusión particular.

Tal como se dijo al inicio de la sesión, debemos ser lo más conciso y preciso posible en el examen de cada una de las normas, a fin de que nos evitemos largas discusiones en lo que dice relación a determinadas disposiciones que aparentemente pudieran ser complejas.

Por lo tanto, corresponde tratar el ARTÍCULO 1°, mediante el cual se introduce un número 1, nuevo, que modifica el artículo 2° de la ley N° 18.290.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones ha consultado como numeral 1, nuevo, el siguiente:

"1. Modifícase el artículo 2°, de la siguiente forma :

"a) Sustituyese la definición de "camino", por la siguiente:

"Vía destinada al uso de peatones, vehículos y animales, fuera del radio urbano;"

"b) Agréganse, a continuación de la anterior, las siguientes definiciones:

"¿Camino vecinal: Vía, generalmente de tierra, que permite el acceso de predios rurales a un camino o a una carretera;"

"¿Carretera: Vía pavimentada que permite la interconexión de pueblos y ciudades, sea que cruce por áreas urbanas o no urbanas;" y

"c) Intercálase, entre la definición de "Guarda-cruzada" e "Intersección", la siguiente:

"¿Homologación: Procedimiento mediante el cual se certifica que un modelo de vehículo motorizado cumple las normas técnicas vigentes emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;"

Esta enmienda, propuesta en el nuevo segundo informe de la Comisión, fue aprobada unánimemente por los Honorables señores Cooper, Hamilton, McIntyre y Otero.

Para los efectos del texto comparado, cabe señalar que en él se alude a la ley N° 18.290, de Tránsito, en cuyo artículo 2° se definen los conceptos de acera, avenida o calle, adelantamiento, aparato sonoro, berma, calzada, camino, etcétera. Y, precisamente, mediante el número 1, se le han agregado diversas modificaciones, que figuran en la página 1 del referido documento.

Conviene destacar que, previamente, hay una indicación renovada ¿la número 105¿, suscrita por los Senadores señores Hamilton y Hormazábal, "para sustituir todas las referencias en U.T.M. por pesos que correspondan al valor de ella al mes de mayo de 1995."

Ésa es la primera indicación renovada.

El señor OTERO.¿ ¿Me permite, señor Presidente? Se trata de una moción de orden.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO.¿ Me parece que la aludida indicación ¿tal como se procedió en el organismo técnico¿ debe tratarse en el momento en que veamos lo relativo a las multas, porque se refiere a esa materia...

La señora FELIÚ.¿ ¡Sí, señor Presidente!

El señor OTERO.¿ ...de lo contrario, nos significaría tener que discutirla anticipadamente. Sin duda, habrá que analizarla, pero, ésta no es la ocasión de hacerlo, sino cuando empecemos a tratar lo relacionado con las multas y las sanciones, que aparecen en un capítulo especial de la normativa.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, no hay ningún inconveniente para que la indicación sea debatida en el momento oportuno, como lo ha manifestado el señor Senador.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Me parece muy bien, Su Señoría. Así no nos apartamos del tema.

Tiene la palabra el Honorable señor Errázuriz.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, en lo que dice relación al artículo mismo, deseo destacar que al establecer definiciones ¿por ejemplo, la de "camino"¿ y al agregarse una serie de conceptos nuevos ¿como lo son "camino vecinal", "carretera", etcétera¿ se está afectando la ley de Obras Públicas, y, en consecuencia, esto podría también tener alguna incidencia en la ley de concesiones de obras públicas. Además, las modificaciones no

guardan armonía con la idea central del proyecto enviado por el Ejecutivo, que se refería a dos materias directas.

Por lo tanto, estimo que el precepto es inconstitucional ¿hago expresa reserva en tal sentido¿ y pido que se rechacen todas esas definiciones, lo cual significaría dejar en vigor las existentes, sin que ello implique variar la idea central presentada por el Presidente de la República, con indicaciones o sin ellas, en lo concerniente a este proyecto de ley. Porque, de lo contrario, la aprobación de tales definiciones, a lo mejor, incidiría de manera importante en los conceptos establecidos en las leyes que contienen materias vinculadas con obras públicas y concesiones, y podría ser de una magnitud muy difícil de ponderar en esta Sala, si se tiene presente que la iniciativa no fue remitida ¿como lo solicité¿ a la Comisión de Obras Públicas.

En conformidad a lo anterior, en primer lugar, porque estimo que el artículo es inconstitucional ¿y formulo expresa reserva sobre el asunto¿, dado que las definiciones no tienen directa relación con la idea central del proyecto enviado por el Ejecutivo, y en segundo término, porque esos conceptos, técnicamente, pueden afectar las leyes relacionadas con obras públicas, pido que se rechace la norma.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, apoyo el planteamiento del Senador señor Errázuriz. Coincido con lo que se ha sostenido en esta Sala. La verdad es que la idea matriz de la iniciativa se refiere a las licencias de conducir y a las escuelas de conductores. El resto de las indicaciones son enmiendas a la Ley de Tránsito, en materias ajenas a la idea central del proyecto.

Cabe señalar que lo que ha complicado el estudio de esta normativa ha sido, justamente, eso. Y por incidir en aspectos ajenos a la idea central, nos encontramos con numerosas disposiciones, como ésta o como aquellas que dan dificultad a los servicios públicos, las cuales no se relacionan con la idea matriz del proyecto sometido a la aprobación del Parlamento.

Por lo tanto, apoyo el planteamiento del Honorable señor Errázuriz.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Senador señor Otero.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, lamento discrepar absolutamente de lo que se ha sostenido acá. Basta leer el artículo 1° para ver que la actual Ley de Tránsito establece una serie de términos y que el artículo 2° parte por enumerar los conceptos que para ese cuerpo legal ellos representan. Ésta es una normativa igual a la que puede existir en Obras Públicas. Por consiguiente, una ley vale tanto como la otra, y no hay ninguna norma constitucional ¿es lo que se viene argumentando¿ que impida la aprobación del precepto.

En segundo lugar, en cuanto a que la disposición podría afectar las concesiones, debo decir que en esto hay algo básico: si se van a construir obras públicas por concesiones, ellas deberán quedar sujetas a la reglamentación general. ¿O quiere decir que habrá estados de excepción? ¿Significa que la Ley del Tránsito no se aplicará, por ejemplo, a las vías donde se paga peaje por circular por ellas, o que respecto del túnel El Melón no regirá esa normativa? Si es así, ¿qué legislación aplicaremos? De modo que ese planteamiento tampoco resulta válido.

La iniciativa ¿que es técnica, ha sido analizada por más de un año, ha intervenido el Ministerio del ramo y se han conversado todas las materias contenidas en ella¿ lo único que hace mediante esta disposición es precisar conceptos para los efectos de su aplicación. De lo contrario, no podríamos aprobar ninguna iniciativa, porque cada vez que se aluda a conceptos estaríamos afectando otras leyes.

Aquí se ha definido claramente lo que significa para la Ley de Tránsito cierto concepto legal, lo cual se halla dentro de lo autorizado por las disposiciones establecidas en el Código Civil. De modo que ninguno de los dos argumentos que se han dado podrían hacer pensar que esta norma sería inconstitucional. Es posible estar de acuerdo o no con la definición que se da a un término, pero su descripción para los efectos de la aplicación de una ley, nunca ha sido inconstitucional, ni podría serlo, porque es, precisamente, como procede el Congreso Nacional al tratar las distintas iniciativas.

He dicho.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton..

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, seré muy breve. No quiero repetir lo que se ha señalado en esta Sala; sólo deseo manifestar que estoy de acuerdo con lo expresado por el señor Senador que me ha precedido en el uso de la palabra.

En todo caso, conviene aclarar que la letra c) del número 1 contiene una definición que el propio Ejecutivo ha pedido que se incluya. Dice ella: "¿Homologación: Procedimiento mediante el cual se certifica que un modelo de vehículo motorizado cumple las normas técnicas vigentes emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;". Esto quiere decir que para un automóvil nuevo de determinada marca no se requiere, por ejemplo, certificado de revisión técnica hasta dos, tres o cinco años más, cuando lo disponga el Ministerio. Y constituye un avance bastante importante que reduce los trámites, haciéndolos menos burocráticos y más fáciles para el usuario.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ A la Mesa no le parece inconstitucional esta proposición, sin perjuicio, naturalmente, de que algunos señores Senadores así lo estimen.

El señor DIEZ. ¿ Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Diez.

El señor DIEZ. ¿ Señor Presidente, creo que el artículo que aprobó la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones es absolutamente lógico. Considero imposible que este número 1, nuevo ¿no me refiero a la totalidad del proyecto¿, choque con la Ley sobre Concesiones o con otra legislación, pues el artículo 2° de la ley N° 18.290 parte diciendo: "Para todos los efectos de esta ley", de manera que estamos haciendo definiciones sólo para los efectos de la Ley de Tránsito. Tales definiciones son importantes para que el mencionado cuerpo legal no quede oscuro y los peatones sepan de qué se trata.

Como habrá reglamentaciones distintas en algunas materias para un camino vecinal o una carretera es bueno que definamos ambos términos. Y esto lo hace la iniciativa; de modo que no veo ningún inconveniente en la aplicación de esta norma, ni menos que pueda pecar de inconstitucional.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Horvath.

El señor HORVATH. ¿ Señor Presidente, entiendo que en el trámite legislativo de este proyecto ha faltado coordinación y revisión oportuna por parte del sector de obras públicas. No se trata de declarar inconstitucional o constitucional una legislación, sino que, al írsele añadiendo elementos que están más allá de las ideas matrices, se ha entrado en otro ámbito. En el fondo, hay que lograr que la ley guarde una armonía mínima con las de otros sectores, como las de las municipalidades y, particularmente ¿como aquí se ha señalado¿, de Obras Públicas.

Por lo tanto, sería más conveniente que todos los aspectos en que este proyecto interfiera o se relacione con definiciones, prácticas o decisiones en las cuales tenga que ver la ley de Obras Públicas, y en especial la de Caminos, se dejen al margen, para que la Comisión las pudiera informar y así aunarlas oportunamente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Senador señor Cooper.

El señor COOPER. ¿ Señor Presidente, deseo agregar dos cosas más. En primer lugar, incluso en el artículo 1° de la Ley de Tránsito vigente se menciona la expresión "caminos vecinales". En la Comisión definimos qué entendemos por "camino vecinal", por las mismas razones que acaba de señalar el señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra.

Es muy conveniente aclarar estas definiciones, porque las licencias tienen distintas clasificaciones, que están relacionadas, precisamente, con el uso que se hace de carreteras o de caminos vecinales.

Por último, lo que aquí se dijo respecto a la homologación es fundamental, ya que está vinculado a la certificación de vehículos en cuanto a su estado, la que es básica para uno usado. Sin embargo, aclaremos que, cuando hablamos de homologación, nos estamos refiriendo a un vehículo recientemente fabricado.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Errázuriz.

El señor ERRÁZURIZ. ¿ Señor Presidente, estas definiciones afectan, por ejemplo, el artículo 5° del primer informe, donde se sustituye "caminos rurales secundarios" por "caminos vecinales"; es decir, ya se establece una variación que no figura en la Ley de Obras Públicas. Cuando se habla aquí de "camino vecinal" se lo define como camino de tierra, y no como uno que puede estar asfaltado. En la Ley de Obras Públicas, en cambio, cuando se establece de qué forma los caminos vecinales pueden conectarse con los regionales o nacionales, no estamos hablando de los de tierra, sino que de los vecinales.

En síntesis, se arma una confusión de tal naturaleza, que resulta difícil analizar en la Sala, y no en la Comisión especializada, la incidencia de indicaciones referidas a asuntos que, obviamente, están fuera del contexto de la iniciativa presentada por el Ejecutivo. Por lo tanto, indudablemente ¿por lo menos, en mi opinión y en la de la Honorable señora Feliú¿, se trata de materias inconstitucionales, porque no guardan relación con la idea central del proyecto.

En cuanto al grado de incidencia de la iniciativa en la legislación de Obras Públicas, como Presidente de la Comisión especializada en estos temas, me parece que dado que aquélla resultaba afectada, lo menos que pudo hacerse fue enviarla a esa Comisión.

En vista de lo anterior, me permito reiterar la conveniencia de rechazar este artículo, porque no corresponde al texto enviado originalmente por el Ejecutivo, y, además, tiene una significación que resulta difícil de evaluar en este instante.

He dicho.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Senador señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, quiero hacer presente que oportunamente nos llamó la atención que el Senado ¿porque no sólo es un problema de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones¿ haya aprobado en un primer momento que el proyecto informado por esta Comisión, el cual es completamente contradictorio con el texto original, volviera a aquélla para un nuevo segundo informe.

Respecto a los argumentos de inconstitucionalidad que se han expresado, el Senador que habla tenía las mismas dudas, porque el artículo 24 de la

ley 18.918 dice: "Sólo serán admitidas las indicaciones que digan relación directa con las ideas matrices o fundamentales del proyecto.". A pesar de lo cual, el Senado, por unanimidad ¿me incluyo¿, aceptó una propuesta que modificó substancialmente el proyecto.

En este sentido, he leído declaraciones muy ponderadas de algunos integrantes de la Cámara de Diputados, quienes rechazan la forma en que el Senado está asumiendo tal responsabilidad.

Desde el punto de vista social, también los dirigentes del mundo del transporte ¿con quienes me entrevisté¿, representantes tanto de los trabajadores como de los empresarios, señalaron su sorpresa por este nuevo texto, porque en definitiva el Gobierno les había consultado respecto del proyecto original.

Por lo tanto, de nuevo entramos en una situación bastante difícil. Por ello, quisiera que nos abocáramos a los temas de fondo, sin debatir la constitucionalidad de la proposición, porque, a mi juicio, así podremos introducir algunos cambios, que considero indispensables ¿a pesar de la buena intención con que ha trabajado la Comisión de Transportes¿ para que la iniciativa resulte lo más atinada posible.

Por consiguiente, pido a mis Honorables colegas que, dado el hecho de que el Senado en cierta forma acogió en su momento el proyecto presentado a la Sala, no volvamos al tema de la constitucionalidad, sino que aprobemos o rechacemos lo que nos parezca pertinente. Desde ya señalo que la iniciativa irá a Comisión Mixta, pues en la Cámara de Diputados se ha expresado la disposición de rechazar lo que se considera un hecho inadecuado de esta Corporación.

Invoco a la Mesa, una vez más, para que se coordine con las autoridades de la Cámara de Diputados, con el objeto de evitar estos incordios que no hacen un buen servicio a la tarea legislativa compartida.

Por tanto, señor Presidente, tal como Su Señoría lo hizo anteriormente, pido que procedamos a la votación, sin discutir el tema de la constitucionalidad.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Senador señor Andrés Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, sólo quiero hacer una prevención. Coincido totalmente con lo que ha señalado el Honorable señor Hormazábal, pero también con lo expresado por el Senador señor Errázuriz.

En el informe de la Comisión se hacen definiciones que pueden contradecir disposiciones sobre Obras Públicas. Los conceptos de "camino vecinal" y "carretera", que no han sido revisados, son materias propias de la normativa de esta última y de las relacionadas con ella.

Por tal razón, anuncio que votaré en contra de todas las proposiciones de la Comisión, tratando de que se mantenga lo aprobado por la Cámara de Diputados porque conserva el sentido original de legislar en esta materia.

Aquí se ha pretendido hacer ¿con una muy buena intención¿ un verdadero código en materias de tránsito, a lo mejor sin tener un conocimiento exacto de los temas sobre los cuales estamos legislando.

Reitero que votaré negativamente, a fin de no caer en la contradicción de, quizás, aprobar un precepto que entrará en pugna con disposiciones vigentes de Obras Públicas.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).-Como éste es un tema que se presentará reiteradamente durante el análisis del proyecto, debo manifestar, como lo señalé a los Comités ¿entiendo que con esto represento también el parecer del señor Presidente, don Gabriel Valdés¿, que en atención a que no tenemos un conocimiento acabado del mismo, porque, obviamente, no seguimos su estudio detallado en la Comisión, competirá a la Sala declarar si una norma es inconstitucional o no. Sin embargo, como de las intervenciones escuchadas se deduce que las opiniones se encuentran divididas, en tal caso la Mesa dirimirá la cuestión en discrepancia en cada oportunidad.

A mi juicio, el numeral 1 del ARTÍCULO 1° del texto propuesto por la Comisión de Transportes, que modifica el artículo 2° de la Ley de Tránsito, no es inconstitucional. Ello, en razón del encabezamiento del precepto que se enmienda y, además, porque en ninguno de los dos segundos informes de la Comisión fue declarado así por el señor Presidente de ese órgano técnico.

Sería una exageración declarar la inconstitucionalidad de dicha norma, en circunstancias de que, repito, no lo hizo el señor Presidente de la Comisión especializada en los trámites pertinentes, ni tampoco el señor Presidente del Senado en las dos ocasiones en que la iniciativa se analizó por la Sala.

En consecuencia, procederemos a votar. Es posible que a algunos señores Senadores les parezca correcta la sugerencia formulada por el Senador señor Andrés Zaldívar, en orden a que ojalá en ella se restituya el sentido original del proyecto. Pienso que esto sería lo mejor para los efectos del tercer trámite, que de todos modos tendrá lugar, en la Cámara de Diputados.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor IRURETA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).¿ Señor Presidente, con relación al sentido original de la iniciativa, reitero lo que he hecho presente muchas veces: mediante esta iniciativa, el Ejecutivo, de común acuerdo con los gremios de los sectores interesados, sólo pretendió legislar acerca de la creación de las escuelas de conductores y actualizar las normas relativas a licencias de conducir.

Ésas son las ideas matrices del proyecto. Las demás materias fueron agregadas en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado. Naturalmente, podemos estar de acuerdo o no con ellas; pero no formaron parte del texto primitivo enviado por el Gobierno.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Gracias por la aclaración, señor Ministro.

En votación el numeral 1 propuesto por la Comisión en el ARTÍCULO 1°.

¿(Durante la votación).

El señor ALESSANDRI. ¿ Señor Presidente, comparto totalmente los conceptos expresados por el Senador señor Hormazábal. Creo que no cabe pronunciarnos ahora respecto de si las disposiciones propuestas por la Comisión son constitucionales o no, dado que el proyecto, luego de su aprobación en general, lo vimos en particular en dos ocasiones anteriores. Empero, a fin de evitar cualquier conflicto con la normativa atinente a Obras Públicas, rechazo las enmiendas introducidas por la Comisión en el numeral 1 del ARTÍCULO 1°.

El señor ERRÁZURIZ. ¿ Señor Presidente, por las razones que señalé en el curso del debate, voto en contra.

La señora FELIÚ. ¿ Señor Presidente, es menester recordar que, en conformidad al artículo 66 de la Constitución Política, "Todo proyecto puede ser objeto de adiciones o correcciones, en los trámites que corresponda, tanto en la Cámara de Diputados como en el Senado; pero en ningún caso se admitirán las que no tengan relación directa con las ideas matrices o fundamentales del proyecto."

Tengo en mis manos el mensaje que dio origen a esta iniciativa. En él, después de una serie de consideraciones en cuanto a las modificaciones que se proponen, se expresa: "En resumen, con este Proyecto de Ley se propone los siguientes cambios a la actual Ley de Tránsito:". Y se detallan, en letras que van desde la a) hasta la k), que se refieren exclusivamente a las licencias de conducir y a las escuelas de conductores. No hay otro tipo de enmiendas.

Tocante al resto de los puntos contenidos en el texto del nuevo segundo informe, que se agregaron al aceptarse las indicaciones pertinentes de los señores Senadores, indudablemente que son susceptibles de incluirse en un nuevo proyecto modificadorio de la Ley de Tránsito. Pero las ideas matrices del que nos ocupa esta tarde son las que mencioné. El mensaje no alude a otros aspectos.

El Senado no ha aprobado con anterioridad algo distinto. El primer informe de la Comisión se circunscribió al contenido del mensaje; vale decir, a las licencias de conducir y a las escuelas de conductores. Las indicaciones abrieron después un amplio campo de temas diferentes.

Por tal razón, señor Presidente, estimo que el texto propuesto por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones es inconstitucional.

Resulta particularmente difícil legislar de esta manera ¿me consta, porque estudié la iniciativa,; presenté indicaciones y renové algunas¿, pues se abordan toda clase de asuntos. Incluso, algunas normas modifican un precepto determinado y no hacen lo propio con otro relacionado con el mismo tema.

Por eso, voto en contra.

El señor PRAT.¿ Señor Presidente, es cierto que el proyecto propuesto por la Comisión comprende diversas materias que deben ser desestimadas. Sin embargo, respecto de la que estamos votando debemos tener en cuenta lo manifestado por el señor Presidente de ese órgano especializado: que más adelante se establecen licencias diferenciadas para transitar en distintos tipos de vías o caminos públicos y, por lo tanto, es necesario que éstos sean previamente definidos. Es lo que hace esta norma.

Voto a favor.

El señor RÍOS.¿ Señor Presidente, me parece que la Mesa debió haber resuelto el tema de la constitucionalidad de las indicaciones ajenas al objetivo primario del proyecto. Y, si bien comparto algunas inquietudes expresadas aquí, ya que la norma sobre la cual nos estamos pronunciando introduce conceptos lógicos, tendientes a aclarar el significado de las diferentes clases de vías existentes en el país, la verdad es que una revisión de ella, y de otras que veremos en su momento, me permite concluir que, efectivamente, hay una evidente y concreta inconstitucionalidad, que debería zanjarse ahora.

Por entender que el texto modificadorio del artículo 2º, y el de otros preceptos de la Ley de Tránsito, no corresponden al propósito original del proyecto, voto en contra.

El señor ROMERO.¿ Señor Presidente, al igual que el señor Senador que me precedió en votar, considero que el articulado acogido en la Comisión contiene disposiciones que se hallan fuera del eje central del proyecto primitivo.

En todo caso, mi pronunciamiento tiene que ver más bien con la inadmisibilidad de las enmiendas de que se trata, que con la relación que éstas pudieran tener con otros preceptos.

Voto que no.

El señor URENDA.¿ Señor Presidente, al margen del problema de constitucionalidad, que deberá solucionarse en el momento adecuado, creo que las definiciones contempladas en esta disposición resultan imprescindibles para la adecuada aplicación de la ley. Son un complemento

de ella, pues, como se establece en el encabezado del artículo que se modifica, define ciertos términos "Para todos los efectos de esta ley,".

Por ese motivo, voto a favor.

El señor ALESSANDRI.¿ Señor Presidente, estoy pareado con el Senador señor Valdés. Por consiguiente, pido anular mi voto.

El señor LARRAÍN.¿ Señor Presidente, seré muy breve.

El texto de la disposición que se está votando es bastante razonable. En sí mismo no adolece de mayores dificultades y, quizás, contribuiría en muchos sentidos a aclarar muchas cosas, pero no si el objetivo de la iniciativa se encuentra circunscrito a las licencias de conducir y materias anexas, como la escuela de capacitación para conductores. En tal sentido, creo que se halla al margen de la idea matriz del proyecto.

Por eso, voto que no.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Terminada la votación.

¿Se rechaza (24 votos contra 13 y 2 pareos).

Votaron por la negativa los señores Cantuarias, Carrera, Errázuriz, Feliú, Frei (don Arturo), Frei (doña Carmen), Gazmuri, Hormazábal, Horvath, Huerta, Lagos, Larraín, Muñoz Barra, Núñez, Ominami, Pérez, Piñera, Ríos, Romero, Ruiz (don José), Ruiz-Esquide, Sule, Zaldívar (don Adolfo) y Zaldívar (don Andrés).

Votaron por la afirmativa los señores Cooper, Díaz, Diez, Hamilton, Larre, Letelier, Martin, Matta, Mc-Intyre, Otero, Prat, Sinclair y Urenda.

No votaron, por estar pareados, los señores Alessandri y Páez.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ En seguida, la Comisión ha consultado como numeral 2, nuevo, el siguiente: ...

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Como se anunció oportunamente, los Comités acordaron suspender el análisis del proyecto para que el Senador señor Díaz rinda homenaje al periódico "El Rancagüino".

El señor ALESSANDRI.¿ Señor Presidente, antes quiero formular la siguiente pregunta: ¿el resultado de la reciente votación implica el rechazo de la palabra "homologación"?

El señor SULE.¿ Después aclaramos ese punto, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Se rechazó la proposición de la Comisión, señor Senador.

Tiene la palabra el Honorable señor Díaz.

HOMENAJE A DIARIO "EL RANCAGÜINO"

EN SU OCTOGÉSIMO ANIVERSARIO.

OFICIO

El señor DÍAZ.¿ Señor Presidente, de los cientos de diarios surgidos en provincias en nuestra historia republicana, son muy escasos los que han llegado a la edad madura, y excepcionales, los longevos. Entre los patriarcas están "El Mercurio", de Valparaíso; "La Discusión", de Chillan y el desde ayer octogenario diario "El Rancagüino", nombre que me ahorra citar su origen.

Es éste un longevo muy singular: tiene la ilusión de la niñez, la pujanza de la adolescencia, la firme serenidad de la plena madurez y la sabiduría de la vejez. Con los años no ha menguado su porte, decaído su ánimo, perdido su memoria, ni debilitado sus sentidos. Ha crecido, desde aquel hebdomadario de cuatro páginas bautizado "La Semana", nacido un lejano 15 de agosto de 1915, pero manteniendo la fortaleza de su fundador don Miguel González Navarro y de sus descendientes. Vencedor de incendios, asonadas, nevazones y crímenes, su memoria es blanda como la cera para grabar hechos y personajes y roca primaria, como la de El Teniente, indeleble para fijarlos. Sus sentidos alertas están entrenados como centinelas sin relevo.

El diario lo fundó don Miguel González Navarro hace ochenta años. Era un gesto necesario para una comunidad que, con mucho caudal, no encontraba su cauce. Era difícil decir a la ciudad, al país y al mundo que la mina de cobre de El Teniente, en explotación desde hacía una década, no era quimera, sino una realidad que ya empujaba a la aldeana Santa Cruz de Triana a la calidad de ciudad; a unos religiosos españoles ¿cicatrizadas ya las heridas de la batalla centenaria que enterró a la Patria Vieja¿ llamar "O'Higgins" al instituto recién fundado, y a otros peninsulares ¿que se atrincheraron una vez más en una esquina de la Plaza en Cruz¿ fundar un centro español de recreo y cultura, de abierta y amistosa convivencia.

Los diarios de la Capital nos informaban de las acciones de la Primera Guerra Mundial, de las atrocidades de la revolución mexicana y de las oscilaciones de las acciones de la Bolsa en Nueva York. ¡Nada era nuestro! Estábamos abiertos al mundo; pero necesitábamos algo más propio, que fuera más allá del corrillo del vecino; de las tertulias calentadas por los braseros y los mates; de intercambios de noticias a la salida de la misa dominical; de la vieja artesanía oral de la palabra susurrada. Necesitábamos transformar el coloquio en diálogo abierto y resonante.

Miguel González Navarro logró el objetivo. Y desde esa fecha, "El Rancagüino" ha sido y es para la Región noticia cotidiana; confesionario laico de los pecados públicos; pulpito abierto de los sermones cívicos; casa cobijadora de los primeros poemas de un Oscar Castro o de las esculturas iniciales de un Samuel Román; recio empujador del progreso; confidente discreto de los vecinos; libro blanco de todas las expresiones; foro de encontradas opiniones; obituario puntual y comedido; grito jubiloso

en estadios y campos deportivos; espuela en los ijares de la indiferencia; custodio de decencias y de costumbres; testigo en blanco y negro de los hechos; vocero impertérrito y vespertino de lo que se dice y de lo que se calla; juez sin toga de rencillas lugareñas; perito en municipios rurales; regionalistas, por sobre todo, empeinado e ineludible.

El diario "La Semana", antecesor de "El Rancagüino", fue fruto impreso del apasionado amor de Miguel González Navarro y su ciudad. Éste lo amamantó con leche tinta y sopa de letras. Con el tiempo se hizo vigoroso y maduro, cambia de aspecto y de nombre, pero no así su propiedad intelectual ni material. En mantenida primogenitura de don Miguel González Navarro hereda Héctor González Valenzuela, y a éste Alejandro González Pino. Hazaña de continuidad y dedicación muy difícil de emular. Si el apellido permanece, también persiste la política irreductiblemente regionalista, porfiadamente independiente.

La labor casi centenaria de "El Rancagüino" ha sido reconocida por la comunidad, y los dos directores en el curso de estos 80 años han sido condecorados con la medalla Santa Cruz de Triana, máxima distinción que otorga la Ilustre Municipalidad de Rancagua. Don Miguel lo fue en 1945; y, recientemente, el 4 de agosto de 1995, lo es su actual Director don Héctor González Valenzuela. Y en este último aniversario, el 15 de agosto, otra distinción: la presencia del Presidente Frei en el acto celebratorio. El Primer Mandatario, venciendo el natural cansancio de la jornada intempestiva de anteayer en las regiones del sur ¿semanas atrás verdes, ahora blancas¿, madrugó para preocuparse por los asuntos que al pueblo interesan: inaugurar un centro de INDAP que ayude a los campesinos del secano costero; iniciar las clases de un magnífico liceo en Lolol, comuna rural, pobre y aislada; entregar 332 casas a familias de Rengo, que esperaban por años la solución a su drama de allegados, y promulgar la Ley del Leasing Habitacional, impulso vigoroso para la construcción de viviendas y solución práctica al acceso de un techo propio para las familias. Más que con discursos, el Presidente de la República nos señala con acciones precisas dónde apuntar en nuestra lucha para derrotar la extrema pobreza. Su presencia es, obviamente, respaldo elocuente a la prensa de provincias. El Excelentísimo señor Frei nos mostró el Chile real y la gente comprende y respalda su mensaje.

Lo que se dice y hace en provincias muchas veces no lo conoce el resto del país. Son los diarios regionales los valiosos elementos que completan tal función, función que reconoce y amerita la distinción al señor Héctor González Valenzuela. De la multiplicidad de tareas que éste cumple, su condición de Director-periodista es la más relevante; y, según expresión de nuestro Alcalde, señor Esteban Valenzuela Van Treck, "ha sido "El Rancagüino" el que más teclas ha presionado para provocar el milagro de la comunicación a través de la idea impresa."

Los títulos nobiliarios fueron eliminados al inicio de la República. En la actualidad se adquieren por la aristocracia del talento o por servicios públicos. Pocas familias pueden decir en Chile que sus antepasados, abuelo y padre, fueron condecorados y declarados Hijos Ilustres de una ciudad. Pero en Rancagua, la ciudad "muy leal y nacional", calificativos que le dio el Director Supremo don Bernardo O'Higgins, puede expresarlo una familia.

Ochenta años del diario, celebrados solemnemente; medalla al Director; aniversario.

¿Cuál es la línea divisoria entre el hombre y "El Rancagüino"? ¿No viven en sus páginas el genio y el martirio de don Miguel González? ¿No está el pensamiento de su Director actual diariamente impreso? Director y diario forman una simbiosis, no biológica ni botánica, sino de espíritu, que responde a la definición por vivir juntos y favorecerse mutuamente.

Un hijo del Director hereda la noble y dura tarea de dirigir el periódico. "¡Alejandro; magno ¿no me refiero al hijo de Filipo el Macedonio?; digo: magno esfuerzo tendrás que hacer para mantener y acrecentar el prestigio de "El Rancagüino", ejemplo de los esforzados diarios regionales. Gracias a Dios, tienes el respaldo familiar; el consejo paterno; la leal y eficiente solidaridad de tus colaboradores, y el sentimiento de toda una comunidad!".

A la vida hay que aplicar las sabias palabras de don Miguel de Unamuno:

"Pon tu parte

"y la de Dios espera, que abomina

"del que cede. Tu ensangrentada huella

"por los mortales campos encamina

"hacia el fulgor de tu eternal estrella;

"hay que ganar la vida que no fina,

"con razón, sin razón o contra ella.".

Ensangrentada ha sido la huella de esta publicación, pero ha ganado "la vida que no fina".

Señor Presidente, solicito que, mediante oficio, se envíe al señor Director de "El Rancagüino", don Héctor González Valenzuela, presente en la Sala, copia de mi homenaje en el octogésimo aniversario de su fundación, y hacerlo extensivo a sus familiares y colaboradores.

He dicho.

¿Se anuncia el envío de la comunicación solicitada, en nombre del señor Senador, en conformidad al Reglamento, y con la adhesión de todos los Comités.

El señor SULE.¿ Señor Presidente, estimados señores Senadores:

Tengo el agrado de adherir, en nombre propio y en el de mi Partido, al homenaje que mi distinguido amigo y colega el Honorable señor Díaz ha rendido al diario "El Rancagüino" y a su Director, señor Héctor González Valenzuela..

Para un país joven como el nuestro, 80 años de vida de un órgano de prensa es una cifra muy significativa. No más de tres o cuatro publicaciones la superan. Con todo, los mayores méritos, los que provocan mayor admiración, son las enormes dificultades que tal medio de comunicación tuvo que vencer para alcanzar su octogenaria edad.

De la relación de su historia queda claro cómo la adversidad se ensañó con él. No obstante, supo sobreponerse a la desgracia, a los rigores de la naturaleza y a la acción de la intolerancia.

A la hora del homenaje justiciero, surgen nítidamente dos nombres que jalonan su brillante trayectoria: Miguel González Navarro, su fundador, mente creadora, voluntad intrépida, brazo ejecutor; virtudes reunidas al servicio de una vocación regionalista a través de un periodismo de vanguardia, sin claudicaciones. Nuestra admiración y respeto a su memoria. Y Héctor González Valenzuela, su Director por 40 años, sabio y visionario que, con singular acierto, está conduciendo "El Rancagüino" al siglo XXI con los aportes de la más moderna tecnología para un periodismo ágil, objetivo y de excepcional calidad. A él nuestro saludo y reconocimiento.

También debemos mencionar a su hijo Alejandro González Pino, brillante abogado y periodista. Como anunciara ayer su actual Director con motivo de la visita del señor Presidente de la República, aquél será dentro de unos días el de la voz y el de la acción, labor que cumplirá, sin lugar a dudas, con la inteligencia y capacidad heredadas de sus padres, presentes en la tribuna.

Al congratular a toda la familia de este viejo y querido diario, queremos expresar nuestro deseo de que siga siendo baluarte del regionalismo, ventana abierta a la cultura y crisol donde se funden las inquietudes, iniciativas y valores de nuestra progresista y pujante Sexta Región.

He dicho.

Boletín N°00851-15

MODIFICACIÓN DE LEY DE TRÁNSITO

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Continúa la discusión particular del proyecto que modifica la Ley de Tránsito.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, ¿me permite hacer una proposición de orden?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, el artículo 124 del Reglamento estipula: "Al iniciarse la discusión particular, el Presidente dará por aprobados todos los artículos o títulos que no hayan sido objeto de indicaciones en la discusión general o de modificaciones en el segundo informe. No obstante, a petición de un Senador y por la unanimidad de los Senadores presentes, podrá acordarse someter a discusión y votación uno o más de estos artículos o títulos."

Evidentemente, el artículo anterior no fue objeto de ninguna indicación. Quiero saber, por eso, si en el resto de la discusión del articulado vamos a atenernos a la disposición citada ya que para alterar la situación se necesita la unanimidad de la Sala.

Reitero: todos los artículos del primer informe que no han sido objeto de modificaciones ni de indicaciones, reglamentariamente deben darse por aprobados, a menos que un Senador pida lo contrario y que lo apoye la unanimidad de los Senadores presentes.

En consecuencia, ruego al señor Presidente disponer que se dé estricta aplicación a la norma reglamentaria.

El señor ROMERO. ¿ ¿Me permite, señor Presidente?

También quiero exponer una inquietud. Si se trata de un artículo que requiere de quórum especial, como sería el caso, hay que votar, porque, de otra manera, ¿cómo se va a acreditar que su aprobación contó con el quórum exigido?

El señor ALESSANDRI. ¿ Lo mismo pensaba yo.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI. ¿ Señor Presidente, el proyecto en análisis figura en el Orden del Día con rango de ley orgánica constitucional. Por lo tanto, sus normas requerirían de quórum especial. De ser así, debe someterse a votación nominal.

Por otra parte, quiero aclarar lo siguiente.

En la primera indicación que votamos, había dos definiciones: una referente a las calles, caminos, etcétera; y la otra al término "homologación".

Tal vez se podría dividir la votación. La homologación ya se está usando, de manera que sería conveniente incluirla en el proyecto y votar el artículo separadamente, rechazando la definición de "caminos" ¿lo que ya se hizo¿, y aceptando "homologación".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Vamos a resolver primero la situación reglamentaria planteada por el Senador señor Otero.

Tiene la palabra el Honorable señor Gazmuri.

El señor GAZMURI.¿ Señor Presidente, considero muy habilidosa la interpretación del Honorable señor Romero; pero entiendo que el primer artículo mencionado no exige quórum especial, por lo que no corresponde la votación sugerida. Sí creo que tienen que ser votados los preceptos que lo requieren.

El señor OTERO.¿ Exactamente, señor Presidente. Eso es lo que establece el Reglamento.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ El señor Secretario va a resolver la duda reglamentaria que se ha presentado.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Desde el momento mismo en que el segundo informe sugiere una proposición, quiere decir que se ha formulado una indicación. Y aun cuando el Honorable señor Otero sostenga lo contrario, lo cierto es que se presentó una indicación. Si no fuera así, no habría habido la proposición del nuevo segundo informe correspondiente a la indicación que se acaba de rechazar, esto es, el número 1 del artículo 1° del proyecto.

Por otra parte, el artículo 133 del Reglamento se refiere a aquellas modificaciones que en la discusión particular hayan sido aprobadas "por la unanimidad de todos los miembros de la Comisión". Y como en el caso que nos ocupa la norma fue aprobada solamente por cuatro votos, está claro que procedía la votación.

Ello no quiere decir que no haya un proyecto para aclarar esta disposición del Reglamento. Pero hasta ahora la modificación pertinente no ha sido aprobada. Por lo tanto ¿repito¿, habiendo sólo cuatro votos favorables en la Comisión, la proposición debe ser votada en la Sala.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ En cuanto a la segunda duda, la Mesa entiende que, al no haberse solicitado división de la votación del número 1 del artículo 1° propuesto en el nuevo segundo informe, se rechazó el conjunto de la proposición que se formuló respecto del artículo 2° de la Ley de Tránsito. Porque no hubo una sugerencia expresa para dividir la votación, lo que era perfectamente reglamentario.

El señor HAMILTON.¿ ¿Me permite, señor Presidente? Creo que ahí se puede haber incurrido, en un error de hecho, por una razón muy sencilla: la primera parte de la indicación está en una página completamente separada de otra en que figura la segunda parte. Entonces, yo también entendí que se había rechazado lo que estaba en la primera página, pero no lo que figuraba en la segunda, sobre lo cual estoy seguro que existe unanimidad en el Senado para aprobarlo.

¿Por qué no consulta a la Sala, señor Presidente? Si hay unanimidad, aprobamos la segunda parte. Porque de lo que se trata es de que el Ministerio pueda dictar normas generales de aplicación obligatoria que permita a los

usuarios, de cualquier tipo de vehículo, hacer la revisión en los períodos en que éste lo requiera. No todos los años.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Su Señoría se refiere a la definición del término "homologación", la que figura en la letra c) del número 1 del artículo 1° del proyecto?

El señor HAMILTON. ¿ Exactamente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ La Mesa la considera rechazada. Pero si hubiera acuerdo, se podría aprobar esa norma, para los efectos de un mejor entendimiento del artículo 2° de la Ley de Tránsito.

¿ Habría acuerdo unánime para incorporar, en este artículo 2°, la definición de "homologación" que se propone intercalar entre las definiciones de "Guardacruzada" y de "Intersección"?

Acordado.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ En seguida, la Comisión propone consultar, como número 2, nuevo, del artículo 1° del proyecto, el siguiente:

"2. Agrégase, en el artículo 3°, el siguiente inciso, nuevo, como inciso primero, pasando los incisos primero, segundo, tercero y cuarto a ser incisos segundo, tercero, cuarto y quinto, respectivamente:

"Artículo 3°. ¿ Corresponderá exclusivamente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la regulación del tránsito en las carreteras, caminos y vías urbanas que sean parte de o que se transformen, sin solución de continuidad, en carretera o camino al extenderse fuera del área urbana."

Esta proposición fue aprobada por simple mayoría. Votaron a favor los Honorables señores Hamilton, Mc-Intyre y Otero, y en contra, el Senador señor Cooper.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ En discusión la proposición.

Tiene la palabra la Honorable señora Feliú. Luego, los Senadores señores Andrés Zaldívar, Cantuarias y Horvath.

La señora FELIÚ. ¿ Señor Presidente, en su oportunidad, formulé indicación respecto del artículo 3° de la Ley de Tránsito, y ahora se ha presentado una indicación sobre el mismo. Quisiera explicar de qué se trata. Pero aclaro, en todo caso, que lo propuesto está relacionado con las facultades del Ministerio de Transportes. Sobre esta materia, la indicación 106, que se ha renovado en conjunto con las indicaciones 196 y 201, propone suprimir el número 2 en debate.

De acuerdo con el inciso primero que se propone incorporar en dicho artículo 3°, correspondería exclusivamente al Ministerio de Transportes la regulación del tránsito en las carreteras. En relación con los números 35 y 36 del artículo 1° del proyecto, que sustituyen los artículos 150 y 151, respectivamente,

de la ley N° 18.290, la norma propuesta, implica asignar al Ministerio de Transportes una función que hoy no le corresponde, privando de este modo a la Dirección de Vialidad de facultades que le son propias en virtud de lo dispuesto en el artículo 151 de la Ley de Tránsito. Esa norma tuvo su origen en una indicación parlamentaria, la que debió ser declarada inadmisibles, por recaer en materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República. Sobre el particular, debo señalar que estuve en la Comisión y así lo solicité.

El Ministerio de Transportes, de conformidad a la ley N° 18.059, tiene hoy el carácter de "organismo rector nacional del tránsito" y es el "organismo normativo nacional encargado de proponer las políticas en materia de tránsito por calles y caminos y demás vías públicas o abiertas al uso público, y de coordinar, evaluar y controlar su cumplimiento". También le corresponde coordinar la acción de las diversas autoridades en materia de tránsito y fiscalizar la adopción de las resoluciones y medidas administrativas que ellas dicten en estas materias, pudiendo incluso dejar sin efecto medidas adoptadas por dichas autoridades y disponer las que deberán reemplazarlas. Pero, de acuerdo con la normativa vigente, no le corresponde determinar los límites de velocidad, atribución que sí atañe a la Dirección de Vialidad y a los municipios, según se trate de carreteras o de vías urbanas.

En la Comisión, el señor Ministro ¿aquí presente¿ sostuvo que el sistema vigente funciona y que la aprobación de una norma como la propuesta obligaría a la Secretaría de Estado a su cargo, a asumir responsabilidades que no está en situación de afrontar desde un punto de vista presupuestario y de equipos humanos.

En el nuevo segundo informe, el Senador señor Hamilton dejó constancia de su opinión, en el sentido de que estimaba que ésta era una disposición programática.

Por su parte, la Dirección de Vialidad ha hecho presente su desacuerdo con esta medida. Con ocasión del segundo informe, solicité a ese organismo un informe sobre la materia, porque me parecía muy importante.

En definitiva, considero que la norma es innecesaria, porque si lo que se pretende es la supremacía del Ministerio de Transportes en materia de tránsito, lo cierto es que la ley N° 18.059 ya se la reconoció. Y si lo que se persigue ¿como se deduce claramente del artículo 1°, número 35¿ es que dicha Secretaría de Estado sea la que determine las velocidades en las carreteras, ello implica asignar a ese Ministerio una facultad operativa que no le corresponde, de acuerdo con la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado. Y tampoco existen razones de hecho que lo justifiquen, porque el sistema vigente ha funcionado bien, según lo ha manifestado el señor Ministro. Sin perjuicio de lo anterior, la indicación requeriría del patrocinio del Ejecutivo.

Finalmente, señor Presidente, existen otras normas, como la del artículo 152 de la ley N° 18.290, cuya modificación no se propone con estas

disposiciones, y que mantiene las atribuciones de la Dirección de Vialidad en materia de velocidades mínimas, por lo que si la norma propuesta se llegara a aprobar, habría contradicción en las disposiciones.

Por las razones expuestas, se han renovado las indicaciones 106, 196 y 201 ¿todas relacionadas con las facultades del Ministerio de Transportes¿, para suprimir los números 2, 35 y 36 del artículo 1° del proyecto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Andrés Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).¿ Señor Presidente, en primer lugar, nadie podría discutir este tema desde el punto de vista de la aplicación estricta de las normas constitucionales vigentes.

En segundo término, se trata de una materia que no le corresponde al Ministerio de Transportes, el cual ha reconocido que no podrá asumir las responsabilidades que se le asignan, porque no posee los instrumentos ni los elementos humanos y materiales para ello.

En tercer lugar, se contraviene una norma vigente, porque la Dirección de Vialidad, en el caso de las rutas interurbanas, y los municipios, en el de las urbanas, son los que están capacitados para efectuar la regulación que se establece.

Por último, en el proyecto de ley sobre concesión de obras públicas, que se está estudiando en el Senado, reiteramos a la Dirección de Vialidad la posibilidad incluso de modificar las normas sobre velocidad, de acuerdo con las bases de licitación y las condiciones en que se efectúe la concesión. Por lo tanto, en este caso, estaríamos dictando normas en contra de lo que hoy está acordando una Comisión del Senado. De modo que personalmente pienso que debe rechazarse la proposición.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Cantuarias.

El señor CANTUARIAS.¿ Señor Presidente, en cuanto a la cuestión de admisibilidad, visualizo dos razones por las cuales las atribuciones que estamos considerando son inconstitucionales.

En primer lugar, la definición de las nuevas atribuciones que se están concediendo no tienen atinencia con las ideas matrices del proyecto.

En segundo término, se están definiendo nuevas funciones para un Ministerio sin contar con el patrocinio ni la firma del Presidente de la República, conforme a la información de que dispongo.

Y en lo referente a la factibilidad, si el Ministerio advierte que no le será posible ejercer las atribuciones que se le están entregando, nos encontramos frente a una norma que no surtirá efecto. Además, ella está fuera del tenor y del sentido del proyecto.

Por lo tanto, solicito a la Mesa declararla inadmisibile.

El señor HORVATH.¿ Señor Presidente, como prácticamente todo está dicho sobre esta materia, sólo resta insistir en que una norma de esta naturaleza no tiene sentido si no hay una coordinación previa asegurada con los demás Ministerios, e incluso con las municipalidades. Las vías son diseñadas para cierto tipo de vehículos, con determinado peso y cargas totales, que necesariamente requieren de tal coordinación.

En consecuencia, considero la disposición, no sólo inadmisibile, sino también inconveniente, y por ello debemos rechazarla.

El señor PRAT.¿ Señor Presidente, aunque comparto todo lo que se ha dicho, quiero, sin embargo, recoger la que, a mi juicio, es la intención de quienes formularon esta proposición en la Comisión de Transportes.

Hay un hecho que afecta a los que transitan por las vías y carreteras intercomunales, en el sentido de que hay gran disparidad de señalizaciones y autorizaciones de velocidades máximas a lo largo de los caminos. Me parece que el propósito de sus autores fue el de uniformar las normas relativas a las velocidades máximas, o las restricciones referentes a la velocidad de los vehículos.

Yo preguntaría lo siguiente. En el caso de ser desestimada la norma, ya sea por inconstitucional o por corresponder a otro Ministerio, ¿de qué manera está considerada, en la actual legislación o en la que estamos tramitando, la situación que pretendió recoger esta disposición?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Por las observaciones que he escuchado durante la discusión, me parece que hay acuerdo en declararla inadmisibile.

Si le parece a la Sala, así se resolverá.

Acordado.

El señor OTERO.¿ Es facultad de la Mesa.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Ya señalé, señor Senador, que en otras ocasiones se ha consultado también a la Sala.

El señor OTERO.¿ ¿Podríamos oír la opinión del señor Ministro sobre la materia?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor IRURETA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).¿ Señor Presidente, en la Comisión de Transportes hubo un extenso debate acerca de esta norma, y en ella expresé mi opinión, que es la que ahora ha repetido la Honorable señora Feliú.

A mi juicio, la situación actual es conveniente, porque el artículo 3° de la Ley de Tránsito establece lo siguiente:

"Las Municipalidades dictarán las normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus respectivas comunas.

"Dos o más municipalidades podrán acordar medidas o atender servicios de interés común en las materias a que se refiere el inciso anterior.

"Tales normas serán complementarias de las emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no pudiendo contemplar disposiciones contradictorias con las establecidas por dicho Ministerio."

Ello permite al Ministerio a mi cargo regular y ponderar las decisiones que sobre estas materias tomen los municipios.

En cuanto a la velocidad en carreteras, el inciso segundo del artículo 152 ¿entiendo que no ha sido modificado por el proyecto? consigna que "La Dirección de Vialidad y las Municipalidades, de oficio o a petición de Carabineros de Chile, podrán fijar velocidades mínimas bajo las cuales ningún conductor podrá conducir su vehículo, cuando por estudios técnicos se establezca su necesidad para el normal y adecuado desplazamiento de la circulación."

En términos generales, ¿cuál es el problema? Efectivamente, el Ministerio de Transportes no dispone de equipos técnicos ni humanos para dictar disposiciones del tránsito en comunas alejadas del centro de la capital. Ello nos obligaría a una modificación de la estructura del Ministerio que hoy día no está prevista, y estaríamos limitando la iniciativa de algunos municipios por ordenar el tránsito en sus respectivas comunas.

Por esas razones, que fueron las que di en la Comisión de Transportes, considero innecesaria esta modificación.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Proseguiremos el tratamiento del proyecto.

Solicito el asentimiento de la Sala para que, por algunos minutos, me reemplace el Honorable señor Díaz, porque, lamentablemente, debo cumplir un compromiso que me es imposible postergar.

Acordado.

Desde ya, pido al Honorable señor Díaz proponer a la Sala postergar el debate hasta las 19:30, aunque la verdad es que debiéramos terminarlo en quince minutos más.

El señor DÍAZ.¿ A las ocho.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Si le parece a la Sala, podríamos prolongarlo hasta las 20. Hay algunas Comisiones ¿entre ellas, aquella en que participo¿ que deben sesionar a partir de esta hora.

La señora FREI (doña Carmen). ¿ ¿Habría hora de Incidentes?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ No, señora Senadora.

La señora FREI (doña Carmen). ¿ Nuestra bancada no está de acuerdo en la supresión de la hora de Incidentes por cuanto algunos de nuestros colegas están inscritos para participar en ella.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Al no haber acuerdo, se realizará la hora de Incidentes.

¿El Honorable señor Díaz pasa a presidir la sesión en calidad de Presidente accidental.

El señor RÍOS. ¿ ¿El Presidente accidental tiene facultades para declarar inadmisibile una norma?

El señor HAMILTON. ¿ En verdad, no vale la pena seguir discutiendo esta materia, señor Presidente. Declare inconstitucional la norma, y lo respaldaremos.

El señor DÍAZ (Presidente accidental). ¿ Ya fue declarada inadmisibile, señor Senador.

La señora FELIÚ. ¿ Perdón, señor Presidente, pero debo advertir que en la misma situación se encuentran los números 35 y 36 del artículo 1°.

El señor DÍAZ (Presidente accidental). ¿ En su oportunidad, señora Senadora, trataremos ese punto.

La señora FREI (doña Carmen). ¿ Pido la palabra, señor Presidente.

El señor DÍAZ (Presidente accidental). ¿ Puede hacer uso de ella Su Señoría.

La señora FREI (doña Carmen). ¿ Señor Presidente, el Honorable colega inscrito para intervenir en Incidentes aceptó postergar su exposición para mañana, por lo cual nuestra bancada está de acuerdo con la supresión de la hora de Incidentes.

El señor DÍAZ (Presidente accidental). ¿ En consecuencia, proseguiríamos el tratamiento del proyecto hasta las 20.

El señor PÉREZ. ¿ Perdón, señor Presidente, Renovación Nacional no da su acuerdo en tal sentido, pues algunos de sus Senadores desean participar en la hora de Incidentes.

El señor DÍAZ (Presidente accidental). ¿ Comenzaremos entonces a las 20 la hora de Incidentes.

El señor ROMERO.¿ El acuerdo de Comités fue de hacerlo a las 19.

El señor DÍAZ (Presidente accidental).¿ Se acordó tratar la iniciativa hasta las 20.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ En seguida, la Comisión, en el artículo 1° del proyecto, ha consultado como numeral 2a), nuevo, el siguiente:

"2a). Agrégase, en el artículo 4°, la siguiente oración final: "Asimismo, fiscalizarán el cumplimiento de las normas sobre jornada de trabajo de los conductores de vehículos destinados al servicio público de pasajeros o de carga, contenidas en el Código del Trabajo y denunciarán su incumplimiento al Juzgado del Trabajo correspondiente.".

Fue aprobado unánimemente por cuatro votos contra cero.

Hay indicación renovada por la Honorable señora Feliú y los Senadores Diez, Fernández, Sinclair, Martin, Urenda, Thayer, Cantuarias, Alessandri y Larraín, para suprimir el numeral 2a) del artículo 1°. Es la indicación número 108.

El señor DÍAZ (Presidente accidental).¿ En discusión.

Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, en virtud de esta disposición se otorga a Carabineros de Chile y a los inspectores la facultad de fiscalizar el cumplimiento de la jornada de trabajo de los conductores de los vehículos destinados al servicio público, de pasajeros, o de carga, como también la facultad de denunciar su incumplimiento al juzgado correspondiente. Esta norma fue originada en moción parlamentaria, pero, en definitiva, fue recogida por el Presidente de la República, quien la patrocinó ¿presumo que estará el oficio correspondiente, como da cuenta el informe¿, e implica otorgar a Carabineros y a los inspectores fiscales, que son los del Ministerio, atribuciones que actualmente corresponden a la Dirección del Trabajo. Nada se dice sobre esta competencia, que va ser doble, respecto de esa actividad pública.

Este tema no guarda relación con la idea matriz del proyecto, la que discutimos ampliamente al inicio de esta sesión.

Como aquí se ha recordado, hay una indicación renovada, ya que es preciso estudiar si la fiscalización se entregará a las autoridades antes aludidas, suspendiéndose la facultad de la Dirección del Trabajo, o bien, se encomendará a esta última. Hago presente que otorgar a dos entidades públicas la competencia sobre una misma materia es contrario al sistema establecido en el artículo 5° de la Ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, en cuanto a que las autoridades no pueden interferirse unas con otras en sus funciones. Además,

esto importa atribuir al Ministerio competencia como servicio público, en circunstancias de que no le corresponde.

Por no decir relación a las ideas matrices del proyecto, esta proposición debería rechazarse, y ser aprobada, en cambio, la indicación N° 108, renovada.

He dicho.

El señor HAMILTON.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor DÍAZ (Presidente accidental).¿ Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, seré muy breve.

En primer término, pienso que por el camino de que el contenido del informe se aleja de las ideas fundamentales del proyecto podríamos llegar a extremos, porque éste se refiere a diversas materias relacionadas con la Ley del Tránsito.

En segundo lugar, la indicación que agrega una oración final al artículo 4° de la ley vigente ¿que presentamos con el Senador señor Hormazábal¿ fue patrocinada por el Gobierno y tiene por objeto que tanto los inspectores como Carabineros fiscalicen, aparte de las normas que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cumplimiento de las disposiciones sobre los horarios de trabajo de los conductores. Con ello se persigue el propósito de que los empresarios no abusen, especialmente en el caso de la locomoción colectiva, porque la situación descrita constituye una de las causas más frecuentes de accidentes del tránsito.

Por lo tanto, pido que se apruebe esta disposición.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Pido la palabra, señor Presidente.

El señor DÍAZ (Presidente accidental).¿ La tiene, Su Señoría.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, la proposición inmediatamente anterior, que pretendía regular el tránsito en carreteras y caminos, fue declarada inadmisibles porque se alejaba de las ideas matrices del proyecto, interfería en el campo de las obras públicas y dañaba la Ley de Concesiones, además de otras razones que no es del caso mencionar.

Pero la disposición en debate es aún más grave. Ella pretende entregar a Carabineros de Chile una función distinta de la propia, transformando a sus integrantes en miembros de los juzgados del trabajo o en inspectores del trabajo, para efectuar ciertas labores de fiscalización de las leyes laborales, lo que obviamente no les compete. Por lo tanto, me parece que ese objetivo definitivamente se aleja de la idea central del proyecto.

A mi juicio, el cumplimiento de las leyes del trabajo no siempre guarda relación ¿como aquí se ha indicado¿ con la circunstancia de que se

produzcan o no accidentes de tránsito. Estimo que eso ya es ir demasiado lejos con la iniciativa en debate.

Pienso que, como muchas otras disposiciones, al alejarse ésta de la idea central del proyecto, por una parte, y, por otra, al resultar claramente exagerada, por ponerlo en esos términos ¿considerando el propósito esencial de tener una buena ley de tránsito que inspiró el envío del texto, en lo atinente a licencias de conducir y a escuelas de conductores¿, debe ser declarada inadmisibles. Si no es así, debe ser rechazada por la mayoría de los señores Senadores presentes en la Sala.

He dicho.

El señor IRURETA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).¿ Pido la palabra, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ La tiene, señor Ministro.

El señor IRURETA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).¿ Señor Presidente, en relación con esta norma, en primer término quiero reconocer que no guarda relación con las ideas matrices del proyecto. Ése es un hecho, como ocurre con muchas otras disposiciones.

En segundo lugar, deseo agregar algunos antecedentes que nos parecen de gravedad.

Una de las causas más frecuentes de accidentes de tránsito ¿tanto en carreteras como en ciudades¿ radica en que a algunos choferes se les obliga a trabajar en jornadas superiores a las normales. Éste es un hecho muy repetido, que requiere una sanción y una fiscalización efectiva.

Carabineros de Chile controla a los conductores de vehículos en muchos aspectos, pero carece de facultad para fiscalizar si alguien está excedido en su jornada de trabajo, corriendo grave riesgo él y haciendo peligrar la vida de otras personas. Incluso, podría informar acerca de exigencias a algunos choferes para que efectúen en determinado tiempo el viaje entre Puerto Montt y Santiago o entre Antofagasta y Santiago.

¿Qué se pretende con esta indicación aprobada por la Comisión? Dotar a Carabineros de atribuciones para fiscalizar la duración de la jornada de trabajo, además de aquellas que ejerce cuando detiene un vehículo o cuando éste debe pasar por un control obligado. Ése es el sentido e intención de lo propuesto.

Por otro lado, quiero hacer presente que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene no más de 40 inspectores, de modo que ejerce sus labores fiscalizadoras precisamente con una ayuda muy importante y decisiva de parte de Carabineros de Chile. En la práctica, nos encontramos con la realidad de que esta Institución no podía fiscalizar este aspecto tan

relevante en el caso de los conductores de vehículos de pasajeros o de carga.

Por consiguiente, desde ese punto de vista, la indicación en comentario nos pareció razonable y el Gobierno le prestó su patrocinio.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra el señor Senador Gazmuri.

El señor GAZMURI. ¿ Señor Presidente, estimo completamente atendible la indicación, porque dice relación a la Ley de Tránsito.

El hecho de agregar una fiscalización a la función de Carabineros, que tiene que ver exactamente con las condiciones de seguridad en el tránsito, precisamente contribuye a dar eficacia a la legislación. En la práctica, resulta imposible que los inspectores del trabajo realicen su labor en este aspecto particular, en circunstancias de que efectivamente hay problemas muy serios de falta de respeto a la ley, con relación a los horarios a los conductores tanto en el tráfico urbano como en el interurbano. Está comprobado que ésta es una de las causales más importantes de accidentes de tránsito, lo cual constituye un elemento de conmoción pública que ha originado el envío y el estudio del proyecto.

Por lo tanto, apoyo con fuerza la norma propuesta, que considero completamente pertinente.

El señor URENDA. ¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra el señor Senador Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, brevemente quiero señalar que el Senado ya debatió este mismo tema a raíz de la discusión sostenida sobre la legislación laboral.

En esa oportunidad, en la Comisión de Trabajo establecimos, por unanimidad ¿lo que fue después aprobado por la Sala¿, ciertas normas para evitar, por ejemplo, el exceso de horas de trabajo a. que son obligados los conductores fundamentalmente por un asunto que va a ser discutido a posteriori, que es el sistema de remuneraciones tanto de los choferes de buses interprovinciales como de los que se desempeñan en las ciudades.

La dificultad que surgió para establecer una limitación en el caso, también, de los transportistas y de otro tipo de choferes derivó de que estas normas de la legislación laboral sólo se pueden hacer efectivas donde exista una relación contractual de trabajo. Por lo tanto, quedaron fuera de las normas del Código del Trabajo todos los transportistas independientes que no tienen un patrón, como tal.

En la Comisión especializada, por unanimidad, en esa oportunidad señalamos que el momento propicio para incorporar una norma de esa naturaleza era cuando se modificara la Ley de Tránsito, precisamente

porque, tratándose de una obligación válida para todo tipo de ciudadanos, su campo de aplicación ya no iba a estar reducido al área donde rigieran las normas laborales propiamente tales.

Por consiguiente, llamo la atención en cuanto a que esta materia ya fue discutida en el Senado y contó con un respaldo unánime. De manera que, en esta particular situación, deseo recordar a mis Honorables colegas que dejamos pendiente una tarea, precisamente en este ámbito, y que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones la ha cumplido.

En atención a los antecedentes entregados, solicito a la Sala aprobar esta norma, porque es un complemento adicional de la preocupación del Senado respecto de una materia tan importante.

He dicho.

El señor URENDA.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

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

El señor LAGOS.¿ Señor Presidente, no deseo dejar pasar esta oportunidad para aclarar algunos aspectos precedentemente señalados.

Generalmente, se recurre al argumento de que los accidentes del tránsito obedecen a la responsabilidad de los conductores de camiones por exceso de trabajo y otras razones. Pero creo necesario decir, de una vez por todas, que una de las carencias más graves que enfrenta el país es la de infraestructura.

Cuando se habla del agotamiento de un chofer, nunca nadie dice que ese hombre, que a veces lleva 20 horas manejando en la carretera, debe llegar a un puerto, en el cual, por ineficiencia, tiene que esperar otras 12 para descargar. Y mientras tanto está reducido a la cabina de su camión.

En los últimos diez años, Chile ha aumentado en forma considerable sus exportaciones. Sin embargo, quienes utilizan la Ruta 5 Sur, por ejemplo, estarán de acuerdo en que la inversión realizada en la doble vía y otras obras es mínimo, comparado con el incremento de las exportaciones. Y podríamos citar muchos otros casos.

Otro tanto ocurre en el plano urbano. En Santiago, especialmente en la Alameda Bernardo O'Higgins, todo se ha traducido en hacerle al pavimento una raya amarilla más o una menos, pero la verdad de las cosas es que la Región Metropolitana no exhibe un aumento en obras viales que permitan un mejor desplazamiento a los conductores, recargados por tensiones, para que trabajen en forma más eficiente.

En fin, el país en general es responsable, de una u otra manera, por no ofrecer obras públicas apropiadas a los medios de transporte involucrados directamente en el proceso de desarrollo exportador.

Por otro lado, para nadie resulta desconocido que existen problemas laborales en el sector. Tradicionalmente, el empresario transportista y sus trabajadores convienen contratos muy particulares, en lo cual, obviamente, se debe avanzar.

Reitero: no se puede culpar exclusivamente a los conductores o a los empresarios del rubro por los grandes accidentes, muchos de los cuales se producen, precisamente, porque el Estado no realiza las obras de infraestructura suficientes y adecuadas.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra el Senador señor Thayer.

El señor THAYER. ¿ Señor Presidente, no podemos confundirnos a este respecto.

Figura en el lugar subsiguiente de la tabla el proyecto de ley que amplía las facultades de la Dirección del Trabajo, en el cual se trata específicamente este asunto.

En la Comisión de Trabajo se discutió mucho qué acontecía en situaciones como la señalada, cuando concurre más de un servicio público interesado en el cumplimiento de la ley.

Se acordó ¿y esto es lo que ese organismo técnico propuso en forma unánime¿ que los funcionarios públicos deberán informar a la Inspección del Trabajo respectiva las infracciones a lo dispuesto en el Código del Trabajo de las que tomen conocimiento en el ejercicio de su cargo.

Por consiguiente, si en este momento aprobamos que el control de los conductores regidos por el referido cuerpo legal corresponde a Carabineros y a inspectores fiscales, lo estaremos sustrayendo de la competencia de los servicios del Trabajo, razón por la cual me opongo a que se aborde esta materia en la iniciativa en estudio.

Tal como recordó el Senador señor Hormazábal, esto se discutió con anterioridad, pero el punto fue incluido en el proyecto específico sobre facultades de la Dirección del Trabajo. Si es conveniente enmendar lo propuesto por el organismo técnico que lo informó y votarlo, hagámoslo cuando se trate dicha iniciativa; pero no soy partidario de que el texto que nos ocupa quite facultades a esa repartición y las entregue a Carabineros o a inspectores fiscales precisamente cuando una Comisión técnica ha propuesto que cualquier funcionario público que constate una infracción debe dar cuenta al servicio especializado pertinente. La cuestión radica en no producir una duplicidad de inspecciones, lo que generaría toda clase de conflictos.

Por tales razones, estoy en contra de la disposición en análisis.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, ¿ me permite formular una consulta al Honorable señor Thayer, si el Senador señor Prat no tiene inconveniente?

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Puede hacerla, señor Senador.

El señor PRAT. ¿ Con mucho gusto concedo una interrupción a Su Señoría, si la Mesa lo autoriza.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Muchas gracias, Honorable colega. El tema es pertinente, y agradezco la oportunidad que me da para consultar a una persona con la experiencia del Honorable señor Thayer.

El punto es que nadie quiere dejar fuera a los funcionarios de la Dirección del Trabajo. Pero, tal como Su Señoría lo señala ¿ no he tenido posibilidad de conocer el texto de la reforma indicada por él ¿, ¿ se otorgan facultades a la referida repartición, por ejemplo, respecto de los transportistas independientes u otros sectores que no se rigen por la legislación laboral?

Ése es el tema que, a mi juicio, debiéramos tratar de articular y respecto del cual me gustaría conocer la opinión del Senador señor Thayer.

El señor THAYER. ¿ Señor Presidente, contestaré de inmediato.

El señor PRAT. ¿ Con mucho agrado, le concedo una interrupción, señor Senador.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Agradezco a Su Señoría la deferencia que ha tenido.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Recuerdo a los señores Senadores que las interrupciones son con cargo al tiempo de quien las concede. Y seré estricto en el cumplimiento de este principio.

El señor PRAT. ¿ Igual la daré, señor Presidente. No se preocupe.

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

El señor THAYER. ¿ Señor Presidente, respondiendo la consulta formulada, puedo decir que la disposición en debate se refiere a las infracciones y a la fiscalización contempladas en el Código del Trabajo, y a las respectivas denuncias al juzgado correspondiente.

Por consiguiente, no me estoy refiriendo a lo que afecte a transportistas independientes que manejen su propio camión o vehículo, sino a conductores sujetos al mencionado cuerpo de leyes.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Prat.

El señor PRAT. ¿ Señor Presidente, creo que el objetivo de la ley en proyecto y de la disposición en análisis es velar por la seguridad en la conducción,

lo cual se halla al margen de un contrato de trabajo, de la existencia de un empleador y un empleado, o de un trabajador independiente.

Por ello, para que resulte una buena legislación, la norma que se desea cautelar debe incluirse en esta iniciativa, entregando su control a Carabineros, a quien corresponde velar por el cumplimiento de la Ley de Tránsito. Pienso que el ahorro legislativo que ha significado no hacerlo no resulta conveniente. Creo que debiera incluirse y evitar esta duplicidad de funciones, que confunde y deja al margen del concepto de seguridad en el tránsito que se desea establecer a los trabajadores independientes cuando conducen más horas que las debidas.

Por tales razones, considero que debe incluirse tal disposición en la normativa en estudio.

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

El señor URENDA. ¿ Señor Presidente, varios de los aspectos que deseaba plantear ya han sido señalados por quienes me antecedieron en el uso de la palabra. Sin embargo, deseo insistir en un problema conceptual que en su oportunidad abordé en la Comisión, en el sentido de que una cosa es el deseo de proteger los derechos de un trabajador, en materia de duración de su jornada laboral, y otra muy distinta es la relacionada con la normativa del tránsito. Lo primero tiende a defender los derechos y la salud del trabajador, y lo segundo, fundamentalmente a velar por los intereses de quienes transitan por un camino y pueden verse enfrentados a un chofer que, por haber conducido muchas horas, corre el riesgo de chocar, de atropellar a alguien o causar daño.

Basado en ello, planteé que era perfectamente posible dictar una disposición relativa al número de horas seguidas que puede manejar un conductor cualquiera, sea o no trabajador. Pienso que queda pendiente esa tarea, por tratarse de dos problemas conceptualmente diferentes. Incluso, en la Comisión se dijo que, por estar tratada la materia en el Código del Trabajo, no podía ser abordada en disposiciones de la Ley de Tránsito.

Insisto en que se trata de dos materias distintas: el Código tiende a proteger los derechos de los trabajadores, y la Ley de Tránsito, los del público en general.

Por esa misma circunstancia, la norma en estudio será difícilmente operativa, porque obligará al carabinero, no sólo a comprobar las horas que un chofer lleva manejando, sino también a establecer si hay o no una relación laboral, situación compleja y ajena a los medios y al tiempo de que pueda disponer el funcionario policial.

Por ello, creo que deberíamos sacar como conclusión la absoluta necesidad de incorporar en las normas del tránsito las limitaciones de horas continuas

de conducción, ya sea que se trate de un chofer profesional, empleado o no empleado, del dueño de un camión o de un particular cualquiera.

La disposición en análisis, a mi juicio, presentará más bien dificultades en lugar de ventajas y, probablemente, retardará la dictación de la norma que realmente se necesita, cual es la relativa a las limitaciones de horas de conducción de todos los choferes, sean o no dueños de un vehículo y cualquiera que sea su vínculo contractual.

Por lo anterior, pienso que la disposición en comento resulta inconveniente ahora, aunque sí es oportuno ¿como digo¿ dictar una norma global que establezca este tipo de facultades, pero sujetas a las disposiciones generales del tránsito y sometidas a los jueces de policía local para los efectos de su aplicación.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Errázuriz.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, intervendré en forma muy breve, porque, en mi opinión, ya se ha dicho casi todo. Sólo agregaré algunos ejemplos prácticos para precisar la razón por la cual es inapropiado aprobar la norma en debate y para ver lo conveniente que resulta el hecho de que la regulación de las horas de trabajo de determinado conductor se consigne en la ley, en vez de que Carabineros de Chile y los inspectores fiscales y municipales deban ser quienes verifiquen el cumplimiento de un horario que no existe (por ejemplo, en la actividad privada libre que desarrollan los transportistas de carga).

En el caso de un camionero dueño de su vehículo que demore cierto tiempo en cargar o que pase a "El Chanco con Chaleco" a almorzar, no sé cómo los inspectores fiscales podrán verificar si ha cumplido ocho horas de trabajo o más o menos de esa jornada.

Al igual como se señaló en esta Sala, ¿qué pasa con el camionero que llega a un puerto y debe permanecer determinado tiempo esperando su turno? ¿Se le computarán o no esas horas para estos efectos? ¿Dónde quedarán explicitadas la hora en que comenzó su jornada de trabajo, la hora en que suspendió su actividad y la hora de almuerzo?

En mi opinión, la norma resulta absolutamente equivocada y teórica, porque no es posible encomendar una misión muy difícil de llevar a cabo por las autoridades pertinentes (en este caso, Carabineros de Chile y los inspectores fiscales y municipales) sino se les proporcionan las herramientas necesarias.

En consecuencia, por una parte, no me parece adecuado que se entreguen tales obligaciones a esos funcionarios públicos sin que les proporcionen las herramientas indispensables para cumplirlas eficientemente; y por otra, estimo inapropiado que a los conductores que deben cumplir

determinada jornada laboral ¿la cual no se establece para los transportistas independientes, puesto que carecen de contrato de trabajo¿ se les coaccionen de alguna forma, con motivo de la aplicación de la ley en proyecto, su derecho a desarrollar una actividad económica lícita y el ejercicio de su libertad de trabajo.

He dicho.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Pido la palabra, señor Presidente.

El señor DIEZ.¿ Yo la solicité hace mucho rato, señor Presidente.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, pedí intervenir antes que el Senador señor Diez, pero le cedo mi lugar con mucho gusto. Después hablaré yo.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Diez.

El señor DIEZ.¿ Señor Presidente, me parece peligroso en toda legislación dar la sensación de que un problema ha sido abordado y resuelto, en circunstancias de que no es así. Aquí se trata de las horas de conducción autorizadas, las cuales no están determinadas en la ley.

Por otro lado, ¿cómo podríamos encomendar a Carabineros la fiscalización de cierta jornada laboral y el envío del asunto al juzgado del trabajo? ¿A cuál? ¿Al correspondiente al lugar donde del funcionario policial realizó la inspección? ¿Al del domicilio del empleador? ¿Cómo sabrá el carabinero cuál es el empleador? ¿No estamos construyendo la ilusión de que estamos poniendo coto a la conducción más allá de las horas biológicamente posibles o legalmente permitidas?

A mi juicio, es peligroso pensar que el problema se solucionará con una disposición, cuando realmente no es así; cuando a la autoridad no se le proporcionan los elementos necesarios para llevar a cabo la fiscalización; cuando no precisamos cuál es el juzgado correspondiente; cuando a veces no hay posibilidades de realizar un control porque al conductor no se le exige que porte su contrato de trabajo ni se le fija un horario; cuando no hay la oportunidad de determinar qué ruta ha tenido o de dónde ha salido el vehículo, etcétera.

Por eso, señor Presidente, anuncio que votaré en contra de la disposición, pues no deseo que se cree la ilusión de que estamos solucionando un problema, en circunstancias de que no es así.

Éste es un tema muy delicado, porque en la disposición debe comprenderse no sólo a los choferes dependientes, sino también a los que manejan por su propia cuenta, a los dueños de vehículos, etcétera.

Ése es un tema que se encuentra pendiente. No todas las cosas se pueden resolver de una sola vez. En materia de tránsito, me parece que al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le queda una tarea que debe ser objeto de una legislación mucho más estudiada y bastante más casuística

que el mero establecimiento de una sola norma que nos causa satisfacción intelectual pero que es absolutamente inútil.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Señores Senadores, el debate ha sido muy largo, y estimo que ha llegado el momento de votar. ¿No les parece?

El señor OTERO. ¿ Perdón, señor Presidente, pero solicité la palabra hace más de diez minutos.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Eso quiero dejarlo a su criterio, Su Señoría. Sin embargo, considero que no es necesario agregar más ideas, ya que el punto ha sido debatido intensamente.

El señor OTERO. ¿ Yo pienso que sí, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Entonces, puede hacer uso de la palabra, señor Senador.

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, deseo formular un planteamiento en esta Sala porque he escuchado distintas opiniones sobre la materia.

Me parece que el Senado debe ser muy consecuente en su proceder. No puede votar en contra una norma y, luego, votar a favor otra distinta aduciendo la misma razón.

Aquí se argumentó que hay disposiciones que fueron rechazadas debido a que no estaban dentro de la idea matriz del proyecto. Sin embargo, si analizamos el mensaje de 2 de noviembre de 1992, mediante el cual se envió esta iniciativa legal al Parlamento, podremos ver que todas las disposiciones contenidas en ella persiguen una sola finalidad: precisamente, mejorar la seguridad en el tránsito. Y daré lectura a un solo párrafo de ese documento: "Sin duda, uno de sus efectos más dramáticos son los accidentes. Sus causas más relevantes tienen como origen "fallas humanas" (se estima que cerca del 90% de los accidentes se deben a errores de este tipo) y que los servicios de transporte de carga y pasajeros son los que mayor incidencia tienen en los estadígrafos que se utilizan para describir este problema. Se estima que la participación relativa de los vehículos tales como buses, taxibuses, camiones y taxis, en los accidentes que ocurren en el país, es 1,6 veces mayor que la de los vehículos particulares. Si consideramos sólo la cantidad de accidentes, sin analizar el tamaño del parque, tales vehículos participan en casi un tercio del total, en un 25% sobre el total de muertos y en un casi 30% del total de los lesionados."

El actual Presidente de la República, con motivo del Mensaje del 21 de mayo último, dijo: "Además de dañar a nuestras familias, estos accidentes constituyen una herida para nuestra economía. Por un lado, hacemos grandes esfuerzos para invertir en infraestructura; y por otro, gastamos anualmente 310 millones de dólares en reparación de daños y gastos hospitalarios. Para detener esto, necesitamos un cambio de actitud de la

gente, una política de seguridad del tránsito como la que estamos impulsando y un mejoramiento de nuestras carreteras.". Y al mismo tiempo se indica el número de muertos registrado.

Por eso, el objetivo de establecer escuelas de conductores fue precisamente mejorar la seguridad del tránsito. Y, obviamente, dentro de la idea de legislar se encuentran todas las indicaciones parlamentarias que permiten corregir la Ley de Tránsito buscando la seguridad.

Ése es el marco, ése es el concepto. Porque establecer simplemente escuelas de conductores, al margen de este contexto, no tiene razón de ser. ¿Por qué se justifican? Porque necesitamos mejorar la seguridad en el tránsito. ¿Por qué se formularon indicaciones? Porque es menester corregir la legislación pertinente. ¡Hay 1.800 chilenos muertos! ¡Existen daños por más de 400 millones de dólares!

¿Es que eso no toca a las conciencias? ¿Acaso no leemos todos los días en los diarios el número de muertos en accidentes del tránsito?

Y aquí, en el Senado, por un tecnicismo, se dice: "Esto se aparta de las escuelas de conductores. Por lo tanto, no está dentro de las ideas matrices del proyecto". Pero ello no es efectivo, porque el objetivo fundamental de la iniciativa es la seguridad en el tránsito.

En tal sentido, la proposición de la Comisión se relaciona con lo que han expresado los conductores (y, justamente, en las tribunas se encuentra su presidente): "Señores, humanamente, no podemos cumplir la función de chofer de manera adecuada con la jornada laboral y las exigencias que tenemos, y con la forma en que se nos remunera. Aunque busquen todas las fórmulas para lograr la seguridad en el tránsito, nosotros, para sobrevivir y "parar la olla", muchas veces debemos violar la legislación vigente".

Mediante tal proposición no se pretende crear una nueva norma laboral, porque el precepto ya existe. Seguramente, al preguntar si un inspector del Trabajo puede fiscalizar el cumplimiento de las leyes laborales, todos me responderán que sí. Y yo podría formular las mismas interrogantes. Por ejemplo, si un inspector del Trabajo detiene a un conductor en Talagante, ¿en qué juzgado hará la denuncia? ¿Cómo comprobará la relación empleador-trabajador? Se trata del mismo problema, pero con una diferencia: Carabineros de Chile permanentemente debe fiscalizar, a través de los tacógrafos, los horarios en los vehículos de locomoción colectiva.

Además, de aprobarse esta disposición, los propios empresarios, a quienes escuchamos en el Senado y cuyas opiniones hemos leído en la prensa, pondrán en práctica sistemas para controlar exactamente las horas de trabajo. Y en este punto debemos distinguir a los empresarios conscientes, quienes buscarán tales sistemas porque se dan cuenta de que el transporte no sólo es un medio para lucrar y ganarse la vida, sino que conlleva la obligación de dar seguridad a aquellos que pagan por el servicio.

Por eso, esta disposición no tiene otro alcance que facultar a Carabineros para, al controlar los vehículos de carga y de pasajeros, preguntar a los conductores cuántas horas llevan manejando. Obviamente, el funcionario policial no podrá saber si se han detenido o no en "El Chanco con Chaleco"; pero esa es una excepción, porque existe el registro de horas y rutas.

Lo anterior, sin duda, incide directamente en la seguridad del tránsito.

Personalmente, no soy partidario de imponer a Carabineros más obligaciones. Por el contrario, soy partidario de restringir las que ya tiene, en muchos aspectos. Pero no creo que resulte inadecuado que, al controlar un camión para revisar su carga o un vehículo de pasajeros para examinar el tacógrafo, un carabinero pueda preguntar el número de horas que lleva manejando el conductor o si se hicieron los relevos respectivos.

Aquí estamos viendo el problema de la seguridad ciudadana. No estamos determinando si nos gusta una disposición o si nos alejamos más o menos del objetivo del proyecto.

La Cámara Alta ¿lamento que no se hallen todos los señores Senadores¿ está discutiendo tal vez uno de los proyectos más importantes para la seguridad ciudadana: la seguridad en el tránsito. En esta área existen muchos más muertos y heridos que en una guerra civil, y una destrucción incalculable. Sin embargo, se objetan disposiciones para regular el tránsito argumentándose que no están dentro de las ideas matrices de la iniciativa.

Pido al señor Ministro de Transportes ¿a pesar de que, tal como lo expresó en la Comisión, el proyecto fue enviado por el Presidente de la República y el Secretario de la Cartera anteriores¿ que nos diga si es efectivo o no que las ideas matrices tenían un solo objetivo: garantizar la seguridad ciudadana mejorando la Ley de Tránsito.

El Ejecutivo ha conocido todas y cada una de las indicaciones que hemos presentado, y el 99%.de lo propuesto a la Sala contó con el beneplácito y el respaldo de las autoridades gubernativas y sus asesores; de los jueces de policía local; de Carabineros de Chile, y de todos aquellos que no tienen ningún interés económico comprometido, sino el deseo de velar, sobre todo, por la seguridad de las personas.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ El Honorable señor Hormazábal pide una interrupción. La palabra corresponde al Senador señor Huerta.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Puedo intervenir después, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ El acuerdo de Comités es intervenir una sola vez, señor Senador.

Puede hacer uso de la palabra el Honorable señor Huerta.

El señor HUERTA.¿ En mi calidad de único Senador aquí presente que ha pasado partes, quiero expresar que considero pernicioso la dualidad de funciones.

A Carabineros le corresponde dar eficacia al Derecho. Si éste adolece de vacíos ¿como se ha representado acá¿, no puede haber una efectiva fiscalización. Siendo así, se pierden el ascendiente y el principio de autoridad.

Sería conveniente, entonces, que hubiera normas muy claras para que la Institución (y conversando con ella) esté en condiciones de desempeñar tal labor.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Senador señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, no quiero ahondar en la cuestión constitucional, porque, al referirme a otra materia, ya indiqué que prefiero que abordemos los asuntos de fondo. Al respecto, quiero despejar un par de conceptos erróneos, a mi juicio, planteados para objetar la proposición que nos ocupa.

Parto diciendo que no existe ley perfecta. La legislación emana de seres humanos y, como tal, retoma parte de nuestras imperfecciones. No hay legislador alguno que crea que lo que está haciendo es definitivo o perfecto. Lo que estamos tratando de hacer es acotar determinados problemas sobre los cuales podemos actuar válidamente.

En tal marco, estoy completamente de acuerdo con el Senador señor Urenda en cuanto a que nos queda un tema relevante: qué hacer con el sector de transportes que no está afecto, por ejemplo, a la legislación laboral.

En este punto el Senador señor Diez ha incurrido en un pequeño error ¿ya lo debe haber subsanado, porque es un Parlamentario de excepción¿, pues sí existe una norma que regula la jornada de los conductores. Precisamente fue aprobada en esta Corporación y por unanimidad. Me refiero al artículo 25 del Código del Trabajo, que, entre otras cosas, dispone: "En ningún caso el chofer de la locomoción colectiva interurbana o el de vehículos de carga terrestre interurbana podrá manejar más de cinco horas continuas, después de las cuales deberá tener un descanso cuya duración mínima será de dos horas". Y también hemos hablado de que los choferes están obligados a un descanso cuando completan rutas que exceden determinado número de horas. Esa legislación fue aprobada de manera unánime. Es natural que uno no la tenga a la vista. Yo he debido recurrir al Código para recordarla.

Ante una situación como ésta, primero, existe una disposición legal teórica que regula lo que dice relación a las personas que tienen un contrato de trabajo y se desempeñan en buses interurbanos y camiones de carga.

Segundo, el tema no es sólo teórico, sino también práctico. Los accidentes vehiculares que han sacudido al país (y también a la Región que represento) obedecen, en la mayoría de los casos ¿así ha sido acreditado por los sindicatos de los buses Lit, Tramaca, Fénix y otras líneas con las cuales hemos tenido oportunidad de trabajar sobre la materia¿, al exceso de horas que los conductores se ven obligados a trabajar para poder lograr una remuneración digna.

En relación a esos hechos, señor Presidente, podría mostrar cómo la colaboración de Carabineros y la acción de los inspectores del Trabajo ¿que no puede ser permanente¿ permiten establecer controles extraordinarios, por ejemplo, a partir de nuestra experiencia con los accidentes registrados en Huentelauquén, Cuarta Región. En este caso concreto, las autoridades mencionadas prohibieron continuar su recorrido a los buses que se trasladaban en dicha zona y no cumplían la ley, lo cual significó que cerca del 70 por ciento de los conductores tuvo que dormir. Y aquéllos agradecieron a Carabineros y a los inspectores del Trabajo por hacer efectiva una norma teórica, pues la posibilidad de que fuera fiscalizada adecuadamente no funcionaba.

Junto con los gremios de transportes, tratamos de resolver algunos problemas. Por ejemplo, el descanso de los choferes en rutas como la de Santiago-Arica, que tiene 30 horas de conducción; en ellas muchas veces se hacen trampas a la legislación mandando choferes de relevo antes del control, de manera tal de no cumplir un conjunto de obligaciones relevantes. En el Senado estudiamos con ellos la forma de introducir un cambio a la norma que no permite conducir más de 192 horas al mes, pero nos encontramos con que había otras dificultades. Nos dijeron: "Si se nos aplica la jornada de 8 horas, antes de 10 días completaríamos el tiempo máximo de trabajo mensual que la ley establece para nuestro sector". Y hubimos de hacer un ajuste acorde a la realidad. De manera que el Senado no ha estado legislando en abstracto, sino sobre la base de hechos concretos.

Se ha dicho que un carabinero tal vez no esté en condiciones de saber cuál es el tribunal competente. ¡Eso es absurdo, puesto que todos los días los funcionarios de Carabineros utilizan esa información, para los efectos de los partes que cursan! Y, respecto a los juzgados del trabajo, que ¿lamentablemente¿ no son muchos, probablemente al comienzo no los conozcan; pero confío en que el Mando de Carabineros subsanará esto. Porque la superioridad de la institución ha logrado preparar al personal para la aplicación de leyes que implican mayor exigencia que la contemplada en el proyecto. Por ejemplo, la ley relativa al narcotráfico entrega a Carabineros funciones relevantes en este ámbito, y han sido representantes de Carabineros e Investigaciones ¿lo agradezco públicamente¿ quienes a veces nos han dado a los Parlamentarios una visión acerca de la forma en que se aplica la legislación, y nos han hecho notar las deficiencias que presenta, a fin de poder modificarla.

El Alto Mando de Carabineros cuenta con personal y puede adiestrarlo en relación tanto a la norma en cuestión ¿en definitiva, se trata de un artículo, o dos, del Código del Trabajo¿ como a los juzgados competentes. De manera que no cabe mayor discusión sobre el particular.

En síntesis, señor Presidente, si bien la iniciativa no es perfecta, busca ampliar la fiscalización respecto de disposiciones que hemos aprobado unánimemente. Es cierto que su aplicación puede quedar sujeta a la falibilidad humana ¿eso es propio de nuestra naturaleza¿, pero ello no significa que debemos despreciar el avance que constituye la disposición planteada hoy en el Senado.

Eso es todo.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Senador señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI.¿ Señor Presidente, los argumentos entregados por los Honorables señores Otero y Hormazábal son muy contundentes. Al principio yo estaba escéptico en cuanto a esta norma. Todavía dudo un poco, porque pienso que los problemas no se solucionan con leyes, sino mediante la aplicación de las mismas, y el segundo de los señores Senadores mencionados también ha señalado la facilidad con que se puede burlar una norma destinada a evitar el trabajo excesivo.

Cabe agregar otro hecho. Esa disposición se aplicará sólo a aquellos que manejan o conducen un vehículo de transporte público de pasajeros o de carga en virtud de un contrato de trabajo. Sin embargo, existen innumerables vehículos de transporte de carga cuyo propietario es la misma persona que lo conduce, quienes indudablemente manejarán el tiempo que se les ocurra, porque nada les impide ¿salvo su propia conciencia y el sentido de responsabilidad¿ manejar cuantas horas necesiten, sin considerar que el sueño y el cansancio que ello involucra pueden ser causa de accidentes.

Hay que reconocer, también, que gran parte de los accidentes del tránsito se deben, o a descuido de las condiciones mecánicas de los vehículos, o a insuficiencia de infraestructura. Por ejemplo, el accidente que sufrió el Honorable colega señor Ríos ¿en el cual el señor Senador no tuvo absolutamente ninguna culpa, pues iba a una velocidad bajísima¿ fue provocado, primero, por los defectos del camión, que estaba en pésimo estado mecánico, y, segundo, porque entre las dos pistas que conforman cada lado de la vía no hay una división como la instalada en gran parte del resto del camino. Si hubiera existido una barrera metálica, el accidente no se habría producido.

Por lo tanto, no es justo atribuir todos los accidentes del tránsito al cansancio de los conductores. Muchas veces son causados por la irresponsabilidad que implica el asumir riesgos sin tener en cuenta la carencia de infraestructura, el

inadecuado estado de la ruta y otra serie de factores que en Chile provocan innumerables accidentes.

A mi juicio, lo más importante es imbuir a todos los choferes de cierto sentido de la responsabilidad, que les impida aprovechar la "chance" ¿por así decir? de pasar cuando no deben hacerlo, etcétera.

Sin embargo, para que no se diga que los Parlamentarios no facilitamos el cumplimiento de las leyes, y con el objeto de disminuir, aunque sea en mínimo grado, las posibilidades de accidentes, votaré a favor de esta norma.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Excúseme, señor Senador, pero debo precisar que en la investigación realizada acerca del accidente que sufrió el Honorable señor Ríos, a raíz del juicio que él siguió a la empresa propietaria del camión, quedó comprobado que el conductor venía manejando desde Concepción con destino a Viña Mar, y que se hallaba en estado de absoluto cansancio.

Hay que agregar este antecedente a los señalados por Su Señoría.

En votación la indicación renovada N° 108.

¿(Durante la votación).

El señor ALESSANDRI¿ Voto por mantener la norma del segundo informe, o sea, rechazo la indicación renovada.

El señor HAMILTON.¿ Perdón, señor Presidente, hay cierta confusión.

¿El rechazo de la indicación renovada significa aprobar el artículo que aparece en el segundo informe?

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Así es, señor Senador.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ El rechazar la indicación renovada implica que el precepto queda tal como figura en el texto final propuesto por la Comisión.

El señor HAMILTON.¿ Muchas gracias.

El señor DÍAZ.¿ Señor Presidente, quiero puntualizar algunas cosas.

En primer lugar, aquí se ha expresado que las víctimas por accidentes del tránsito alcanzan una cifra realmente alarmante. En 1994 llegaron ¿si no me equivoco? a mil 700, y este año, por el ritmo que llevan, seguramente superarán con creces ese número. Además, es preciso tomar en cuenta que por cada fallecido hay cuatro personas que quedan con lesiones de distinta consideración, a veces irrecuperables, como paraplejas u otros impedimentos de por vida.

En segundo término, el Gobierno ha hecho un gran esfuerzo en materia de infraestructura vial. Mas, no podemos esperar a que mejore la estructura caminera ¿prolongar la doble vía en la carretera hasta Puerto Montt, construir

túneles, etcétera¿, sino que desde ya debemos tomar medidas preventivas. Se trata de una emergencia. Hay vidas de por medio. En consecuencia, el argumento de la ineficacia de la infraestructura vial no es válido. Lo que corresponde es aplicar medidas de urgencia en forma inmediata.

En tercer lugar, estimo que Carabineros se encuentra perfectamente preparado para aplicar la disposición. Entiendo que se imparten cursos especiales al personal. Y, efectivamente, como dijo el Honorable señor Huerta, él es el único Senador que ha pasado partes; pero, en vista de que, al parecer, esto ocurrió hace bastante tiempo, tengo la impresión de que el Honorable colega ¿le doy excusas por esta acotación- puede no estar completamente al día en asuntos de esta índole.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ ¿Cómo vota Su Señoría?

El señor DÍAZ.¿ Me pronuncio por el rechazo.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, aprobaré la indicación renovada para eliminar la norma, pues ésta, aparte de ser sumamente inconveniente, es imposible de llevar a la práctica, por las razones que expuse hace algunos instantes.

Es inconveniente, porque entrega a Carabineros y a inspectores municipales o fiscales, funciones que no podrán cumplir. En efecto, no les será posible determinar el horario, por ejemplo, del transportista de un camión de carga, dado que se ignora cuánto tiempo le significa el parar, cargar, descargar, almorzar, abastecerse de combustible, y si tales labores son parte o no de la jornada de trabajo.

Por lo tanto, estimo que no debe incorporarse a la Ley de Tránsito una disposición de esta naturaleza, tendiente a controlar una obligación inexistente, puesto que los empresarios privados del sector no están obligados a trabajar sólo ocho horas diarias.

Debería haberse establecido que el chofer no podrá trabajar más de ocho horas al día, a fin de que el personal de Carabineros y los inspectores fiscales y municipales controlaran el cumplimiento de ese horario, y, además, un procedimiento para medirlo. De este modo se habría evitado que el funcionario público incumpla la ley y no formule las respectivas denuncias a los juzgados, ya sea del lugar donde vive el transportista, donde tiene domicilio el empleador, o donde se comete la infracción.

En vista de que el texto de la disposición es confuso, poco práctico y bastante equivocado, voto favorablemente la indicación renovada, que propone suprimirla.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, sin perjuicio de que comparto íntegramente los argumentos que acaba de dar el Senador señor Errázuriz ¿por los cuales votaré a favor de la indicación renovada¿, hago presente que esta norma, en cuanto impone una obligación a Carabineros de Chile, de

acuerdo al artículo 90 de la Carta Política requiere ser aprobada con quórum de ley orgánica constitucional.

Apruebo la indicación renovada.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Recuerdo a la Sala que, en conformidad al acuerdo de los Comités, el señor Senador que haya hecho uso de la palabra durante el debate no fundará el voto, a fin de no repetir sus propias argumentaciones y ganar tiempo.

El señor HORVATH.¿ Señor Presidente, en primer lugar, deseo recordar que estamos analizando una iniciativa de ley cuyas ideas matrices son la obtención de licencias de conducir y la creación de la Escuela de Conductores.

En segundo lugar ¿como señaló el señor Ministro¿, es muy importante considerar las horas y condiciones de trabajo de los conductores, para disminuir en forma oportuna los riesgos de accidentes del tránsito. Sin embargo, el debate no aclara cómo se controlarán las jornadas de trabajo y por qué no se consultó a instituciones que necesariamente debieron emitir su parecer, como Carabineros de Chile.

Por ello, creo que es mejor tratar esta materia en una legislación de carácter integral y no introducirla como aditamento a un proyecto que tiene otro objetivo.

Por esas razones, voto a favor de la indicación renovada.

El señor PRAT.¿ Señor Presidente, voto que sí; y me sumo a las observaciones planteadas en orden a que la oración final que se pretende agregar tiene carácter orgánico constitucional y requiere, en caso de aprobarse, el quórum necesario.

El señor ROMERO.¿ Señor Presidente, existe una resolución de la Dirección del Trabajo tocante a la materia en análisis, la N° 753, referida al sector interurbano, en virtud de la cual dicho organismo delega sus funciones fiscalizadoras en Carabineros, con el objeto de verificar, a través de una libreta de control compuesta de 365 hojas y su respectivo duplicado, si la actividad que desarrollan los choferes de buses interurbanos cumple la normativa legal sobre jornada de trabajo. También existe una disposición semejante respecto al sector urbano.

Señalo lo anterior, porque ello sería coincidente con lo que estamos regulando en esta iniciativa.

En consecuencia, rechazo la indicación renovada.

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

¿Se rechaza la indicación renovada (19 votos por la negativa, 12 por la afirmativa y un pareo).

Votaron por la negativa los señores Alessandri, Carrera, Cooper, Díaz, Frei (don Arturo), Gazmuri, Hamilton, Hormazábal, Larre, Letelier, Mc-Intyre, Otero, Pérez, Romero, Ruiz (don José), Ruiz-Esquide, Valdés, Zaldívar (don Adolfo) y Zaldívar (don Andrés).

Votaron por la afirmativa los señores Errázuriz, Feliú, Horvath, Huerta, Lagos, Larraín, Martín, Prat, Ríos, Sinclair, Thayer y Urenda.

No votó, por estar pareado, el señor Páez.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Como consecuencia de la votación anterior, queda aprobado el numeral 2a) propuesto por la Comisión.

El señor SINCLAIR. ¿ Señor Presidente, ¿ se considerará la disposición como orgánica constitucional?

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ No, señor Senador. La Mesa no encuentra que ella revista tal carácter.

El señor ERRÁZURIZ. ¿ Señor Presidente, ¿ no se requiere de un precepto de quórum especial para entregar nuevas atribuciones a Carabineros de Chile?

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ No, Su Señoría. Porque está dentro del ámbito de sus funciones.

El señor ERRÁZURIZ. ¿ ¿ Controlar las jornadas de trabajo?

El señor VALDÉS (Presidente), ¿ Dentro de sus atribuciones se encuentra vigilar el cumplimiento de las leyes de tránsito.

El señor ERRÁZURIZ. ¿ No se trata de eso, sino de la fiscalización de las normas sobre jornada de trabajo contenidas en la legislación laboral.

Señor Presidente, deseo aclarar qué es lo que acabamos de votar.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ La materia no está en discusión, ya que es facultad de la Mesa aprobar o no si un precepto necesita determinado quórum.

El señor ERRÁZURIZ. ¿ Así es, señor Presidente. Pero me gustaría saber si entendí bien, porque yo voté en contra de que a Carabineros de Chile se le entregara una nueva facultad, en cuanto a controlar las jornadas de trabajo de aquellas personas sujetas a la legislación laboral. Y aquí se le conceden atribuciones para efectuar esa fiscalización.

Por lo tanto, me parece evidente que se trata de un precepto orgánico constitucional y, además, que se debió consultar a Carabineros.

Por otro lado, también se entregan facultades a la referida institución para controlar, en lo que respecta a la legislación laboral, a empresarios particulares del sector que no están sujetos a la misma, lo cual resulta altamente complicado entender.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Se encuentra terminado el debate sobre este punto. Por lo tanto, continuaremos con las proposiciones de la Comisión.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ En el N° 1 (que ha pasado a ser número 3), recaído en el artículo 5°, la Comisión sugiere las siguientes enmiendas:

En el inciso tercero, nuevo, sustituir la referencia al "inciso anterior" por "inciso primero" y "caminos rurales secundarios" por "caminos vecinales".

En el inciso cuarto, nuevo, suprimir la frase inicial "Para este solo efecto" y la oración final que se inicia con las palabras "En ambos casos".

La Comisión aprobó la modificación propuesta en forma unánime, con los votos de los Senadores señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ En discusión.

El señor COOPER. ¿ Señor Presidente, ¿ se ha renovado alguna indicación?

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ No, señor Senador.

El señor RÍOS. ¿ ¿ Me permite, señor Presidente?

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

El señor RÍOS. ¿ Señor Presidente, en el inciso tercero podría entenderse que se entrega al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la función de determinar cuáles son caminos vecinales, porque establece: "Se exceptúan de la exigencia señalada en el inciso primero" ¿ referido a las licencias de conducir ¿ "las personas que conduzcan vehículos a tracción animal en caminos vecinales que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

¿ Esto es lo que deberemos votar?

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, ¿ me permite explicar el alcance de los artículos?

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

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, el artículo 5° de la Ley de Tránsito establece: "Ninguna persona podrá conducir un vehículo motorizado o a tracción animal, sin poseer una licencia expedida por el Director del Departamento del Tránsito y Transporte Público Municipal de una Municipalidad autorizada al efecto; o un permiso provisional que los Tribunales podrán otorgar", etcétera.

Por lo tanto, se trata del requisito de licencia o permiso para conducir. Y la norma en comento exceptúa a las personas que conduzcan vehículos de tracción animal en caminos vecinales que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. ¿ Por qué? Porque, en algunos casos,

no tienen cómo obtener la licencia. No van a afectar el tránsito. Y eso, ¿quién lo puede establecer? Solamente dicho Ministerio.

Es una facilidad que se da a la gente que maneja vehículos de tracción animal y no ingresa a ningún camino ni carretera. Ése fue el alcance de la proposición: evitar que tenga que pedirse la exhibición del carné a tales conductores.

En el siguiente inciso también se exceptúa de esta exigencia a los alumnos que están practicando con el profesor a su lado, porque ellos aún no tienen licencia.

En consecuencia, la disposición sólo aclara los conceptos del artículo 5°, en lo tocante a determinar a quiénes se exige la licencia de conducir, y a quiénes no, por las razones que he señalado.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Ríos.

El señor RÍOS. ¿ Señor Presidente, la idea me parece bien. Lo que no considero apropiado es que se entregue al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la responsabilidad de establecer cuáles son los caminos vecinales de Chile. Creo que tal gestión no corresponde a esa Secretaría de Estado, sino a los municipios, preferentemente, o al Ministerio de Obras Públicas.

El señor OTERO. ¿ ¿Me permitiría una interrupción, señor Senador?

El señor RÍOS. ¿ Con la venia de la Mesa, no tengo inconveniente, Su Señoría.

El señor OTERO. ¿ Gracias.

Señor Presidente, no se está disponiendo que el Ministerio de Transportes vaya a fijar cuáles son los caminos vecinales. Se propone que señale en qué caminos vecinales ¿ya el Senado rechazó la modificación relativa a éstos¿ la exigencia antedicha no se hará valer. Es totalmente distinto: la norma no está determinando la calidad o el tipo de caminos, sino diciendo en qué lugares del país, donde haya caminos vecinales, se podrá eximir de la exigencia al que conduzca un vehículo de tracción animal.

El señor RÍOS. ¿ Señor Presidente, el hecho de que establezca cuáles son los caminos donde se eximirá de la exigencia, y no la calidad de éstos, es todavía peor.

El señor HAMILTON. ¿ ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

El señor RÍOS. ¿ Con esto he terminado, Su Señoría.

Si es posible dividir la votación, me pronunciaré en favor de la segunda parte, pero no de la que entrega al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la responsabilidad de decidir cuáles son los caminos.

He dicho.

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

El señor IRURETA (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones). ¿ Señor Presidente, me parece que el Senador señor Otero ha dado la explicación correcta. No se trata de que este Ministerio determine qué caminos son vecinales y cuáles no lo son. El propósito es que establezca en qué caminos vecinales existentes podrá practicarse la excepción que contempla el artículo.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON. ¿ Señor Presidente, estoy de acuerdo con la proposición que formuló el Senador señor Ríos: también soy partidario de dividir la votación. Respecto de la primera parte, constituida por el siguiente texto: "Se exceptúan de la exigencia señalada en el inciso primero las personas que conduzcan vehículos a tracción animal en caminos vecinales que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.", ya el Senado rechazó, en la primera votación de esta tarde, la definición de camino vecinal; suprimió esa denominación para los efectos de este proyecto. En consecuencia, el inciso tercero está de más.

El inciso cuarto sí corresponde votarlo. Así es que soy partidario de dividir la votación; rechazar el inciso propuesto como tercero, y aprobar el cuarto.

El señor ALESSANDRI. ¿ Señor Presidente, me llama la atención esta norma, porque su aplicación significaría para el Ministerio de Transportes hacer un catálogo de los caminos vecinales, y publicar tres o cuatro páginas del "Diario Oficial" informando cuáles son esos caminos. Debe haber miles de aquéllos en los que, sin licencia, se puede conducir una carretela o una carreta tirada por bueyes.

A mi juicio, eso es inaceptable. Primero, significa centralismo; segundo, un Ministerio no puede preocuparse de si una persona que conduce un vehículo arrastrado por un animal puede hacerlo sin portar permiso de conducir. Es un exceso de intervención del Gobierno Central en una materia que debería regularse por las municipalidades (para eso son), o por algún organismo regional o comunal. Además, una lista de caminos está sujeta a modificaciones que pueden ocurrir a cada rato, porque las vías pueden sufrir cambios, ensanches, pavimentación u otro mejoramiento que las haga cambiar de clasificación.

La norma me parece absolutamente inaplicable.

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

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).¿ Señor Presidente, anuncié que votaría en contra de todos los artículos que no estuvieran en la línea de la idea matriz del proyecto.

El segundo de los incisos propuestos me parece atinente con esa línea; pero, en lo que respecta al primero, tengo dudas en cuanto a otorgar la excepción.

Hasta este momento, la tracción animal y la conducción requieren de un permiso. Creo que es difícil que una persona que conduzca un vehículo de tracción animal pueda enterarse, por el "Diario Oficial", o donde se publiquen, de cuáles son los caminos vecinales por los que le está permitido transitar. Y veamos lo que es la práctica. La persona que va en una carretela por un camino vecinal tendrá que atravesar, seguramente, alguna vía no vecinal, con lo que, automáticamente, va a estar infringiendo la norma. Lo lógico es que se mantenga lo que hoy día existe: el interesado debe obtener un permiso en la municipalidad pertinente.

Los vehículos de tracción animal, normalmente, conducidos con irresponsabilidad son causa de accidentes graves. Por eso soy partidario de no innovar en la materia, primero, porque no creo que la disposición esté bien concebida. Además, el hecho de definir, primero, qué son caminos vecinales, y luego determinar cuáles se podrán utilizar ¿porque sólo podrá transitarse por ellos¿, creo que hace que esa disposición no tenga aplicación alguna. Por lo tanto, la voy a votar en contra; no así el segundo inciso propuesto, que soy partidario de acoger.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Larraín.

El señor LARRAÍN.¿ Señor Presidente, pienso que hay bastante claridad respecto de que las dos normas en análisis tienen que ver con la idea central del proyecto, porque son excepciones a la exigencia de portar licencia de conducir. De manera que esa objeción no me parece atinente.

Lo que sí es razonable es lo que se ha planteado en el sentido de que es inimaginable que el Ministerio, o algún organismo, pueda determinar en qué caminos vecinales de cada una de las comunas de Chile se puede aplicar esta excepción. En consecuencia, si eso es así, creo que lo adecuado es abrir paso a la excepción, pero entregarla, como se ha señalado, a la entidad que puede hacerlo, cual es el municipio.

Por lo tanto, me sumo a la idea de que la Mesa organice la votación de manera que puedan aprobarse estas excepciones, pero no en aquella parte que entrega la gestión al Ministerio, que debe ser reemplazado por la municipalidad respectiva.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Errázuriz.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, estimo que, a diferencia de los demás artículos, ambos incisos guardan relación con las licencias de conducir, como es obvio.

Pero estimo extraordinariamente inconveniente innovar en esta materia dejando exceptuados de la necesidad de licencia a los conductores de vehículos con tracción animal, como norma general. Porque por estos mismos caminos vecinales (cuya definición ya se votó en contra y se eliminó durante la primera discusión de hoy) es altamente peligroso el tránsito de personas que no tengan licencia, ya que por allí también circulan vehículos a cuyos conductores sí se les exige licencia, y en ellos se movilizan familias completas. Éstos pueden encontrarse de repente con un niño que, sin ninguna licencia, lleva una carretela, y se van a estrellar. No importa la calidad del camino, que sea de tierra, pavimentado, ancho o angosto: si hay una persona que al no tener permiso para conducir carece, por lo tanto, de las calidades pertinentes, es un peligro público, y lo digo con mucha propiedad. El establecer esta excepción para que los vehículos de tracción animal puedan manejarlos personas sin licencia, contraviene además la disposición que estatuye que los animales no pueden salir a las vías públicas, y menos podrán hacerlo si llevan detrás una carretela o una carreta. Me parece que lo que corresponde es rechazar esta proposición.

Sin embargo, creo muy adecuada la del inciso cuarto: que Carabineros establezca en qué lugares se puede enseñar a los alumnos a conducir. Eso evitaría que condujeran en cualquier parte, porque también es peligroso que estudiantes o aprendices puedan practicar en cualquier lugar, lo cual es riesgoso tanto para ellos mismos como para el resto.

En consecuencia, estoy de acuerdo en aprobar el inciso cuarto, y estimo que el tercero debe ser rechazado.

El señor OTERO.¿ ¿Me permite una moción de orden, señor Presidente?

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

El señor OTERO.¿ Pienso que el problema se soluciona con la supresión del inciso tercero, pasando el cuarto a tomar esa ubicación, de modo que el encabezamiento del número diga: "Agrégase, en el artículo 5°, el siguiente inciso tercero, nuevo:", que, repito, ahora es el cuarto. Así, el texto queda perfectamente de acuerdo a la ley y todo el mundo satisfecho.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ ¿Habría acuerdo para aceptar la proposición que formula el Honorable señor Otero?

El señor ERRÁZURIZ.¿ Sí, señor Presidente, porque ella logra, precisamente, el objetivo planteado.

El señor SINCLAIR.¿ En todo caso, habría que eliminar la palabra "También", que sólo tiene validez en la medida en que se refiera al inciso anterior, que ahora se suprimiría.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene toda la razón Su Señoría. El inciso debería comenzar señalando: "Se exceptúa de la exigencia", etcétera.

Entonces, si le parece a la Sala, se acogería la proposición formulada por el Honorable señor Otero, eliminando en el inciso cuarto, que pasa a ser tercero, la expresión "También".

Acordado.

¿Se rechaza el inciso tercero, nuevo, y se aprueba el cuarto, que pasa a ser tercero, eliminando su palabra inicial "También", y queda pendiente la discusión particular del proyecto

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Informo a los señores Senadores que la sesión de mañana empezará a las 10 y terminará a las 14.

El señor LARRE.¿ Señor Presidente, los integrantes de la Comisión de Agricultura del Senado hemos elaborado un proyecto de acuerdo relativo a la situación que se está viviendo desde la Séptima a la Duodécima Regiones a causa de fenómenos climáticos.

En atención a su gravedad y a la urgencia de la ayuda requerida, quiero solicitar la inclusión de dicha iniciativa en la Cuenta de esta sesión con el fin de que pueda ser colocada en la tabla de la de mañana. En ella se formula un petitorio dirigido a Su Excelencia el Presidente de la República, en nombre del Senado, y se apoya la gestión que ha realizado el Ministerio del ramo.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Si le parece a la Sala, se accedería a lo solicitado.

Acordado.

El señor MC-INTYRE.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Sí, señor Senador.

El señor MC-INTYRE.¿ Señor Presidente, quiero preguntar si ya llegó el proyecto relativo al aguinaldo y, en caso de ser así, con qué urgencia viene.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Se dio cuenta de él en esta sesión; está calificado con "Discusión Inmediata" y pasó a la Comisión de Hacienda, que lo debe de estar tratando, si es que ya no lo ha despachado.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Ya lo aprobó, señor Presidente, y por unanimidad.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Entonces, sólo faltaría el informe respectivo. Si éste es entregado en la tarde de hoy, el proyecto podría tratarse en primer lugar en la sesión de mañana.

El señor MC-INTYRE.¿ Tendría que ser visto en primer lugar, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ En consecuencia, quedaría para ser examinado en primer término en la sesión de mañana.

El señor URENDA.¿ Señor Presidente, pido autorización para la Comisión de Relaciones Exteriores pueda funcionar simultáneamente con la Sala durante la hora de Incidentes.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Si no hay objeciones, se facultaría a la Comisión de Relaciones Exteriores para esos efectos.

Así se acuerda.

El señor PRAT.¿ Señor Presidente, lo mismo solicito para las Comisiones de Economía y de Obras Públicas, unidas.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Siempre que Su Señoría garantice que van a quedar Senadores en el Hemiciclo, porque ya son varias las Comisiones que han pedido autorización.

El señor PRAT.¿ Van a quedar, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Entonces, si le parece a la Sala, quedarían autorizadas

Acordado.

VI. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Se les dará curso en la forma reglamentaria.

¿Los oficios cuyo envío se anuncia son los siguientes:

Del señor ERRÁZURIZ:

Al señor Ministro de Obras Públicas, reiterándole OFICIO N° 8565, que hasta la fecha no ha sido contestado.

Del señor FERNÁNDEZ:

A los señores Ministros del Interior y de Agricultura, acerca de AYUDA A DAMNIFICADOS POR TEMPORALES EN MAGALLANES (DUODÉCIMA REGIÓN).

Del señor HORVATH:

A los señores Ministros del Interior y de Agricultura, solicitándoles MEDIDAS EN FAVOR DE POBLADORES RURALES DE UNDÉCIMA REGIÓN DE AISÉN; a los señores Ministros del Interior, de Economía, de Agricultura y de Bienes Nacionales y al Subsecretario de Pesca, pidiéndoles considerar ciertos factores en la ENTREGA DE TIERRAS A POBLADORES DEL LITORAL DE AISÉN (UNDÉCIMA REGIÓN), y a los señores Ministros de Agricultura y de Bienes Nacionales, recabándoles información acerca de POLÍTICAS A DESARROLLAR RESPECTO DE BOSQUES FISCALES DISPONIBLES EN ÁREAS DE DIFÍCIL ACCESO.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ En Incidentes, el primer turno corresponde al Comité Demócrata Cristiano.

Tiene la palabra el Honorable señor Ruiz-Esquide.

PROTECCIÓN DE DERECHOS DE LOS NIÑOS. OFICIOS

El señor RUIZ-ESQUIDE. ¿ Señor Presidente, el 14 de agosto de 1990 se promulgó como ley la Convención de los Derechos del Niño, que ya habla sido firmada ese mismo año por el Presidente de Chile.

Se cumplen, por lo tanto, cinco años de una norma internacional que se transformó en ley de la República conforme a nuestra legislación.

Dicha Convención y las interpretaciones de UNICEF señalan, en definitiva, que el niño, considerado hasta los 18 años y desde su formación intrauterina como ser humano, tiene tres derechos fundamentales que la ley, la sociedad en su conjunto y los adultos como tales deben resguardar.

Ellos son:

El derecho de provisión, es decir, la seguridad de aquellos bienes materiales e inmateriales que garanticen su adecuado desarrollo físico, psíquico y emocional.

El derecho de protección, esto es, la seguridad de que no serán explotados en un trabajo inaceptable para su edad y condición, y de que serán resguardados de toda explotación sexual, maltrato u omisión de afecto, como hoy se ha considerado en una extensión psicológica de este maltrato.

El derecho a la participación, o sea, la posibilidad de que el niño exprese su opinión frente a los temas que lo atañen directamente, como, por ejemplo,

qué educación, qué valores, qué modos en el trato que recibe o en la familia en la que le toca vivir.

Desde que se promulgó la Convención como ley, esos derechos constituyen una obligación que se ha buscado cumplir en la legislación, en los planes de Gobierno, en las tareas de sociedades intermedias y en las acciones de corporaciones privadas. Aun cuando honestamente creo que se ha avanzado, queda mucho por hacer, y realcanzar lo que hemos retrocedido.

El Senado ha despachado innumerables leyes que favorecen la aplicación de esos derechos. Algunas de ellas han sido de iniciativa nuestra y han contado con el apoyo de Senadores de todas las bancadas. Y existen no menos de 10 proyectos en trámite en el Congreso que apuntan a lo mismo.

La sociedad chilena está más sensibilizada sobre esta materia y los medios de comunicación más abiertos a tratar el tema con preocupación y seriedad. Ello constituye un avance importantísimo en la formación de una cultura de los derechos humanos; pero subsisten problemas de tal gravedad que no cabe una actitud complaciente ni satisfacernos con los avances logrados.

Las cifras de maltrato infantil, según los datos más actualizados, siguen superando los niveles internacionales. La pobreza entre los menores es mayor que en la sociedad en su conjunto. La desigualdad educacional es tal que hay un abismo y un agravio entre lo que es equidad y lo que se entrega a los niños pobres y de zonas rurales.

Un análisis preliminar de las acciones judiciales derivadas de las leyes sobre maltrato infantil y violencia intrafamiliar, demuestra que no se están resolviendo los casos con la prontitud, eficiencia y claridad requeridas. Y esperamos tener los datos definitivos de Santiago para darlos a conocer. El Plan Nacional de la Infancia, presentado en 1993, es aún insuficiente y deficitario en su implementación.

Por desgracia, hemos retrocedido a lo menos en tres aspectos que nos parecen importantes.

En primer lugar, persiste el hecho de que los menores de edad trabajen. A ello debe sumarse que las condiciones en que lo hacen han empeorado en comparación con el sector laboral adulto. Esta situación aparecía sólo como que debía corregirse, pero hoy es normal y hasta caritativo que ellos trabajen sin previsión, sin horario, sin protección y que se despachen leyes que establecen remuneraciones más bajas para los niños, para evitar su cesantía. Se argumenta que con una actividad por desempeñar a los muchachos se los separa del uso de la droga o les sirve como una manera de entretenerse. ¿Esto es lo único que la sociedad chilena podría asumir como oferta de vida para los menores de nuestro país? ¿No hay más que una suerte de alternativa del diablo frente a la vagancia o la explotación? Sin duda, en esto hemos retrocedido, porque se mantiene una realidad que resulta dolorosa en una sociedad y en un sistema político que asumen los

derechos humanos, o que deberían asumirlos, como piedra angular de su conducta ética.

Un segundo aspecto claramente negativo se refiere al comercio existente en torno de la preocupación por los niños. Atenta contra la equidad y duele profundamente el que se aproveche la sensibilización de la sociedad chilena por los derechos del niño para comercializarla a niveles agraviantes, dadas las carencias que afectan al 40 por ciento de los menores que viven en esa condición de pobreza. En los actos de comercialización de los últimos días ¿con una parafernalia nunca vista en el país¿, no hay ni una palabra para referirse a que la vida es algo más que la tenencia de un juguete, al cual, por lo demás, sólo puedan acceder algunos niños, mientras otros deben mirar de lejos lo que sus padres no pueden comprar. Creo que el consumismo a la larga destruye a las sociedades. Pero en este caso, además, prostituye lo más noble de ella: a sus niños. Es una actitud subalterna ¿por decirlo suavemente¿ de quienes promueven esa comercialización, porque aprovechan el esfuerzo de quienes buscan lealmente mejorar la condición de desigualdad y recurren a la sensibilidad de la sociedad para hacerlo posible.

Por otro lado, no se ha recogido el anhelo del Senado ¿con grave perjuicio para los propios niños¿ de defender institucionalmente y en mejor forma los derechos de los hombres del mañana. No hemos sido escuchados y se ha respondido que el problema se ha de resolver en una legislación global; pero ésta, a su vez, fue descartada cuando propusimos que ese plan se llevara a cabo de manera rápida, eficiente y con la participación de muchos Senadores y Diputados y también de profesores universitarios.

La creación de un organismo defensor del niño a nivel central o municipal en nada entorpece una coherencia al respecto. Sin embargo, la idea ha sido rechazada, a pesar de contar con el respaldo unánime de la Corporación y la firma de Senadores de todas las bancadas.

Hoy no hay una instancia que defienda de pleno Derecho a los niños frente a situaciones emergentes del quehacer diario. Cuando un menor portador de SIDA fue eliminado de su colegio, lo defendió el Ministerio de Educación; pero tal gesto ¿fruto de una actitud comprensiva de esa Secretaría de Estado¿ fue considerado como intromisión indebida. Nadie defiende hoy a los niños de la violencia visual de algunos programas de televisión, que a todas luces causan un grave impacto negativo en su formación, como lo han planteado múltiples estudios de psiquiatras infantiles. ¿Quién los defiende, como instancia plena, del abuso laboral a que son sometidos y cuya única opción es una defensa de un salario que sea común al de todos los trabajadores, el cual tampoco es suficiente?

Señores Senadores, he querido referirme brevemente al tema. Éste, aun cuando pueda ser considerado un poco al margen de los aspectos coyunturales de la política chilena, ha sido una preocupación permanente

de muchos señores Senadores, de distintas comisiones y de quien habla en especial.

Por ello, solicito oficiar, en mi nombre, al Presidente de la República, con el objeto de que considere dos temas:

1°. El reestudio de la moción que, con la firma de los Senadores señora Carmen Frei y señores Díaz, Otero, Sule y el que habla, propone la modificación de la Ley Orgánica de Municipalidades, a fin de autorizar la creación de la defensoría del menor. La respuesta del Ministerio del Interior de que las municipalidades lo pueden hacer sin necesidad de dejarlo establecido en la ley, no nos parece suficiente. En nuestra opinión, se ha impedido la posibilidad de explicitar un tema que debería ser de preocupación de los municipios ¿ellos están muy cerca de la comunidad?, ya que se rechazó la idea de un organismo central, a nivel del Ministerio de Justicia o de la Cartera del Interior.

2°. Ante el triste hecho de que tácitamente se permite trabajar a los menores, solicitamos del Gobierno que estudie una norma que dentro de la ley del salario mínimo impida que a los menores de 18 años se les pague un sueldo inferior al del resto de los trabajadores chilenos, aduciéndose con ello que se abre un mayor mercado laboral. Si fuéramos estrictos en el uso de las atribuciones que la propia Declaración de los Derechos Humanos da a esta Convención y a las Naciones Unidas, honestamente creo que podría producirse un efecto muy negativo para quienes hemos aprobado o hemos puesto en marcha un procedimiento que no nos parece adecuado, como lo he señalado reiteradamente las veces que se ha discutido aquella ley.

Por último, señor Presidente, solicito que también se oficie al señor Ministro de Planificación y Cooperación para que tenga a bien, dentro de sus atribuciones legales, proporcionar al Senado la información acerca de la forma en que se ha implementado el Plan Nacional de la Infancia, así como de los presupuestos destinados a ese efecto, a fin de conocer cómo se ha ido focalizando el gasto, que es parte del compromiso que asumimos al firmar la Convención y que está destinado a terminar con la inequidad que los niños de Chile presentan hoy en distintos aspectos.

¿Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del señor Senador, de conformidad al Reglamento.

EVENTUAL MODIFICACIÓN DE RÉGIMEN FINANCIERO MUNICIPAL FRENTE A SITUACIONES DE EMERGENCIA. OFICIOS

El señor VALDÉS.¿ Quiero referirme a un tema que emana de la visión que se tiene después de recorrer durante algunos días el sur de Chile y, particularmente, la Región que tengo el honor de representar en el Senado junto con mi colega el Senador señor Larre, quien presentó un proyecto de acuerdo, que veremos mañana, respecto de la situación agrícola de la zona amagada.

Junto con mis observaciones, también deseo hacer una petición, derivada de la repetición de trastornos climáticos en la zona sur ¿ particularmente, desde las Regiones Novena a la Duodécima¿ y de la forma como los Gobiernos Regionales y los municipios los resuelven.

No tengo críticas que formular al modo con que en esta ocasión ha actuado el Gobierno de la Décima Región, ni tampoco a la decidida acción de los Gobernadores y Alcaldes, a quienes felicito por sus esfuerzos; pero, como lo he analizado con ellos, la situación es bastante compleja.

En verdad, las tragedias por los temporales ¿ si se las compara con los temblores y terremotos, son más profundas y de efectos más permanentes, aunque a veces no concitan la atención de la opinión pública como los fenómenos sísmicos¿ requieren ser enfrentadas con gran celeridad. Sin embargo, he observado que, tan pronto se da la alarma por el municipio o por el Gobernador ¿ éste a veces tiene que ir a la Intendencia desde provincias extensas y separadas de la misma¿ y el Gobierno dispone los recursos del caso, éstos se entregan con una lentitud que no se compadece con las necesidades de miles de personas, entre ellas las de alimentos. Inclusive, en algunas ocasiones, son enviados después de varios días, como ha sucedido en zonas cordilleranas. Ello ocurre, porque ni los Gobiernos Regionales ni las Intendencias los tienen a su disposición en cuentas especiales que no fueran sino para afrontar estas emergencias. Y así como el Gobierno central se ha desprendido de 21 ó 22 por ciento del presupuesto para entregarlo a las Regiones ante tales casos de emergencia, en los que la rapidez pasa a constituir factor muy importante, también los actores locales deberían contar con recursos ¿ me refiero especialmente a los municipios¿, porque, frente a situaciones de esta naturaleza, pueden llevar a cabo una acción inmediata, por conocer a la gente, saber dónde están las fallas y los puentes que se han caído, y cómo llegar a los distintos lugares. Los Gobiernos Regionales, a veces, se encuentran a mucha distancia.

Por lo tanto, en mi opinión, debería estudiarse un sistema financiero ¿tal vez, no para este año¿ a través del cual las Regiones pudieran contar con recursos suficientes. Y además tendría un segundo propósito: que para la atención de las zonas actualmente afectadas ¿ entre ellas Lonquimay, en la Novena Región, y Palena en la Décima¿, las municipalidades cuenten con un mínimo de equipo para efectuar las acciones iniciales de despejar caminos, tapar hoyos y realizar las reparaciones inmediatas. Al respecto, conversé con algunos Intendentes. Con el sistema imperante, los arreglos de cualquier camino y todo "bacheo", como se dice en el lenguaje técnico, requieren propuesta pública. La formulación de ésta por los Seremis correspondientes, la licitación ¿ la primera demanda de diez a quince días, y la segunda, un mes¿ y la selección de los licitantes que presentaron presupuestos inferiores al calculado, implican una segunda propuesta. Es habitual que una propuesta para arreglar algún desperfecto presentada en los meses de junio o julio, se adjudique en enero del año siguiente.

El sistema no funciona. Comprendo que para la construcción de vías importantes, se requiera de propuesta pública, pero para la de caminos menores ¿lo hemos conversado con el señor Ministro¿, se presentan dos dificultades: la lentitud y la formación de pequeñas sociedades que, sin ninguna experiencia, pretenden obtener utilidades con labores que realizan en mala forma o que dejan abandonadas.

Por eso, me permito sugerir que, en mi nombre, se oficie al señor Ministro de Obras Públicas ¿solicitud que emana de esta experiencia¿ para que estudie la posibilidad de considerar, si es necesario, alguna modificación de la Ley de Municipalidades, a fin de que los municipios con necesidad de efectuar tareas del tipo que he señalado y que hoy día no tienen capacidad para afrontarlas, cuenten con recursos para adquirir motoniveladoras y retroexcavadoras y puedan actuar rápidamente. A mi juicio, tal necesidad debe ser atendida, porque los alcaldes no tienen esos recursos, ni siquiera los de ciudades grandes como Osorno y Valdivia, con más de 130 mil habitantes. Como no disponen de elementos, si una calle queda bloqueada, deben pedir al Intendente que llame a propuestas para que una empresa externa realice una faena que una máquina municipal podría hacer en tres horas.

Considero que frente a situaciones como las descritas, debemos confiar en que los municipios ¿los cuales se encuentran controlados por la opinión pública¿ cuenten con los recursos financieros necesarios y, sobre todo, con los elementos técnicos, los cuales tienen que estar todo el año a su disposición.

Solicito que el oficio se envíe al señor Ministro de Obras Públicas, y que mis observaciones se transcriban al Presidente de la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización, a fin de que se estudie si es o no necesaria una reforma del régimen municipal al respecto.

El señor DÍAZ.¿ Con la adhesión del Comité Demócrata Cristiano, por estimar absolutamente justa la petición de Su Señoría.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Gracias, señor Senador.

Tiene la palabra el Honorable señor Larre.

El señor LARRE.¿ Señor Presidente, concedor de la situación a que se ha referido el Honorable señor Valdés, quiero adherir a su petición y agregar un brevísimo comentario.

En mi opinión, debería existir un sistema que, ante una emergencia, permita ga-tillar inmediatamente la entrega de recursos a los municipios. Ello no sólo significarían el mejoramiento en la infraestructura comunal, sino en las condiciones de vida de la gente, cuyo mayor problema es la falta de trabajo. Además, de esa forma, el sector público, tanto a nivel estatal como municipal, podría colaborar en resolver con mayor rapidez el problema de alimentación,

el cual es el que afecta en mayor grado durante una catástrofe como la que están viviendo actualmente las regiones del sur.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Se enviaría el oficio con la adhesión mencionada y el agregado propuesto por Su Señoría.

Acordado.

Tiene la palabra el Honorable señor Diez.

REESTRUCTURACIÓN DE OFICINA NACIONAL DE EMERGENCIA. OFICIO

El señor DIEZ.¿ Señor Presidente, son conocidas por la opinión pública las circunstancias que desde la Séptima hasta la Duodécima Regiones afronta la zona sur, una de las cuales tengo a honor representar ante el Senado.

En la Novena Región, desde hace varios años, hemos tenido durante los meses de invierno catástrofes climáticas muy importantes. Los años anteriores se han manifestado por medio de inundaciones en toda la zona costera, y este año, por las nevadas y hielos en la zona cordillerana de una Región que posee una superficie agrícola muy rica y amplia.

Nosotros contamos con una Oficina Nacional de Emergencia que no funciona. Y quisiera que el Presidente de la República, haciendo uso de sus atribuciones, lo regio-nalizara, de manera que su administración correspondiera a los Gobiernos Regionales y que, para los efectos del presupuesto, se hiciera un cálculo estadístico de los requerimientos de los últimos años en las Regiones y, de conformidad con estas estimaciones, se repartieran fondos especiales para atender las emergencias. Porque lo importante en ellas, como Su Señoría lo señaló, es que la autoridad esté cerca, pero las municipalidades, como titulares en este aspecto, necesitan tener preparación y capacidad económica para ello. Muchos municipios son demasiado pequeños y se encuentran en zonas muy extensas, por lo cual no pueden abordar el problema, pero sí está capacitado para hacerlo el Gobierno Regional, más sólido, más constituido y más cerca del Poder y de los medios materiales para cuidar de las comunas que en su zona requieren atención.

Por eso, solicito al Senado oficiar al Presidente de la República para que, haciendo uso de sus facultades constitucionales, envíe al Parlamento un proyecto de ley que modifique la mencionada Oficina, y para que, al mismo tiempo, considere en la Ley de Presupuestos de la Nación los recursos pertinentes, calculados según la cantidad promedio actualizada de los gastos de los últimos años, y los reparta a cada Región en la citada Ley de Presupuestos.

He dicho.

¿Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del señor Senador, en conformidad al Reglamento.

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

El señor RUIZ-ESQUIDE.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

El señor OTERO.¿ Con mucho gusto, con la venia de la Mesa.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Puede intervenir Su Señoría.

El señor RUIZ-ESQUIDE.¿ Señor Presidente, debo cumplir un compromiso a esta hora, y el Senador señor Otero se referirá a una materia sobre la cual hemos tenido una controversia pública.

Deseo dejar expresa constancia en el Senado de que lamento tener que retirarme, y solicito que no se tome esto como una descortesía de mi parte, porque se trata de un largo debate que habría justificado mi presencia en la Sala. De manera que doy las excusas pertinentes.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, el Honorable señor Ruiz-Esquide está muy bien representado en la Sala por el Senador señor Díaz.

FALLO DE TRIBUNAL CONSTITUCIONAL SOBRE TRASPLANTE DE ÓRGANOS

El señor OTERO.¿ El Tribunal Constitucional, en un fallo reciente, ha resuelto definitivamente una controversia jurídica que el Senado debatió extensamente y con una gran altura de miras.

El fallo de 13 de agosto del presente año, por una mayoría de 4 votos contra 3, resolvió que la muerte encefálica es un concepto de muerte que habilita para realizar trasplantes humanos.

Como siempre lo he señalado, soy profundamente respetuosa de las resoluciones dictadas por los tribunales, y uno debe aceptar cuando gana y también cuando pierde. Pero deseo aprovechar esta oportunidad para dejar constancia de varios hechos, lo que no fue posible hacer a través de los medios de comunicación social, precisamente por la forma absolutamente sesgada en que algunos de ellos manejaron una información.

Nunca se reconoció o se indicó que los señores Senadores que propiciamos el requerimiento del Tribunal Constitucional éramos partidarios de los trasplantes; que votamos favorablemente el proyecto, y que presentamos indicaciones que incluso contribuyeron a mejorarlo. Por el contrario, se nos presentó como enemigos de los trasplantes, y una persona, cuya trayectoria no me permite declarar que ha sido atinada en los actos de su vida, hasta llegó a sostener que si no se donaban los órganos, era por culpa de la discusión que se había generado. Sin embargo, nosotros no la iniciamos,

pues nunca di a conocer a la prensa el requerimiento. Fueron los propios médicos dedicados a los trasplantes quienes trajeron esta discusión a la luz pública.

Debemos dar vuelta la hoja. Aquí hay un fallo del Tribunal Constitucional que declara constitucional el estado de muerte cerebral, y, si queremos ser demócratas y fundamentalmente respetar el estado de derecho, debemos acatar y aceptar ese fallo.

Asimismo, es importante dejar en claro en el Senado que el voto de mayoría no soluciona serios problemas jurídicos que denunciemos, y también que el requerimiento fue aceptado por la unanimidad de los siete miembros del Tribunal Constitucional, en uno de los aspectos que señalamos. Es decir, hemos perdido 4 contra 3 en el concepto de muerte encefálica; pero ganamos 7 a 0 en cuanto a que una ley no puede delegar en el Presidente de la República materias reglamentarias relativas al ejercicio de los derechos humanos.

Es importante, en razón de lo que he mencionado, tocante a que el fallo de mayoría causa serios problemas legales que habrá que afrontar, dar lectura a algunos capítulos pertinentes del voto de minoría, que, obviamente, no serán conocidos por la mayoría de la opinión pública. Por eso, deseo dejar constancia de ellos en el Senado.

En primer lugar, el voto de tres de los miembros del Tribunal Constitucional establece, en el considerando primero del fallo, que "es necesario recordar que las normas constitucionales que rigen al Tribunal Constitucional, determinan con precisión que corresponde a éste velar por la constitucionalidad de los preceptos sujetos a su examen, confrontando sus disposiciones con las exigencias de la Carta Fundamental, sin entrar a calificar ni pronunciarse sobre el mérito de las normas entregadas a su conocimiento."

A continuación, en el considerando tercero, señala que "es imprescindible recordar que las resoluciones del Tribunal Constitucional no pueden sino conducir a la eliminación de los preceptos calificados de inconstitucionales, sin que en caso alguno le sea lícito introducir agregaciones a los proyectos de ley que examina ni disponer que su aplicación pueda extenderse más allá de lo que el propio legislador ha señalado. Menos aún podría admitirse que el Tribunal procediera a establecer definiciones que corresponden a atribuciones propias del legislador."

Y en el cuarto agrega: "Que, ya por las solas consideraciones precedentes, y sin perjuicio de las razones que seguidamente se indicarán, los disidentes no pueden compartir la sentencia, ya que, a su juicio, se invade el campo del legislador al conceder a disposiciones impugnadas por el requerimiento, un sentido claro y ostensiblemente distinto al señalado en el proyecto de ley examinado y al otorgarles una amplitud que pugna con la sola lectura de su articulado. Aún más improcedente resulta esta extralimitación cuando se

entra a definir la muerte de la persona, en términos unívocos y para todos los efectos que puedan corresponder, objetivo éste que el proyecto de ley en examen no tiene y para el cual el Tribunal carece de atribución."

En seguida, el considerando octavo entra precisamente a uno de los capítulos que quedarán pendientes y que espero que el Senado solucione para evitar serios problemas de carácter jurídico.

Ese considerando y otros que le siguen son del tenor que paso a indicar: "OCTAVO.- Que, a mayor abundamiento y como muestra inequívoca de tal ausencia de objetivo en el proyecto de ley, debe tenerse presente que la determinación de muerte que su texto contempla, lo hace manifestando expresa y literalmente, que lo es "para los efectos de la presente ley"."

"NOVENO.¿ Que, para ahondar y precisar el exacto sentido de lo anteriormente señalado, debe tenerse presente el tenor de las disposiciones impugnadas por el requerimiento, las que corresponden a los artículos 7°, 10 y 11 del proyecto de ley", los cuales transcribe, a continuación, en su totalidad.

"DÉCIMO.¿ Que, como se desprende de la simple lectura de las disposiciones transcritas, para los fines establecidos en el artículo 10, se configura un específico estado de muerte, el cual tendrá aplicación "para los efectos de la presente ley" como perentoria y excluyentemente lo establece el artículo 7°, el cual debe analizarse en conjunto con el artículo 11 para una adecuada inteligencia de su texto."

"UNDÉCIMO.¿ Que el propósito y consecuencia que tiene la especial determinación de muerte preceptuada en el indicado artículo 11, sólo son, como lo señala el referido artículo 10, que en virtud de ella puedan extraerse a la persona que así se la considere muerta, órganos de su cuerpo para los fines de ser trasplantados a otra u otras personas, aun cuando "en vida no haya expresado su autorización para ello en los términos de esta ley" si tal autorización la dan su cónyuge, representante legal o familiares. Debe de esta manera destacarse que de lo anterior resulta evidente que el proyecto de ley se refiere a un estado de muerte que sólo produce efectos para los trasplantes de órganos, no existiendo disposición alguna en su texto que establezca que esa específica determinación produzca otros efectos legales, como sería el caso de la delación de la herencia y de los derechos en general vinculados a la existencia de la persona."

"DUODÉCIMO.¿ Que, como puede apreciarse de lo expresado, el proyecto de ley restringe en forma expresa el ámbito de aplicación y los efectos o consecuencias de la forma de acreditación de muerte que establece, a la sola autorización para extraer órganos de aquél a quien no se podría declarar muerto por no haber aún cesado sus funciones cardiorrespiratorias. Tan nítida aparece esta restricción, que, si se presta atención a lo que preceptúa el inciso final del ya citado artículo 11, se observa que el legislador ha dispuesto que "el certificado de defunción" que corresponderá extender

en estos casos será expedido por "un" médico, dejando así claramente establecido que la acreditación de muerte para los efectos de trasplante que configura ese mismo artículo deberá ser más tarde sucedida por un "certificado de defunción", el que vendrá efectivamente a generar todos los efectos legales que la primera acreditación no ha producido.". Y valga hacer un paréntesis en este punto.

El canal 7 de televisión exhibió un documental en el cual una madre habla del estado de muerte de su hijo. Al preguntársele cuándo lo declararon en estado de muerte cerebral, respondió que el día 24. Y al requerírsele en qué momento le otorgaron el certificado de defunción y con qué fecha, señaló que el día 27. Es decir, hay hechos que demuestran categóricamente el atinado texto del fallo, a cuyo duodécimo considerando acabo de dar lectura.

"DECIMOTERCERO.¿ Que resulta ineludible concluir que los citados artículos del proyecto de ley en examen, dan origen a dos diferentes tipos de reconocimiento de muerte, los que podrán discriminadamente y con arbitrariedad ser aplicados sólo a las personas a quienes se determina, esto es: para quienes serán objeto de extracción de sus órganos para trasplante, la muerte será acreditada de la manera indicada en el citado artículo 11 ya transcrito; y, paralelamente, para quienes no sean objeto de tal extracción, la muerte deberá seguir siendo acreditada solamente cuando se dé la situación de un irreversible paro cardiorrespiratorio. De esta manera, serán objeto de aplicación de distintas normas legales personas que se encuentren en una misma situación.

"DECIMOCUARTO.¿ Que este doble sistema para acreditar la muerte de una persona, implica, en primer término, una desigualdad ante la ley, pues, dadas las mismas circunstancias verificadas en una y otra persona, mientras una seguiría va, la otra sería declarada muerta. Tal dualidad pugna abiertamente con los derechos que la Constitución Política asegura, especialmente con lo que dispone en el numeral 2° de su artículo 19, al consagrar "La igualdad ante la ley" y al establecer con drasticidad que "Ni la ley ni autoridad alguna podrán establecer diferencias arbitrarias". La diferencia que nace del proyecto de ley no obedece a racionalidad alguna: ser muerto para algunos efectos y para otros no. No obedece tampoco a un principio de justicia, por lo que correspondería calificarla de arbitraria y, por lo tanto, violatoria del artículo 19, N° 2°, de la Constitución antes transcrito y que debe reiterarse: "Ni la ley ni autoridad alguna podrán establecer diferencias arbitrarias".

"DECIMOQUINTO.¿ Que las disposiciones en análisis atentan contra la igualdad ante la ley cualquiera sea la interpretación que quiera dárseles. Si el intérprete se atuviera a la sola letra del proyecto de ley, la muerte que se acredita según su artículo 11, sólo podría aplicarse "para los efectos de esta ley", o sea sólo para los fines de extraer órganos de un cuerpo que "para esos efectos" se considerará muerto. Si se sigue ese razonamiento, ese cuerpo, considerado muerto para esos solos fines, seguirá sin embargo siendo sujeto

de derechos y obligaciones mientras no se acredite su muerte en la forma en que se debe hacer para todos los demás", etcétera.

Hasta aquí la cita de los considerandos del fallo del Tribunal Constitucional, para demostrar que subsistirán problemas jurídicos extraordinariamente graves. Porque este fallo establece solamente que la ley es constitucional, pero la interpretación de ella será materia de innumerables conflictos que deberán resolver los tribunales. Y, precisamente, una de nuestras intenciones al plantear el requerimiento fue que esto no ocurriera, para que no sucediera en Chile lo que el voto de minoría ha señalado tan expresamente y, lo que es más grave, una persona ha hecho público en la televisión.

Hay otro punto del que también es relevante dejar expresa constancia. En virtud de lo dispuesto por dicho Tribunal, se elimina la referencia al reglamento. Esto quiere decir que todos los exámenes y requisitos médicos que era necesario practicar y reunir para tener, dentro de lo humanamente posible, la certeza del diagnóstico, hoy día están fuera de la legislación. Se pensó que se haría por la vía reglamentaria. El Tribunal Constitucional ha consignado explícitamente que ello no es posible, lo cual deja un vacío extraordinario que nos corresponderá a nosotros, los legisladores, solucionar a la brevedad.

Al efecto, he pedido justamente a algunos doctores que opinaron en forma distinta que nosotros sobre el concepto de muerte encefálica ¿los señores Jorge Méndez, Ricardo Vaccarezza y Emilio Morales¿, que nos hagan llegar los criterios médicos para establecer cuáles son los exámenes, pruebas y análisis que realmente permitan llegar a la convicción de que el diagnóstico es acertado. Estoy seguro de que Sus Señorías concordarán con esta idea, pues creo que nadie está dispuesto a aceptar que se declare a una persona en estado de muerte encefálica si no se han cumplido todas las pruebas, exámenes y análisis que, según el estado actual de la ciencia, permiten tener la certeza de ese diagnóstico.

Hay un último problema que debemos encarar: cómo conciliar el derecho de los deudos con la aspiración comprensible de quienes necesitan trasplante de órganos para prolongar su vida o mejorar la calidad de la que tienen o la de un ser querido.

He sabido, no de uno, sino de varios casos francamente traumáticos, en que se dice a los padres que su hijo ha sido declarado en estado de muerte encefálica. Y se ven confrontados a un grupo de personas que insisten y exigen la donación de los órganos para salvarse ellos o salvar a sus seres queridos.

Aquí están en juego dos valores distintos, uno de los cuales, la donación de órganos, es, como muy bien lo dijo el Papa, un acto de amor, el que (lo consigna incluso el voto de mayoría) debe ser espontáneo, voluntario, no presionado y, fundamentalmente, con claro concepto de sus consecuencias.

En este punto, nos encontramos ante un vacío legal. ¿De qué manera protegemos a los deudos, que experimentan una pérdida tan irreparable, del acoso o del asedio, que es humano entender y comprender, pero que provoca traumas tanto o más graves que la propia muerte, como lo declaran quienes lo han experimentado?

En este sentido, por considerar necesario ir al aspecto práctico, he pedido a los mismos facultativos señalados precedentemente que nos sugieran la manera de conciliar el derecho a la privacidad, al dolor, a tener tranquilidad para poder captar lo que significa la muerte de un ser querido, con la legítima aspiración de quien desea prolongar su vida o mejorar la calidad de la que tiene. Porque no es posible que las personas se vean sujetas a apremio, a acoso o a presiones que, indiscutiblemente, no les habrían permitido adoptar la decisión si hubieran tenido la posibilidad de hacerlo, con la libertad y tranquilidad que la ley y todos nosotros deseamos.

Como puede apreciarse, hemos dado vuelta una hoja sobre un capítulo de la medicina. Bien o mal, se ha resuelto el problema. Pero quedan pendientes otros, respecto de los cuales a nosotros, asumiendo nuestra función de legisladores, nos corresponderá buscar una solución definitiva. No podemos dejar interrogantes como las planteadas por el voto de minoría del Tribunal Constitucional sobre una doble calidad de muerte y una desigualdad ante la ley. Y, por supuesto, no podemos dejar de preocuparnos de establecer claramente en la ley ¿reitero? cuáles son los exámenes, pruebas y análisis médicos que a la luz del conocimiento científico actual permitirán precaver, dentro de lo humanamente posible, un error de diagnóstico que, obviamente, para el donante va a ser fatal.

Termino señalando que eché de menos, por parte de determinados sectores médicos y cierta prensa, la altura de miras y la dignidad con que en el Senado tratamos una materia de esta importancia. Si todos queríamos que la donación fuera voluntaria, espontánea, y que constituyera un acto de amor y generosidad, obviamente, ella debiera ser informada.

No obstante, estimo que la ciudadanía ha sido indebidamente informada; ha captado detalles y aspectos, pero no ha conocido todo el problema, porque, lamentablemente, a veces hacen noticia cosas que tienen mucha menos importancia para la institucionalidad y la vida de un pueblo que definir el concepto de la vida y de la muerte.

Esas razones, señor Presidente, son las que me han llevado a realizar esta intervención hoy día.

Los Senadores que planteamos el requerimiento hacemos un llamado a todos los chilenos a fin de que donen sus órganos y para que este acto de amor lo hagan informadamente. Pero, al mismo tiempo, comprendemos nuestra obligación de buscar una legislación que precise estrictamente todos los pasos médicos que es necesario dar con el objeto de tener la certeza

del diagnóstico y, también, de reservar y respetar el dolor, la privacidad y el duelo de quienes han sufrido una pérdida irreparable.

He dicho.

El señor DÍAZ. ¿ Señor Presidente, ¿dispongo de tiempo para contestar al señor Senador y hacer unas breves reflexiones?

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ No, Su Señoría. Y siento mucho haberme extendido en mi exposición.

Como no intervendrán el Comité Socialista ni el Comité Institucionales, tiene la palabra el Honorable señor Horvath, en el tiempo del Comité Mixto.

El señor DÍAZ. ¿ Señor Presidente, sólo pretendo hacer unas mínimas reflexiones. No sé si el Honorable colega puede concederme algunos minutos.

El señor HORVATH. ¿ No tengo inconveniente, señor Senador. Después intervendré yo.

El señor DÍAZ. ¿ Agradezco la deferencia que ha tenido el Honorable colega.

Señor Presidente, no puedo introducirme en el tema de fondo, porque no dispongo de tiempo para hacerlo ¿el que estoy usando se debe a la gentileza del Senador señor Horvath¿, pero creo que es muy grave lo que ha manifestado el Honorable señor Otero.

Su Señoría ha planteado un problema de dudas acerca de la ética de los médicos. En tal virtud, debo decir que trabajé por muchos años en un hospital y en el servicio de UCI ¿Unidad de Cuidados Intensivos¿, que es adonde se derivan aquellos casos que están en ventilación, con marcapasos, etcétera, y jamás vi que se hayan producido presiones ilegítimas o acoso en contra de los posibles o eventuales muertos encefálicos, o hacia sus familiares. No sé en cuál hospital ocurren estas cosas o qué información posee el señor Senador.

Lo argumentado por el Honorable colega significa, en el fondo, crear una tremenda duda y provocar un daño enorme a la gente. Si en este momento se conversa con cualquier médico, se puede comprobar que existe una mala disposición de parte de ellos para realizar trasplantes, ante la eventualidad de ser sometidos a una serie de juicios y de investigaciones, lo cual, obviamente, los está condicionando a negarse a realizar este tipo de intervenciones. Y ello, aun cuando se trate de personas ciegas y que necesiten un injerto de córneas, o de un individuo cuya muerte sea inminente porque presenta un cuadro de insuficiencia renal crónica que lo hace tener una vida desastrosa, ya que debe dializarse tres veces a la semana y ese tratamiento le cuesta una fortuna que no posee. En esta materia, ya se ha provocado un daño tremendo.

Creo que el Honorable señor Otero también debió haber leído los considerandos correspondientes a los cuatro miembros del tribunal que conformaron el voto de mayoría. Sólo se limitó a citar los argumentos de los tres que perdieron. ¿Por qué no da a conocer los otros?

Éste es un tema que, a mi juicio, amerita indudablemente una discusión mucho más larga.

Protesto formalmente en contra de planteamientos en el sentido de que el gremio médico, mis colegas ¿tengo un alto concepto respecto de su ética, porque he trabajado con ellos y desarrollé labores en hospitales¿, puedan ser sometidos a presiones.

Cabe señalar que la ley establece claramente que nunca el médico que realizará un trasplante será el mismo que hizo el diagnóstico. Nosotros tenemos un secreto absoluto. Y si estamos en presencia de un paciente que se encuentra en una eventual muerte encefálica, eso jamás lo publicitamos, ni tampoco le decimos a nadie que pudiera tener algún interés que en tal lugar hay una persona en ese estado, que venga y aproveche. Porque ello sería un absurdo, una inmoralidad y una antiética tremenda.

Pienso que el señor Senador está profundamente equivocado. Lamento no tener más tiempo para contradecir algunos puntos que mencionó. En todo caso, conviene destacar ¿como lo señalé¿ que ya se ha hecho un daño muy grande en lo referente al tema de los trasplantes.

Su Señoría ha dicho que demos vuelta la hoja; sin embargo, está dispuesto a seguir discutiendo el asunto. Y, de hecho, lo abordó en la hora de Incidentes.

Me parece que no es conveniente insistir más en ello. Pero si se pretende debatir nuevamente el punto, lo podemos hacer.

El planteamiento que se ha formulado está en contra de toda opinión y de cualquier legislación comparada existente en el mundo. La Universidad de Harvard ya expuso un criterio en esta materia. Incluso, para quienes somos creyentes, debo manifestar que el Papa tiene una posición clarísima al respecto.

Recomiendo al Honorable colega ¿y perdone mi petulancia¿ que lea el libro titulado "En la Frontera Vida-Muerte: Problemas Bioéticos" el cual me sirvió como argumento para discutir aquí lo relativo a los trasplantes. Dicho texto lo escribió un sacerdote que, además, fue médico, quien se llama Pablo Aguilera Labarca. Él estudió en El Vaticano y su tesis para ordenarse como sacerdote, después de haber ejercido la medicina hasta los 33 ó 34 años, se refiere, precisamente, al tema y contiene las últimas reflexiones, sugerencias, instancias y la opinión científica de la Santa Sede en relación a este asunto.

Agradezco nuevamente la deferencia del Senador señor Horvath por cederme tiempo, y dejó establecida una protesta formal por el hecho de que

se ponga en duda la parte ética de los médicos, que son los profesionales que deben decidir sobre el particular.

El señor OTERO.¿ ¿Me permite, señor Presidente? He sido aludido de manera directa y personal. Por lo tanto, quiero hacer uso del Reglamento, que me concede el derecho a réplica.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Señor Senador, tendría que pedir autorización para que se le conceda tiempo. Y perfectamente podría contestar en la sesión siguiente.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, le solicito dos minutos...

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Su Señoría, no podemos seguir en esta discusión. Se dictó una sentencia y sólo cabe cumplirla. No abramos debate de nuevo.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, una cosa es la sentencia y otra, que no hay peor sordo que aquel que no quiere oír.

Jamás he puesto en duda a los médicos, ni he abordado el tema de la muerte encefálica, pues dije que se había dado vuelta la hoja y estaba terminado. Tampoco he pretendido traer nuevos argumentos para discutirlo en esta Sala. Lo que he manifestado acá es algo que muchos chilenos vimos ¿no sé si también Su Señoría¿ en la televisión, y ése es un hecho. Podría preguntárseles a los periodistas que cubren las noticias del Parlamento si conocen un caso igual.

No me he referido a los médicos ¿nunca he tocado al cuerpo médico, ni la integridad ni la ética de estos profesionales¿, sino que aludí a una situación totalmente distinta. Y lamento que el Honorable señor Díaz haya dado una interpretación diferente a lo que expresé, la cual se encuentra muy lejos de mis palabras y de mi intención.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Le corresponde intervenir al Senador señor Horvath, quien tratará un tema menos dramático que éste.

AYUDA ANTE EMERGENCIA. OFICIOS

El señor HORVATH.¿ Señor Presidente, la verdad es que deseo retomar lo planteado por la Mesa y por otros señores Parlamentarios, respecto de la situación crítica que se vive en la parte sur y austral de nuestro país.

Hace dos semanas, tuve la oportunidad de referirme a las condiciones en esos lugares, y me permití sugerir algunas medidas que debían adoptarse para enfrentar esta clara situación de emergencia.

Hacía más de cuarenta años que en la zona sur y austral de Chile no se producía un problema similar, y lo que es peor aún: este duro invierno se

ha desplazado a un sector que normalmente no lo recibía, como es el caso del litoral.

Son miles las familias aisladas. El diario "El Mercurio", en su edición de hoy, nos muestra una fotografía dramática: un zorro observa cómo mueren dos ovejas que se congelan. Detrás de esto, sólo falta el ser humano y la reacción solidaria para evitar que estas cosas ocurran.

El sector rural vive una situación de crisis y de empobrecimiento que constituye el trasfondo. Se registran un fuerte endeudamiento y, también, una importante pérdida de suelo, de la capacidad de talaje que presentan los distintos campos.

Por eso, cada vez que se nos da la oportunidad, insistimos en la implementación de las cuentas patrimoniales requeridas en el país para poder armonizar el crecimiento económico, si es que verdaderamente se está o no deteriorando la cantidad y la calidad de nuestros recursos.

Lo cierto es que los pobladores damnificados se encuentran enfrentados a diversas situaciones muy difíciles. Por ejemplo, la ayuda que se les está entregando en cuanto a forrajes, sea pasto o concentrado, alcanza a cifras que fluctúan entre los 2 mil y los 4 mil pesos el fardo.

Cualquiera que tenga un mínimo conocimiento de ganadería puede darse cuenta de que, ante un ofrecimiento de esa naturaleza, la persona, en el fondo, está empeñando su ganado y, como dicha solución le implica endeudamiento, probablemente está hipotecando su propio campo.

Señor Presidente, esta ayuda se puede transformar en un verdadero salvavidas de plomo. Sabemos que es importante lo que está proporcionando el Gobierno. La propia prensa destaca que se han destinado mil millones de pesos para paliar el problema; sin embargo, los deterioros que hoy día se han visualizado ¿tal vez, serán mucho mayores? ya alcanzan a los 30 mil millones de pesos.

Por ello, solicito que se oficie, en mi nombre, al señor Ministro Secretario General de Gobierno y al señor Ministro del Interior, para que, por su intermedio, se procure llegar a los distintos municipios a fin de que haya una amplia, oportuna y objetiva difusión de las características de la ayuda que se está otorgando. Porque si a un campesino que debe enfrentar todas estas dificultades se le ofrece un fardo de pasto en 4 mil pesos, obviamente rechazará la proposición; pero lo peor de todo es que después se dará cuenta de que hubo gente que recibió esa ayuda pagando, tal vez, mil o mil 500 pesos.

Eso significa desconcertar aún más a las personas, por la desigualdad de las condiciones de un aporte que, ciertamente, también debe ser solidario.

Por lo tanto, señor Presidente y estimados colegas, mi proposición es que no se cobre el transporte, como un mínimo gesto de solidaridad ante estas

personas, y, obviamente, que haya una clara prioridad de los casos más necesitados. En este sentido, es necesario officiar al señor Ministro del Interior y al de Agricultura.

También, se requiere reforzar los modos de transporte: el aéreo, en lo que se refiere a helicópteros y aviones; el marítimo, en lo relativo a transbordadores, y el terrestre, en cuanto a camiones y vehículos de doble tracción. Hay que dotar, además ¿como bien señalaba el señor Presidente¿, a los servicios públicos, particularmente a Vialidad y a los municipios, de un mínimo de equipos de emergencia para poder actuar, porque la verdad es que, si uno hace un análisis histórico de nuestro país, lo raro es que se registren condiciones normales. Lo más usual es estar en emergencia.

Para eso, es necesario tener esta "carta bajo la manga", que no afecta para nada al mercado y que, además, permitirá a los funcionarios públicos estar muy bien entrenados para poder, con propiedad moral, inspeccionar al sector privado. A este respecto, pedimos que se officie también a los señores Ministros de Transportes y Telecomunicaciones, de Defensa y de Obras Públicas.

Por otra parte, hay vacíos legislativos en esta materia. La verdad es que el 50 por ciento del territorio chileno está francamente sin acceso: lo que se ha denominado "zona de fronteras interiores". Sin embargo, para abordar una situación de emergencia en buena forma se requiere, al menos, de un grado de accesibilidad a través de sendas, balsas, pasarelas, caminos de penetración, etcétera, los que no han sido construidos porque, desgraciadamente, desde el punto de vista político, no luce inaugurar estas obras marginales o peregrinas. Tal tendencia es de todos los políticos, sean de centro, izquierda o derecha. Todos ellos tratan de evitar este tipo de construcciones que, efectivamente, calan en lo más profundo de las necesidades de las personas aisladas de nuestro país. Por otra parte, existen vacíos en el decreto ley N° 701, y, en especial, respecto de la reforestación y la recuperación del bosque nativo. Entendamos que la situación de emergencia puede agravarse, ya que el ser humano no deja de interferir en la naturaleza y, a cambio, recibe de ésta su poca capacidad de amortiguamiento en relación a los embates del clima. Una adecuada legislación sobre suelos permitiría, además, evaluar y cuidar oportunamente la delicada corteza que constituye la piel del planeta.

Finalmente, quisiera destacar lo bien que ha sido vista por la comunidad la actuación, en esta emergencia, de las distintas ramas de las Fuerzas Armadas y de Carabineros de Chile. Esas instituciones están entrenadas para estos eventos, tienen la mejor de las voluntades y han reaccionado con esa capacidad del chileno para proceder de inmediato ante una situación de emergencia que afecta a sus compatriotas, lo que, en el fondo, muestra el valor y la calidad de los habitantes de un país. Vaya nuestro reconocimiento al Gobierno, a las Fuerzas Armadas y a Carabineros, por su actuación hasta el momento.

He dicho.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra el Senador señor Larre.

El señor LARRE. ¿ Creo que todos coincidimos con el planteamiento de nuestro Honorable colega. Sin embargo, sería conveniente aclarar una información que me preocupa, con el fin de que no quede en el Acta.

El Senador señor Horvath planteó que en Aisén se estaría cobrando por el forraje que entrega el Gobierno. Es por ese antecedente que consulto a Su Señoría, por cuanto en la Región que represento ¿y me consta¿ no solamente se ha regalado el alimento para los animales, sino que, inclusive, su transporte desde los puntos de producción al sector de consumo se ha pagado con recursos del Estado. De manera que se han sumado dos acciones: entrega de forraje y transporte.

Lo anterior me consta, por cuanto he estado en contacto permanente con el Servicio Agrícola y Ganadero. Solamente en estos días se están abriendo líneas de crédito para que los ganaderos que no fueron afectados por la nevazón puedan adquirir forraje. Pero reitero que el aporte del sector público ha sido gratuito.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Por mi parte, coincido con Su Señoría, porque recorrí esa zona junto con el Alcalde de una de las comunas más importantes, quien había contratado medios de transporte que eran puestos a disposición de la comunidad en forma gratuita. De manera que no ha habido un pago.

En esa oportunidad, insistí en que debía ser una donación, pues me preocupaba el hecho de que se trata de gente que no puede pagar.

Por lo menos, en la Décima Región se estaba procediendo de la manera que señalo.

El señor HORVATH. ¿ Esto refuerza aún más mi planteamiento, señor Presidente. Porque tenemos el testimonio de organizaciones y de pobladores rurales que están negociando los precios con entidades estatales a fin de lograr condiciones más equitativas para sus requerimientos.

Por eso, insisto en lo que he expresado, ya que la situación que he descrito es injusta, además, si existe un tratamiento diferente respecto a otras regiones del país. En ese caso, la ayuda se transforma en un verdadero "salvavidas de plomo".

He dicho.

El señor LARRE. ¿ Perdón, señor Presidente. Frente a lo manifestado por el Senador señor Horvath, quiero acotar lo siguiente.

En la Región que represento, los productores de ganado con disponibilidad de recursos para cubrir más allá de sus necesidades han vendido a precios de mercado absolutamente normales. Quiero destacar, para comparar con

lo acontecido en la Undécima Región, que en la comuna de Río Bueno el fardo de heno se transó entre 650 y 700 pesos.

¿Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del Senador señor Horvath, de conformidad al Reglamento.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Se levanta la sesión.

¿Se levantó a las 21:6.

Manuel Ocaña Vergara,

Jefe de la Redacción