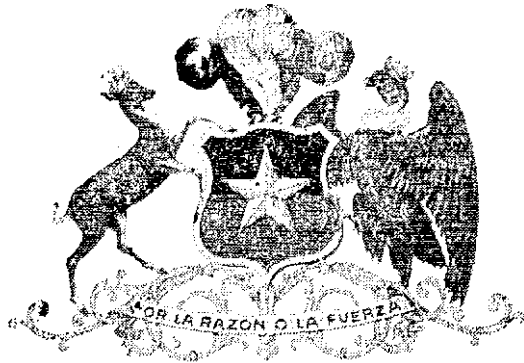


REPUBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACION OFICIAL.

LEGISLATURA 318^a, ORDINARIA.

Sesión 53^a, en jueves 2 de agosto de 1973.

Especial.

(De 11.57 a 13.31).

*PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES EDUARDO FREI MONTALVA,
PRESIDENTE, Y HUMBERTO ACUIRRE DOOLAN,
VICEPRESIDENTE.*

SECRETARIO, EL SEÑOR PELAGIO FIGUEROA TORO.

I N D I C E .

Versión taquígráfica.

	Pág.
I. ASISTENCIA	2155
II. APERTURA DE LA SESION	2155
III. TRAMITACION DE ACTAS	2155
IV. LECTURA DE LA CUENTA	2155
Envío a Comisión especial de oficio de la Contraloría General de la República sobre estado de fondos fiscales y balance presupuestario de entradas y gastos	2160

V. ORDEN DEL DIA:

Pág.

Actuación de autoridades ante paro de transportistas y atropello al fuero parlamentario	2161
--	------

A n e x o s .

- | | |
|---|------|
| 1.—Informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social, con el
que propone el archivo de diversos asuntos | 2187 |
| 2.—Moción del señor Moreno, con la que inicia un proyecto de ley
que reduce el porcentaje de reajuste anual de saldos de precio
adeudados a la Corporación de la Reforma Agraria por campe-
sinos o cooperativas | 2194 |

VERSION TAQUIGRAFICA.

I. ASISTENCIA.

Asistieron los señores:

- Aguilera Báez, Luis;
- Aguirre Doolan, Humberto;
- Araneda Briones, Ernesto;
- Ballesteros Reyes, Eugenio;
- Bulnes Sanfuentes, Francisco;
- Carmona Peralta, Juan de Dios;
- Díez Urzúa, Sergio;
- Foncea Aedo, José;
- Frei Montalva, Eduardo;
- Fuentealba Moena, Renán;
- García Garzena, Víctor;
- Godoy Gómez, Luis;
- Hamilton Depassier, Juan;
- Ibáñez Ojeda, Pedro;
- Irueta Aburto, Narciso;
- Jarpa Reyes, Sergio Onofre;
- Jerez Horta, Alberto;
- Lavandero Illanes, Jorge;
- Lorca Valencia, Alfredo;
- Miranda Ramírez, Hugo;
- Moreno Rojas, Rafael;
- Musalem Saffie, José;
- Noemi Huerta, Alejandro;
- Ochagavía Valdés, Fernando;
- Olgún Zapata, Osvaldo;
- Pablo Elorza, Tomás;
- Phillips Peñafiel, Patricio;
- Prado Casas, Benjamín;
- Silva Ulloa, Ramón;
- Suárez Bastidas, Jaime;
- Toro Herrera, Alejandro;
- Valente Rossi, Luis;
- Valenzuela Sáez, Ricardo, y
- Zaldívar Larrain, Andrés.

Concurrió, además, el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, don Humberto Martones Morales.

Actuó de Secretario, el señor Pelagio Figueroa Toro, y de Prosecretario, el señor Daniel Egas Matamala.

II. APERTURA DE LA SESION.

—*Se abrió la sesión a las 11.57, en presencia de 24 señores Senadores.*

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

III. TRAMITACION DE ACTAS.

El señor FREI (Presidente).— Se da por aprobada el acta de la sesión 51ª que no ha sido observada.

El acta de la sesión 52ª queda en Secretaría a disposición de los señores Senadores hasta la sesión próxima, para su aprobación.

(Véase en el Boletín el acta aprobada).

IV. LECTURA DE LA CUENTA.

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

El señor EGAS (Prosecretario).— Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

Oficios.

Uno del señor Ministro del Interior, con el que da respuesta a una petición formulada por el Honorable señor Valente, sobre creación de Retenes de Carabineros en la provincia de Antofagasta.

—*Queda a disposición de los señores Senadores.*

Uno del señor Contralor General de la República, con el que remite un ejemplar del Estado de Fondos Fiscales y Balance Presupuestario de Entradas y Gastos, correspondiente al mes de abril de 1973.

—*Pasa a la Oficina de Informaciones.*

Informe.

Uno de la Comisión de Trabajo y Previsión Social (véase en los Anexos, docu-

mento 1), con el que propone el archivo de los proyectos de ley iniciados en las mociones que señala, y solicita recabar el acuerdo de la Honorable Cámara de Diputados para archivar los proyectos de ley que indica, pendientes en segundo trámite constitucional en esta Corporación:

A.—*Mociones.*

1.—Del ex Senador señor Torres.

Funcionarios de Organismos Internacionales. Hace aplicable el régimen de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas a los chilenos que se desempeñan como...

7 de agosto de 1962. Boletín N° 20.042.

2.—Del ex Senador señor Alvarez.

Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas. Incorpora a los chilenos que presten servicios en organismos internacionales, al régimen previsional de la...

2 de julio de 1963. Boletín N° 20.503.

3.—Del Honorable Senador señor Contreras.

Obreros especializados de las Direcciones de Vialidad y otras del Ministerio de Obras Públicas y de la Dirección de Pavimentación Urbana. Establece su incorporación al régimen previsional de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas.

4 de septiembre de 1963. Boletín N° 20.638.

4.—Del Honorable Senador señor Contreras.

Extiende derecho a descanso dominical a los trabajadores de empresas de pesca y otras similares.

6 de junio de 1967. Boletín N° 22.702.

5.—Del Honorable Senador señor Pablo.

Trabajos extraordinarios del personal de los servicios de prisiones. Modifica el D.F.L. N° 338, de 1960, sobre limitación de horarios.

21 de junio de 1967. Boletín N° 22.751.

6.—Del Honorable Senador señor Aguirre Doolan y del ex Senador señor Juliet. Regidores y ex regidores. Otorga plazo

para que puedan acogerse a los beneficios de jubilación o re jubilación.

21 de junio de 1967. Boletín N° 22.752.

7.—Del Honorable Senador señor Contreras.

Obreros jubilados del Ministerio de Obras Públicas. Aclara disposición que beneficia a los...

26 de julio de 1967. Boletín N° 23.037.

8.—Del Honorable Senador señor Bos-say.

Caja de Previsión de la Marina Mercante Nacional. Revalorización de pensiones de la...

22 de agosto de 1967. Boletín N° 23.076.

9.—Del ex Senador señor Ahumada.

Fija normas sobre jubilación de ex parlamentarios y ex regidores.

23 de agosto de 1967. Boletín N° 23.085.

10.—Del ex Senador señor Gumucio.

Servicio Nacional de Salud. Jubilación de determinado personal del...

24 de agosto de 1967. Boletín N° 23.087.

11.—Del Honorable Senador señor Contreras.

Choferes de la movilización colectiva particular. Sueldo mínimo de los...

30 de agosto de 1967. Boletín N° 23.097.

12.—Del ex Senador señor Allende.

Estatuto del Médico Funcionario. Incluye la asignación de zona para el cómputo de la jubilación y desahucio de determinados profesionales afectos al...

31 de agosto de 1967. Boletín N° 23.202.

13.—De los Honorables Senadores señores Aguirre Doolan y Noemi y de los ex Senadores señores Durán, Jaramillo Lyon y Tarud.

Caja de Previsión. Autoriza para renovar las instalaciones de servicios comunes en edificios vendidos a imponentes de...

5 de septiembre de 1967. Boletín N° 23.211.

14.—Del ex Senador señor Ahumada.

Mensajeros de correspondencia. Tendrán la calidad de empleados los...

20 de febrero de 1968. Boletín N° 23.346.

- 15.—Del Honorable Senador señor Bos-say.
Normas sobre previsión del Gremio Hípico.
6 de marzo de 1968. Boletín N° 23.502.
- 16.—Del ex Senador señor Ahumada.
Policía Fiscal. Beneficia a ex Jefes de la...
5 de marzo de 1968. Boletín N° 23.503.
- 17.—Del ex Senador señor Chadwick.
Empleados del Salitre y del Hierro. Otorga beneficios a los...
30 de julio de 1968. Boletín N° 23.598.
- 18.—Del ex Senador señor Tarud.
Caja de Previsión de Carabineros de Chile. Establece que las montepiadas de la... gozarán de la asignación de gastos de funerales.
12 de septiembre de 1968. Boletín N° 23.875.
- 19.—Del ex Senador señor Baltra.
Ferrocarriles del Estado. Establece normas relativas a sanciones en los...
12 de septiembre de 1968. Boletín N° 23.890.
- 20.—Del ex Senador señor Baltra.
Servicio de Seguro Social. Otorga derecho a pensión vitalicia de vejez a determinados imponentes del...
13 de septiembre de 1968. Boletín N° 23.903.
- 21.—Del ex Senador señor Ahumada.
Servicio de Seguro Social. Modifica pensión de vejez a los imponentes del...
19 de noviembre de 1968. Boletín N° 23.961.
- 22.—Del ex Senador señor Luengo.
Caja de Previsión de los Trabajadores independientes de la producción y del comercio. Crea la...
13 de marzo de 1969. Boletín N° 23.995.
- 23.—Del ex Senador señor Gmucio.
Empresa Portuaria de Chile. Crea fondo de pensiones para jubilados, montepiadas y viudas de la...
4 de junio de 1969. Boletín N° 24.531.
- 24.—Del Honorable Senador señor Montes.
Sueldo vital y salario mínimo industrial. Fija normas para determinar el... en determinadas zonas del país.
12 de junio de 1969. Boletín N° 24.540.
- 25.—Del Honorable Senador señor Montes.
Profesionales extranjeros residentes en Chile. Establece normas para la jubilación de los...
10 de junio de 1969. Boletín N° 24.541.
- 26.—Del ex Senador señor Baltra.
Ferrocarriles del Estado. Faculta a la Empresa de... para descontar en determinada forma a cierto personal los días no trabajados.
24 de junio de 1969. Boletín N° 24.551.
- 27.—Del Honorable Senador señor Aylwin.
Establece fecha de vigencia del decreto que indica para los efectos del encasillamiento dispuesto por ley N° 16.744.
25 de junio de 1969. Boletín N° 24.559.
- 28.—De los Honorables Senadores señora Campusano y señores Contreras y Montes.
Modifica la ley N° 17.141, que confirió la calidad de empleados a diversos trabajadores.
1° de julio de 1969. Boletín N° 24.564.
- 29.—De los Honorables Senadores señores Aguirre Doolan, Jerez y Montes.
Sindicato de Jornaleros de Playa, Bodegas y ramos similares de Talcahuano... Establece normas para la contratación de los afiliados al...
23 de julio de 1969. Boletín N° 24.594.
- 30.—Del ex Senador señor Gumucio.
Establece que la ley N° 16.757 no es ni ha sido aplicable a las Empresas del Estado y a las de Administración Autónoma.
29 de julio de 1969. Boletín N° 24.600 (a).
- 31.—Del Honorable Senador señor Valente.
Servicio de Seguro Social. Establece que determinados trabajadores no estarán obligados a ser imponentes del...
23 de julio de 1969. Boletín N° 24.603.

32.—De los Honorables Senadores señora Campusano y señores Montes, Valente y Contreras.

Ex trabajadores de la Gran Minería. Concede indemnización por años de servicios a los...

5 de agosto de 1969. Boletín N° 24.610.

33.—Del ex Senador señor Allende.

Empleados a determinados obreros de las minas de carbón. Confiere calidad de...

12 de agosto de 1969. Boletín N° 24.626.

34.—Del Honorable Senador señor Valente.

Empleados de Agencias Navieras. Establece normas para el otorgamiento de carnet profesional a los...

12 de agosto de 1969. Boletín N° 24.628.

35.—Del Honorable Senador señor Bos-say:

Constructores Civiles, Arquitectos e Ingenieros Colegiados. Dicta normas para la previsión de los...

19 de agosto de 1969. Boletín N° 24.642.

36.—Del Honorable Senador señor Sulle.

Jubilación de determinados funcionarios judiciales. Establece normas relativas a la...

16 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.699.

37.—Del Honorable Senador señor Mulsalem.

Subsidios pagados en virtud de la ley N° 10.662 y del Decreto Supremo N° 68, de 1965, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social. Hace aplicable la ley N° 17.160 a los...

24 de marzo de 1970. Boletín N° 24.825.

38.—Del Honorable Senador señor Miranda.

Pirquineros. Establece que los... estarán sometidos al régimen del Servicio de Seguro Social.

21 de abril de 1970. Boletín N° 24.836.

39.—Del Honorable Senador señor Acuña y del ex Senador señor Luengo.

Caja de Retiro y Previsión de los Empleados Municipales de la República. Mo-

difica la ley N° 11.219, Orgánica de la...

25 de junio de 1970. Boletín N° 24.884.

40.—Del Honorable Senador señor Sulle.

Jubilación de determinados funcionarios judiciales. Establece normas relativas a la...

16 de julio de 1970. Boletín N° 24.910.

41.—De los Honorables Senadores señores Ballesteros, Lorca y Valenzuela.

Contrato de trabajo. Establece normas relativas a la terminación del...

21 de julio de 1970. Boletín N° 24.919.

42.—Del ex Senador señor Gormaz.

Remuneraciones. Dispone que los empleadores que indica deberán cancelar reajustadas las... de sus dependientes devengadas durante el conflicto gremial que afectó al país en el mes de octubre de 1972.

14 de noviembre de 1972. Boletín N° 26.413.

B.—*Varios.*

Estudio encargado a la Comisión destinado a aunar las distintas opiniones que existen acerca de la creación de un sistema de Seguridad Social para los Pescadores Artesanales.

26 de abril de 1972.

C.—*Proyectos de ley de la Honorable Cámara de Diputados:*

1.—Amplía plazo de que disponen determinados ex parlamentarios y regidores para acogerse a los beneficios previsionales contemplados en las leyes 17.745 y 12.566.

11 de julio de 1967. Boletín N° 22.775.

2.—Fondo Común de Asignación Familiar. Modifica la ley N° 12.401, para rebajar el monto del aporte con que deben concurrir los pensionados de la Caja de Previsión de Empleados Particulares al...

12 de septiembre de 1967. Boletín N° 23.219.

3.—Oficinas de Servicio Social. Dispo-

ne que determinados establecimientos comerciales e industriales deberán organizar...

4 de octubre de 1967. Boletín N° 23.276.

4.—Establece normas para el cobro de los beneficios previsionales.

23 de julio de 1968. Boletín N° 23.590.

5.—Preparadores y Jinetes. Establece normas para la jubilación de los...

17 de septiembre de 1968. Boletín N° 23.905.

6.—Rejubilación de trabajadores jubilados que continuaren prestando servicios a particulares y estén acogidos a alguna Caja de Previsión y establece normas sobre...

9 de octubre de 1968. Boletín N° 23.928.

7.—Multa por el retraso en el pago de las asignaciones familiares, sueldos y salarios de los trabajadores. Establece una...

9 de octubre de 1968. Boletín N° 23.911.

8.—Universidad de Chile. Establece que no se descontará al personal de la... los días no trabajados entre mayo y junio del presente año.

26 de agosto de 1969. Boletín N° 24.651.

9.—Contrato de Trabajo. Modifica el artículo 6° de la ley N° 16.455, que fijó normas sobre terminación del...

4 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.674.

10.—Empleados. Confiere calidad de... a soldadores y caldereros de la Gran y Mediana Minerías del Cobre.

10 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.683.

11.—Descuentos que se pueden hacer en las planillas de pago de los trabajadores. Determina los...

15 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.696.

12.—Pensiones de Jubilación. Establece un régimen de reajuste para determinadas... de la ley N° 10.475.

15 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.697.

13.—Fondo de Pensiones Asistenciales

para indigentes mayores de 65 años que carezcan de este beneficio. Crea el...

14 de octubre de 1969. Boletín N° 24.705.

14.—Cajas de Previsión. Faculta a las... para girar a sus imponentes con cargo al Fondo de Indemnización por años de servicios, para aplicarlos a convenios con CORVI y CORHABIT.

14 de octubre de 1969. Boletín N° 24.722.

15.—Viviendas. Faculta a determinados trabajadores para utilizar en la adquisición de... los fondos de indemnización por años de servicios.

14 de octubre de 1969. Boletín N° 24.731.

16.—Farmacéuticos y Químicos Farmacéuticos estarán obligados a cotizar imposiciones en la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas. Establece que los...

14 de octubre de 1969. Boletín N° 24.744.

17.—Jubilación por vejez. Hace compatible la... con la pensión que esté percibiendo el trabajador del sector privado por accidentes del trabajo o enfermedades profesionales.

23 de junio de 1970. Boletín N° 24.871.

18.—Estatuto Orgánico de la Caja de Previsión Social de los Obreros Municipales de la República, aprobados por decreto N° 68, del Ministerio del Trabajo, de 12 de febrero de 1965. Modifica diversas disposiciones del...

30 de junio de 1970. Boletín N° 24.889.

19.—Inamovilidad laboral. Establece normas sobre...

21 de julio de 1970. Boletín N° 24.912.

20.—Instituciones de Previsión y Servicio de Seguro Social. Autoriza a las... para conceder préstamos especiales a sus imponentes de Atacama y Coquimbo.

21 de julio de 1970. Boletín N° 24.914.

21.—Sistemas mecanizados de contabilidad y estadística. Hace aplicable el ar-

título 5º de la ley N° 17.031 a todos los personales que trabajen en...

21 de julio de 1970. Boletín N° 24.917.

22.—Jubilación de los empleados particulares. Modifica la ley sobre...

28 de julio de 1970. Boletín N° 24.931.

23.—Empresas privadas que ocupen más de cien trabajadores deberán contar con orientadoras del hogar. Establece que las...

28 de julio de 1970. Boletín N° 24.935.

24.—Compañía de Acero del Pacífico. Planta Huachipato. Establece un nuevo horario para los funcionarios administrativos de la...

29 de julio de 1970. Boletín N° 24.945.

25.—Montepíos causados por funcionarios del ex Consejo Nacional de Comercio Exterior. Establece normas sobre los...

18 de agosto de 1970. Boletín N° 24.984.

26.—Fondo de Previsión Social Gratuita para Indigentes Inválidos. Crea un...

14 de septiembre de 1970. Boletín N° 25.018.

27.—Reglamento General de Préstamos Hipotecarios para las Instituciones de Previsión Social. Modifica el...

31 de agosto de 1971. Boletín N° 25.296.

28.—Establece que todo personal de contratistas que ejecute trabajos permanentes debe ser contratado por las empresas donde presta servicios.

31 de agosto de 1971. Boletín N° 25.297.

Mociones.

Una del Honorable señor Moreno, con la cual inicia un proyecto de ley que reduce el porcentaje de reajuste anual de los saldos de precio que indica, adeudados a la Corporación de la Reforma Agraria por campesinos o cooperativas de reforma agraria (véase en los Anexos, documento 2).

—Pasa a la Comisión de Agricultura y Colonización.

Otra del Honorable señor Pablo, con la cual inicia un proyecto de ley que recono-

ce tiempo servido al Mayor de Ejército (R) don Sergio Ruiz Le-Beuffe.

—Se manda comunicarlo a Su Excelencia el Presidente de la República, para los efectos del patrocinio constitucional necesario.

Desafuero.

El señor Presidente anuncia que, en conformidad a lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 190 del Reglamento, corresponde votar en el Tiempo de Votaciones de la sesión ordinaria siguiente, la petición de desafuero formulada en contra del Intendente de Santiago, don Julio Stuardo González, por el Fiscal de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, don Luis Hermosilla.

ENVIO A COMISION ESPECIAL DE OFICIO DE LA CONTRALORIA GENERAL SOBRE PRESUPUESTO FISCAL.

El señor PABLO.—Pido la palabra sobre la Cuenta.

El señor FREI (Presidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor PABLO.— Señor Presidente, se acaba de tramitar a la Oficina de Informaciones el oficio del señor Contralor General de la República con el que éste remite un ejemplar del Estado de Fondos Fiscales y Balance Presupuestario de Entradas y Gastos, correspondientes al mes de abril de 1973. Tal es el procedimiento que se ha seguido en estos casos; pero como acaba de acordarse la formación de una Comisión especial que deberá pronunciarse sobre la inversión de los fondos destinados a los gastos de la Administración Pública, me parece conveniente enviar dicho oficio a esa nueva Comisión, sin perjuicio de enviarla también a la Oficina de Informaciones.

—Se accede a lo solicitado.

El señor FREI (Presidente).—Solicito el asentimiento de la Sala para empalmar esta sesión con la siguiente a que está citada la Corporación.

Acordado.

V. ORDEN DEL DIA.

ACTUACIONES DE AUTORIDADES ANTE PARO DE TRANSPORTISTAS Y ATROPELLO AL FUERO PARLAMENTARIO.

El señor FREI (Presidente).— Para referirse al tema de esta sesión, tiene la palabra el Honorable señor García.

La actitud totalitaria.

El señor GARCIA.—Señor Presidente, en la sesión de ayer, al fundar un voto, alcancé a decir que la característica de los regímenes totalitarios y del Partido Comunista, colectividad que inspira al Gobierno, lo dirige y orienta, es tener las dos caras de Jano: por un lado, la cara amable de las acciones positivas, de los diálogos, de los consensos mínimos, de la discusión enriquecedora, del combate contra el odio y del respeto por las personas, el no a la guerra civil, a la violencia. Sin embargo los mismos, con la otra cara, durante 50 años han predicado la revolución en Chile, han alentado y dirigido la creación de OLAS, para la lucha armada no sólo en nuestro país, sino que en toda la América Latina; la destrucción de los adversarios, a través de campañas para desvirtuar su imagen frente a la opinión pública; la alteración de los conceptos en forma fraudulenta respecto de la significación de la democracia, las mayorías, la libertad, la justicia, los trabajadores y la paz.

Pero ésa es la característica de todos los regímenes totalitarios, y ha sido también la tónica en el conflicto de los transportistas. Nunca como en esta ocasión se han visto más claras las dos caras a que me he referido. Y debo acreditar que tal

situación es igual en todo régimen totalitario, pues corresponde a su esencia. ¿Y saben por qué, señores Senadores? Porque una de las armas que tienen los Gobiernos es la fe que presta el pueblo a sus gobernantes, y a lo que éstos dicen. Y a esa fe recurren para engañarnos en forma tan lamentable, que después se produce las más violentas reacciones.

Citaré un ejemplo típico para que Sus Señorías lo comparen con el caso de los camioneros y con la actitud del Partido Comunista. Cuando Hitler rompió el Tratado de Versalles en el año 1934, expresó las siguientes palabras en el Reichstag: “¡No! El Nacional Socialismo alemán quiere la paz debido a sus propias y fundamentales convicciones. Y quiere la paz también por estar convencido del hecho simple y primitivo de que ninguna guerra puede en esencia mitigar el dolor de Europa.”

“¡Alemania necesita la paz y la desca!

“Alemania ha reconocido y garantizado solemnemente a Francia sus fronteras. Alemania ha firmado un pacto de no agresión con Polonia. Y en cuanto a Austria, Alemania no intenta ni desea inmiscuirse en los asuntos internos de Austria, ni llevar a cabo un Anschluss”.

Toda Europa aplaudió y creyó en el no a la guerra.

Después, Hitler remilitarizó la Renania; y cuando se presentó ante el pueblo, dice de nuevo ante el Reichstag, en 1935: “Juramos y prometemos que ahora más que nunca lucharemos por la comprensión entre las naciones de Europa, especialmente con aquellas que son nuestras vecinas occidentales. No tenemos que hacer más reclamaciones territoriales en Europa. Alemania nunca romperá la paz.”

Más tarde, como todos saben, se suscribió el acuerdo de Múnchen, en el que participó un hombre muy bueno que se llamaba Chamberlain. Al despedirse de éste, una vez celebrado dicho acuerdo, el líder nazi prometió a Europa muchos cientos de años de paz. Después de lo sucedido, todo

el mundo seguía creyendo en esa promesa, porque se tenía fe en los gobernantes.

Recordando aquello, me pregunto por qué no iban a tener fe los transportistas, cuando frente a ellos, con un lado de la cara, se les hicieron promesas como las que recordaré a continuación.

Incumplimiento de los acuerdos pactados.

En un acuerdo celebrado el 23 de mayo de 1972 entre la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile y la Comisión Automotriz, suscrito por el señor Fernando Flores Labra, en nombre del Gobierno, se dice a los transportistas que se les entregarán 1.500 camiones Fiat, 400 camiones Pegaso, que se les dará plazo para el envío de antecedentes y que las alzas de precio no los afectarán en la operación documentada. Además, se les promete que el Comité de Operaciones Automotrices, de una importación de 660 unidades, reservará una cuota de 400 camiones Pegaso para ser distribuidos entre los integrantes del gremio. Se acuerda también un procedimiento para la distribución de repuestos y neumáticos, de acuerdo con el cual se entregarán 10 mil neumáticos mensuales a cada una de las cooperativas de camioneros; mil en forma directa a los sindicatos, y una cantidad similar a la Confederación.

Señor Presidente, todas esas promesas figuran en el acta de la pacificación que puso término a las hostilidades, suscrita en mayo de 1972, y cuya inserción solicito en la parte pertinente de mi intervención.

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

“Santiago, 24 de julio de 1973.

Señor

Carlos Briones Olivos,

Ministro del Interior.

Presente.

Señor Ministro:

El Gobierno tiene contraídos con nuestro gremio los siguientes compromisos:

1) El primero, suscrito por el señor Fernando Flores Labra, con fecha 23 de mayo de 1972, en su calidad de Gerente de Operaciones Automotrices de CORFO, que se refiere al abastecimiento de neumáticos, repuestos y renovación de material de 1.500 chasis Fiat y 400 Pegasos;

2) El segundo, suscrito por los señores Ministros de Obras Públicas, Trabajo y Economía y el señor Director de Industria y Comercio, de fecha 7 de septiembre de 1972, que se refiere a los mismos problemas, con la diferencia que se aumenta a 2.300 los camiones Fiat, manteniéndose la cuota de 400 Pegasos, y se fijan las condiciones para establecer las tarifas de transporte por camión.

3) El día 5 de noviembre, con motivo de suspenderse el paro nacional que fue motivado, respecto de nuestro gremio, por el incumplimiento reiterado por parte de las autoridades de los compromisos suscritos con nuestra Confederación y la creación de empresas estatales de transporte por camión, por acuerdo del Consejo de Gabinete, se comunicó oficialmente al país, y personalmente a los dirigentes de los gremios, en declaración formulada por el señor Ministro del Interior de la fecha, General don Carlos Prats González, que nuestros problemas serían resueltos.

Nada de lo anteriormente expuesto y comprometido por el Gobierno con este gremio se ha cumplido, lo que está ocasionando la paulatina y permanente paralización de los camiones de nuestros asociados por falta de neumáticos, por carecer de repuestos y porque nuestro material ya ha cumplido con exceso su vida útil y no haber podido obtener, hasta ahora, la tarifa comprometida.

Cumplimos con hacer presente al señor Ministro que, no obstante todos los esfuerzos hechos por esta Directiva Nacional ante las autoridades, no hemos obtenido, hasta ahora, una solución a los problemas planteados desde hace más de dos años, y, para nosotros, resulta prácticamente imposible evitar la paralización de

nuestras actividades; por el contrario, funcionarios de Gobierno están empeñados en una agresiva política para substituirnos, aumentando la capacidad de transporte en las empresas o actividades que el Estado controla y, además, es público y notorio, que algunas autoridades patrocinen abiertamente el paralelismo en nuestro gremio.

En la seguridad que lo expuesto permite al señor Ministro imponerse de nuestros problemas y de la gravedad que éstos tienen, nos suscribimos muy Attos. y Ss. Ss."

(Fdo.): *Guillermo Satt Bajut*, Secretario General.—*León Vilarín Marín*, Presidente.

El señor GARCIA.—Pasaron los meses de mayo, junio, julio y agosto, y no se dio cumplimiento a ninguno de los puntos acordados. Esto indujo al gremio de los transportistas —sus integrantes, que a principios de 1972 llegaban a 40 mil, han aumentado en la actualidad a 70 mil— a presionar cada vez con mayor insistencia por la materialización de las promesas que se le habían hecho. Transcurrieron cinco meses, y ante la insistencia de los camioneros, el 16 de septiembre de 1972, don Carlos Matus, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción en ese entonces, no contento con lo prometido por el señor Fernando Flores, fue mucho más allá y les ofreció un reajuste inmediato de tarifas de 120%, que no se alzaría el precio de venta de los insumos, de la gasolina corriente y de los neumáticos al gremio, y que INSA les entregaría 5 mil neumáticos mensuales. Es decir, se aumentó la cantidad antes prometida. Y agregé, todavía, algo que los transportistas ni siquiera habían pedido, pero que lo acogieron con verdadero entusiasmo: les prometió que, conforme a la política general

seguida por el Gobierno, se aceptaría la designación de representantes, con plenos derechos por parte de la Confederación en la Empresa Nacional de Repuestos, en la Comisión Automotriz y en la Industria Nacional de Neumáticos; de modo que los transportistas pasarían a manejar, en parte, sus propios intereses, las importaciones y la distribución. ¡Cómo no iban a estar felices con un Gobierno que ya no sólo reconocía que no había podido cumplir su compromiso anterior, sino que, en vista de lo anterior, ofrecía nuevas garantías! Además, ya no se contentaba con la entrega de los 1.500 camiones Fiat anotados, sino que subía esa cifra a 2.300, manteniéndose siempre los 400 camiones Pegaso.

Tengo en mi poder la circular de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, de fecha 16 de septiembre de 1972, donde con júbilo se transcribe a todos los asociados el acuerdo a que se llegó, en el sentido de que de inmediato se pondría en práctica el plan para corregir los atrasos de los cuatro meses anteriores.

Solicito que el documento, que lleva la firma del señor Carlos Matus, Ministro de Economía, y de Patricio Palma, Director de DIRINCO, y que dice relación al acuerdo a que se llegó con los transportistas, sea también insertado en el texto de mi intervención, a fin de no cansar a los señores Senadores con su lectura.

El señor JEREZ.—¿Cuántas páginas son, señor Senador?

El señor GARCIA.—Es poco menos de una página, Honorable colega.

El señor JEREZ.—¿Quién firma por los transportistas?

El señor GARCIA.—Sólo me refiero a la primera parte de la circular, hasta la firma de los señores Matus y Palma. El documento no está firmado por personeros de ese gremio.

El señor FREI (Presidente).—Si le pa-

rece a la Sala, se insertará el documento aludido.

Acordado.

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

“Circular N° 17.— Santiago, 16 de septiembre de 1972.

REF.: Transcribe parte pertinente acta acuerdo con Gobierno, y resolución alza valores fletes, publicada en el Diario Oficial.

Señor Presidente del
Sindicato Profesional de
Dueños de Camiones de Chile.

Muy estimado colega:

Transcribimos textualmente el texto de la parte pertinente correspondiente a nuestro gremio, del acta firmada con el Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Pascual Barraza, mediante la cual se puso término, el día miércoles 13 del presente, a los problemas que afectaban a los tres gremios que integran la Confederación Nacional del Transporte Terrestre:

“En lo que se refiere a los planteamientos hechos por la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, se ha convenido lo siguiente:

“1°—*Tarifas:*

“Se reajustarán las tarifas vigentes autorizadas por la Dirección de Industria y Comercio en un 120%, a contar de la fecha en que aparezca publicada en el Diario Oficial la Resolución correspondiente.

El porcentaje indicado se aplicará sobre las tarifas determinadas por la Resolución N° 130 de DIRINCO, de marzo de 1972. En aquellos casos en que se hubiesen autorizado soluciones especiales el porcentaje se aplicará sobre estos últimos valores.

“A los noventa días de la publicación del reajuste de 120% en el Diario Oficial, y a menos que se encuentren ya vigentes las tarifas que definirá la Comisión Bipartita de Tarifado Nacional que está estudiando el problema, el Gobierno revisará las tarifas y procederá a modificarlas en la medida que la Confederación acredite variaciones en los costos que no hayan sido contempladas en el reajuste que se otorga ahora. En tal caso, DIRINCO dictará la Resolución correspondiente.

“2°—*Insumos.*

“El Gobierno asume el compromiso de no alzar los precios de venta de la gasolina corriente ni de los neumáticos que emplea el gremio.

“A partir del mes de septiembre de 1972, INSA proporcionará a la Confederación para que ésta lo distribuya entre sus asociados una cuota de 5.000 neumáticos mensuales de las medidas que la Confederación acredite para uso en transporte. A esta cuota se aplica el compromiso de precios antes indicado.

“Con todo, el Gobierno y la Confederación acuerdan formar una Comisión Bipartita, que en un plazo de 15 días propondrá al Ministro de Economía las medidas concretas que permitan resolver los problemas de neumáticos que afectan al gremio.

“3°—*Participación.*

“Conforme a la política general que sigue el Gobierno, se acepta la designación

de representantes con pleno derecho por parte de la Confederación en la Empresa Nacional de Repuestos, la Comisión Automotriz y la Industria Nacional de Neumáticos. Los mecanismos concretos de participación serán reglamentados específicamente en discusión con los propios organismos mencionados, de conformidad en todo caso con los criterios generales del Convenio entre la Central Unica de Trabajadores y el Gobierno.

“4º—Asignación de camiones.

“Respecto a aquellos asociados de la Confederación que en número de 2.300 han registrado en la Corporación de Fomento su intención de adquirir camiones Fiat y que aún no hayan formalizado la correspondiente documentación se otorgará un plazo de 60 días para finiquitar estos trámites. La CORFO dará las facilidades del caso.

“La documentación se hará a los precios oficiales vigentes a la fecha de formalización. El precio de venta de estos camiones a los socios tendrá un descuento de 15% sobre el valor de lista. Los precios oficiales se entienden en todo caso valores contado.

“En el momento de documentar, los interesados deberán cancelar no menos de un 20% del valor del camión. CORFO estudiará la posibilidad de ampliación del plazo de pago, del saldo restante de 24 meses a un lapso mayor.

“Las restantes modalidades se atenderán a los términos del Convenio suscrito entre CORFO y la Confederación.

“Carlos Matus Romo,
Ministro de Economía, Fomento
y Reconstrucción.

“Patricio Palma C.,
Director de DIRINCO”.

El paro de octubre.

El señor GARCIA.—Por segunda vez, no se cumplió lo prometido por el Ejecutivo y se produjo el paro de octubre, el terrible paro de octubre!

El señor GODOY.—El paro sedicioso.

El señor GARCIA.—Acabo de escuchar la palabra “sedicioso”. Pero ¿es que ustedes quieren aplastar y pisotear a la gente, pretendiendo que los aplaudan, además? ¿Es eso lo que los hace estar tan felices? Es curioso lo que ocurre con los representantes del Gobierno en este hemicycle: cuando se les reclama, de inmediato saltan con la palabra “sedicioso”; y cuando uno se indigna por esa increíble frescura que tienen para enfrentar estos problemas, desde las bancas de enfrente se exaltan y gritan “sedicioso”.

En verdad, yo estoy planteando el problema en forma seria. Y ahora viene lo peor de todo.

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

El señor ARANEDA.— Señor Presidente, el Honorable señor Godoy ha solicitado al Senador García una interrupción.

El señor GARCIA.—No cedo interrupciones, porque no tengo tiempo.

El señor GODOY.— Muchas gracias. Muy gentil.

El señor GARCIA.— Producido, entonces, el paro de octubre, se hacía preciso arreglar el conflicto. El Gobierno manifestó, como es lógico, que había que solucionar la situación. Se cambió el Gabinete y se arregló la huelga con los transportistas. Y en declaración que leyó el General Prats, por cadena de radios a las 13.30 del domingo 5 de noviembre del 72, se fijó la posición del Ejecutivo.

El documento en cuestión llevaba la firma del propio General Prats; del Ministro de Economía, Fernando Flores; la del de Hacienda, Orlando Millas, y la del

Trabajo, Luis Figueroa Mazuela. ¡Y asómbrense Sus Señorías de lo que dicen todos estos Secretarios de Estado frente a los transportistas!

Expresan: "El Gobierno nunca ha tenido dentro de sus objetivos la estatización del transporte terrestre caminero, que hoy día se encuentra en manos de empresarios particulares. En este sector de la economía no existe el control del capital extranjero y no existen empresas monopólicas." Más adelante dicen: "En consecuencia, la existencia y el buen funcionamiento del sector privado en el campo del transporte por camión, constituye para el Gobierno un objetivo importante, que está dispuesto a garantizar, con la importancia que tiene este rubro en el funcionamiento y en el desarrollo de la economía nacional.

"Por lo tanto, el Gobierno está dispuesto a delimitar y garantizar por medio de una ley, la actividad de los transportistas privados."

Posteriormente se analiza lo relativo a todos los procedimientos que contendrá la ley, para finalmente decir en forma textual: "La Empresa de Transporte Integral, propuesta por el Instituto CORFO-Aisen, organismo descentralizado, seguirá adelante en los campos del transporte aéreo, marítimo y fluvial". Por consiguiente, se desprende que aquélla no continuará en el transporte terrestre.

En seguida, se dice: "En el marco de las consideraciones anteriores, el Gobierno ha atendido las peticiones gremiales del transporte carretero privado, en especial de la Confederación de Dueños de Camiones.

"Es así como se firmó el acta de 12 de septiembre de 1972", —cuya inserción se acaba de acordar— "donde quedaron claros los puntos referentes a tarifas, abastecimiento de repuestos y equipos y otros puntos que preocupaban legítimamente al gremio".

En consecuencia, resulta que las perso-

nas que en octubre eran catalogadas de sediciosas, ahora, de acuerdo con la declaración de los Ministros Millas, Figueroa, Flores y del Comandante en Jefe del Ejército, General Prats, se acepta que estaban legítimamente preocupadas de su problema de abastecimiento de repuestos.

A continuación, se declara: "El Gobierno ya garantizó su cumplimiento dentro de los programas y capacidades de producción de que se dispone. Es necesario que el Gobierno y transportistas revisen este acuerdo, si hubiera modificaciones que efectuar. Algunas son efecto del propio conflicto.

"El Gobierno exige el estricto cumplimiento de las tarifas establecidas y de los compromisos contractuales de los transportistas.

"Aclara la Resolución 429, del 15 de septiembre de 1972, en el sentido que el alza de fletes es aplicable a las camionetas y a los vehículos menores, como fue el espíritu original".

Pero ocurre que tampoco se ha dado cumplimiento a este documento que puso fin a una huelga, aunque, como nunca antes, fue firmado de manera solemne por cuatro Ministros de Estado. Además, en él se reitera el acuerdo de septiembre de 1972 que, a su vez, es la reafirmación de otro de principios del mes de marzo, abril y mayo del mismo año. Se les promete a los transportistas que van a tener camiones, que van a tener repuestos, que van a tener neumáticos, que van a tener participación y que van a tener fletes. Sin embargo, todo esto desemboca en el nuevo conflicto, porque los camioneros no podían seguir trabajando por no contar con los medios para hacerlo ni estar dispuestos a destruir lo último que les queda.

El paro de julio.

Por eso, el 24 de julio, dos días antes de que estallara la huelga, se dirigen al Ministro del Interior, don Carlos Briones,

y le expresan que ya no pueden soportar más, porque los convenios de 23 de mayo, de 7 de septiembre y de 5 de noviembre no se han cumplido. Y llamo la atención al Senado sobre este punto, porque en la lista de los acuerdos incumplidos aparecen algunas cosas verdaderamente monstruosas. De los 2.500 camiones prometidos, el señor Briones —y aquí está el Ministro de Obras Públicas y Transportes, señor Martones— señaló que 467 habían sido entregados a los transportistas. No obstante, yo quiero dejar constancia de que no les fueron vendidos a precios oficiales, sino que a través de revendedores, con un sobreprecio tal que el caso del MAPU quedará olvidado si se lo compara con este escándalo.

El Honorable señor Zaldívar, que se ha preocupado de investigar cómo y dónde se realizó esta negociación, dará al Senado los datos sobre la materia en el tiempo que le corresponde.

Aún más, los transportistas no han recibido el número suficiente de neumáticos; no han tenido tarifas suficientes; no han tenido repuestos; no se les ha dado participación ni garantías para ejercer sus actividades privadas, porque el Estado ha seguido adquiriendo camiones para las industrias del área social. Es decir, se ha ido bloqueando por completo la actividad de los transportistas particulares. Por eso, frente al desconocimiento de un tercer acuerdo se produce esta huelga de los transportistas, quienes dicen: "No podemos seguir trabajando". ¡Y en este momento hay 70 mil camiones detenidos en Chile!

Consecuencias del conflicto.

Ahora bien, si el Gobierno echó la culpa de todo el desastre económico al paro que los transportistas hicieron efectivo en octubre, resulta inexplicable que no haya resuelto los problemas. Si durante meses ha repetido en forma majadera que no

hay lápices para escribir por culpa del paro de los transportistas, no es posible que no haya dado solución al conflicto. Incluso, desde hace 10 ó 15 días en el Senado no hay leche —estas cosas no las estamos inventando—; y si no la hay aquí, tampoco la hay en el resto del territorio, porque estamos en un país en que falta todo y donde todas las empresas están quebradas. Y a pesar de que la culpa de todo recae sobre el paro de los transportistas —según el Gobierno, el poder de ese gremio era tan grande que simplemente podía liquidar el país—, ahora se ha llegado a un nuevo conflicto, porque han pasado 8 meses y 20 días y no se ha dado cumplimiento a tres compromisos firmados.

¿Acaso se desea otro paro de este sector para ocultar el inmenso desastre existente en el país? En verdad, no tiene explicación la actitud del Gobierno de dejar pasar ese lapso, después de firmar solemnemente los acuerdos señalados. ¿Acaso, insidiosamente, se pretende prolongar el conflicto actual para después decir que el desabastecimiento es causa del paro de los transportistas? Por cierto, todo el desastre que nosotros previmos lo achacarán al paro de los camiones durante el mes de julio de 1973. Y en la historia propagandística quedará grabado que no se tiene qué comer por culpa del paro de los transportistas; que no hay pan debido al paro de los transportistas; que no hay cobre por el paro de los transportistas; que han disminuido las exportaciones por culpa del paro de los transportistas.

Pero yo pregunto: ¿por qué no se arregla el conflicto planteado por ese gremio? ¿Por qué no dan a los transportistas lo que les prometieron? ¿Por qué prometieron cosas que no iban a cumplir?

¿En quién debe recaer la responsabilidad de lo ocurrido?

La responsabilidad de lo ocurrido la tiene el Gobierno. Y al señor Ministro de

Obras Públicas y Transportes —que me conoce bastante— le digo, ya que está presente en la sesión, que recae en su Ministerio la responsabilidad del desastre que ha ocurrido en el país, porque tiene como Subsecretario de Transportes a un loco. Funcionarios que actúan como él son los responsables de lo que ocurrirá en Chile, ya que no se han atendido las justas peticiones de 70 mil trabajadores, que son muchos más que todos los que laboran en las minas de cobre; que son muchos más que los que trabajan en la CAP. No obstante, no han sido atendidos. Por eso, no se diga después que ellos tienen la culpa, pues han sido llevados ex profeso al paro que el país sufre en estos momentos.

Quiero decir más, señor Presidente. Los transportistas, para evitar que sus casas particulares fueran violadas, allanadas y destruidas, acordaron guardar todos sus camiones en lugares privados, pero en forma conjunta. ¿Y qué se ha hecho en este caso? ¿Hemos visto cómo se ha tratado a los transportistas; hemos visto cómo los han conducido y llevado a un paro del transporte!

¿Y cuál fue la respuesta del Gobierno frente a la concentración pacífica de todos los camiones en un mismo lugar? Primero, los denunció al Ejército porque tenían armas. Y a los seis o siete lugares donde hay camiones —Reñaca, Nos, Curacaví, etcétera— han ido tropas del Ejército a revisar vehículo por vehículo, hombre por hombre, transportista por transportista, para comprobar si poseían armas. Y el resultado de las cinco mil u ocho mil revisiones practicadas ha sido el hallazgo de una escopeta perteneciente a un cazador, quien la tenía registrada; nada más.

Pero después de que se fueron los militares, llegaron buses de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, donde se llevaba a grupos de rufianes para que asaltaran a los transportistas, porque ya sabían que éstos no tenían armas. O sea,

primero se cercionaron de que no había armas y luego efectuaron el asalto a mansalva. Y a los transportistas les robaron las radios de los camiones; inclusive, les quitaron sus chaquetas de cuero; destruyeron los asientos de los vehículos.

El señor DIEZ.—¡Llegaron los bárbaros!

El señor GARCIA.— Efectivamente, señor Senador: llegaron los bárbaros.

También les robaron los remedios que guardaban dentro de los botiquines. Todo eso lo hicieron en medio de la desesperación. Y, para terminar su obra, tomaron presos a seis transportistas, quienes fueron vejados, flagelados y torturados en Investigaciones.

Tengo aquí un certificado médico donde se deja constancia de las lesiones que sufrieron Fernando Fuenzalida Bouillet, Dalmiro Alonso Caledo, Jorge Lanzarini Lanzarini y Francisco Fuenzalida Bouillet. Por ejemplo, respecto del señor Lanzarini se expresa que tiene "Lesiones de mediana gravedad que salvo complicaciones sanarán entre 18 a 20 días y que fueron provocadas por cuerpos contundentes." Firman el certificado los médicos Oscar Avendaño Montt, Exequiel Jiménez Ferry y Darwin Arriagada Loyola.

Pido que dicho certificado se inserte en esta parte de mi intervención —no es más de una página un cuarto—, para que el país sepa cómo han sido tratados los transportistas.

El señor FREI (Presidente).—El Senado ha escuchado la petición de Su Señoría.

El señor ARANEDA.— Otorgamos nuestro acuerdo.

El señor ZALDIVAR.— ¡Qué benevolentes...!

El señor FREI (Presidente).— Si le parece a la Sala, se procederá como pide el señor Senador.

Acordado.

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

“Certificado de Examen Médico.

En Santiago, a 28 del mes de julio de 1973, siendo las 16 horas se reunieron los Dres. Exequiel Jiménez Perry, médico del Instituto Médico Legal, profesor de Medicina Legal de la Escuela Técnica de la Dirección General de Investigaciones y de la Universidad de Chile; el Dr. Oscar Avendaño Montt, médico internista de la Contraloría General de la República, Profesor de Medicina Interna de la Universidad de Chile y el Dr. Darwin Arriagada Loyola, Director del Hospital Traumatológico de la Mutual de Seguridad, y ante la solicitud de la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile procedieron a examinar clínicamente a las personas que se identifican a continuación y constatar lo que sigue:

1) Sr. Fernando Fuenzalida Bouillet, carnet 2786 de Maipú, 29 años, comprobando una contusión en la fosa renal derecha. Contusión en la cara externa del muslo derecho con un rodete equimótico. Lesión de tipo leve provocado con un cuerpo contundente que salvo complicaciones sanará en un plazo de 10 a 12 días.

2) Sr. Dalmiro Alonso Caledo, carnet 5.274.143 Stgo., de 23 años, comprobando equimosis recientes en la cara anterior de ambos brazos. En el flanco izquierdo hay equimosis de 7 por 5 cm. con varios puntos erosivos recientes.

Dolor intenso a la presión de la IX vértebra dorsal y masas musculares y lumbares adyacentes a izquierda. En la cresta ilíaca derecha existe una erosión de 5 por 2 cm., rodeada de un halo equimótico. La zona está ligeramente levantada por un hematoma subcutánea. En la cara interna del muslo izquierdo existe una equimosis transversal reciente de 9 por 4 cm. levantada y con erosiones en su superficie.

Lesiones provocadas por cuerpos contundentes que sanarán salvo complicaciones en 12 a 15 días más.

3) Sr. Jorge Lanzarini Lanzarini, carnet 2.506.493-3 de Santiago, de 46 años, comprobando en la región cigomática derecha hay un aumento de volumen equimótico de 3 por 2 cm. erosionado recientemente. En la región postero lateral derecha del cuello e infraauricular hay un aumento de volumen doloroso que llega a la región paratoidea por delante y por detrás al esternocleidomastoideo.

En la región malar izquierda hay un aumento de volumen equimótico de 2 por 2 cm. cuya superficie está erosionada.

En la región precordial torácica anterior izquierda hay una zona equimótica de 10 por 6 cm. bajo la cual se aprecia dolor intenso a la palpación y dolor respiratorio en relación, y que sigue el trayecto de la 6ª y 7ª costilla izquierda hasta la columna.

Dolor a la presión de las apófisis espinosas de las últimas 6 vértebras dorsales y músculos dorsolumbares izquierdos.

En el tercio inferior cara antero lateral del muslo izquierdo hasta la cara externa de la rodilla hay una zona equimótica tenue de 12 por 6 cm., reciente.

Lesiones de mediana gravedad que salvo complicaciones sanarán entre 18 a 20 días y que fueron provocadas por cuerpos contundentes.

Debe investigarse fracturas costales.

4) Sr. Francisco Fuenzalida Bouillet, carnet 2.800 Maipú, de 30 años, quien presenta una herida contusa de 1 cm. reciente en la cara posterior de la salida del conducto auditivo externo derecho. Equimosis de la cara mucosa de la porción media del labio inferior con una pequeña erosión hacia el lado dentario.

Lesiones provocadas por cuerpos contundentes de carácter leve que sanarán salvo complicaciones entre 8 y 10 días.

Los plazos dados para la curación de

las lesiones corresponden al tiempo de incapacidad que ellas producen.

Para constancia firman:

Dr. Oscar Avendaño Montt, Reg. Med. N° 663. *Dr. Exequiel Jiménez Perry*, Reg. Med. N° 4288. *Dr. Darwin Arriagada Loyola*, Reg. Med. N° 3258."

El trato dado a los transportistas.

El señor GARCIA.— ¿Cómo han tratado a los transportistas? Leeré algunas publicaciones sobre el particular.

¿Qué dice, por ejemplo, "El Siglo" del martes 31 de octubre? "Como en octubre, tarea de hoy: desbaratar el paro sedicioso de los Vilarines." Y agrega: "Sus métodos están a la vista de todos los chilenos: mediante la violencia, el terrorismo, las amenazas y las acciones criminales, han paralizado más de diez mil camiones." Desde luego, ese diario está engañando a sus lectores, porque son más de sesenta mil los camiones paralizados. Expresa después: "En la actualidad, por causa del paro de octubre, no existen stocks de reserva," —de manera que todavía se está usando el paro de octubre para sostener que no hay reservas de comida— "por lo cual la población sufrirá sus efectos esta misma semana." Más adelante dice: "Derrotemos hoy a la sedición, para abrirle paso" —¡oiganlo bien, señores Senadores!— "al diálogo." ¡Es Hitler apoderándose de Austria para abrir paso al diálogo; es Hitler apoderándose de Checoslovaquia para llegar al Pacto de Munich; son los totalitarios de las dos caras! ¡Derrotemos hoy a la sedición, para abrir paso al diálogo...! ¡Y saben Sus Señorías qué más dice ese diario? Lo siguiente: "Evitemos la guerra civil y aseguremos la vida y alimento de todo el pueblo." Pero durante ocho meses y veinte días dejaron sin solución un conflicto, del mismo modo como no quisieron resolver la huelga del cobre, para provocar este paro que afectará a toda la nación.

¿Qué más dicen los diarios? "Bandas de Vilarines queman vehículos y disparan sobre conductores.", expresa "Las Noticias de Última Hora" del 28 de julio.

"El Siglo" del martes 31 de julio dice: "Hampones de Vilarín buscan dejar sin pan a Santiago." Y en la edición del 28 del mismo mes se expresa: "Pandilleros de Vilarín mataron a un chofer."

Ese es el diálogo; eso es buscar puntos de contacto; en esa forma, señor Ministro, se arregla un conflicto. ¿Cree Su Señoría que una huelga se puede resolver diciendo, por ejemplo, "pandilleros matan a un chofer"?

"Sediciosos" —dice "El Siglo" del 30 de julio— "intentan dejar a Santiago sin abastecimiento." Y señala: "Gobierno desbarata criminal plan de la pandilla de Vilarín." "Siguen atentados criminales" —agrega— "de los Vilarines fascistas." "Vilarines intentaron" —se publica en las páginas interiores— "dejar a Santiago sin abastecimiento. Gobierno desbarató plan sedicioso de los fascistas."

Y algo pasó por su mente —en buenas cuentas, era cierto lo que yo estaba diciendo—, porque "La Nación" se refirió a lo siguiente: al Tribunal de Nuremberg. No estaba lejos yo al sostener, refiriéndome a una teoría freudiana, que de pronto las fuerzas totalitarias, en el momento en que cometen sus crímenes, descubren algo que las hace pensar en el castigo. Y "La Nación" recuerda, entonces, lo del Tribunal de Nuremberg.

Pero aquí viene lo peor que se ha podido decir a los transportistas:

"Detrás de los camioneros vendrán otros, pues un raudal de dólares se ha dejado caer sobre Chile en una tentativa suprema para derrocar al Gobierno Popular. Esperan su turno los comerciantes de Cumsille, los marítimos apatronados, los "mineros" de Guillermo Medina, los colegios profesionales derechistas, y toda la pandilla de saboteadores y de mercenarios que actuaron en otras oportunidades.

“Una vez más” —dice “La Nación”, diario del Gobierno que llama a provocar un clima de comprensión, con el fin de obtener un consenso mínimo— “el tiro les saldrá por la culata. Entre otras cosas, el asesinato del Comandante Araya Pecters ha servido para abrirles los ojos a muchos que creían en el carácter “gremial” de los movimientos mencionados y enseñarles que detrás de estas maniobras se mueven los fascistas, por una parte, y los agentes de la C.I.A., por otra.”

En “La Tercera de la Hora” aparece un aviso mediante el cual el interventor del transporte señala que toda denuncia relacionada con camiones que se guardan hay que efectuarla a determinados números telefónicos. O sea, se establecen en Chile el soplónaje y la delación oficiales.

Y “La Nación”, en una tarea que realiza para vincular la horrible muerte del Comandante Araya —hecho que está pesando sobre la Izquierda, sobre la CORFO y sobre el Gobierno que contrató al autor, hoy día declarado reo— con Vilarín, publica: “Ocultos están los asesinos del Comandante Araya. Ocultos están Vilarín y sus cómplices alzados.” Es decir, mediante una maniobra censurable, se intenta dar la impresión de que la muerte del Comandante Araya es parte del plan de los transportistas, en circunstancias de que lo único que piden éstos es el cumplimiento de un acuerdo reiterado tres veces.

La interpretación de las normas legales sobre la materia.

Quiero terminar diciendo otra cosa.

Cuando se viola la ley por primera vez, se provoca un escándalo horrible; cuando se viola por segunda vez, ya la gente no repara en ello, y cuando la ley se viola todos los días, las personas creen por último que es legítimo lo que está haciendo el Gobierno.

¿Por qué se pueden requisar los camio-

nes? ¿De dónde saca autoridad moral el Ejecutivo para hacerlo? Permítanme leer el texto actual del decreto ley 520.

El artículo 25 dice que son atribuciones de los Delegados Provinciales: “d) Requisar y vender por cuenta de sus dueños y a los precios naturales los bienes y artículos esenciales o de primera necesidad y sus materias primas, cuando sean objeto de acaparamiento, ocultamiento, negación de venta u otra forma de especulación, sin perjuicio de las demás sanciones que procedan de acuerdo con la presente ley;”. De aquí nacen las requisiciones de FENSA, de MADEMSA; de aquí nacen los nombramientos de interventores. Este precepto, que dice que se pueden requisar y vender por cuenta de sus dueños y a los precios naturales los bienes y artículos declarados de primera necesidad, no es para hacer funcionar una actividad: es para vender los bienes.

Además, ellos dicen que está vigente un decreto supremo que es un reglamento: el número 338, del año 1945, en el que se fundan todas las requisiciones. Pero cada día se olvida más de qué trata dicho reglamento: lo han olvidado la ciudadanía, los abogados, la Contraloría. Me gustaría mucho que el señor Ministro emitiera una declaración precisa sobre el particular. Aquél reglamenta el decreto ley 520. Y, tocante a la norma que acabo de leer, dice que la facultad del Comisariato de requisar y vender por cuenta de sus dueños y a precios naturales —es decir, los fijados por el Comisariato o, en su defecto, los de plaza— los artículos de primera necesidad o de uso o consumo habitual y las materias primas cuando sean objeto de acaparamiento, ocultamiento, negación de venta u otra forma de especulación, se ejercerá en determinada forma. Y, al señalar lo que debe hacer el organismo pertinente —en aquel tiempo era el Comisariato General de Subsistencias y Precios; luego, fue la Superintendencia de Abastecimientos y Precios, y

hoy es la Dirección de Industria y Comercio—, expresa que la facultad de requisar y vender se ejercerá de acuerdo con ciertas disposiciones. Y sigue la lista completa de las tres normas que hay sobre la materia, correspondiente a un texto que, como lo dice su nombre, reglamenta la citada facultad.

La verdad es que buscan por todos los medios algo que se parezca a los camiones, pero no lo encuentran. De ahí que la Contraloría General de la República haya rechazado los decretos de requisición de esta clase de vehículos y los haya dejado sin efecto.

¿Y en qué artículo se fundan para efectuar las requisiciones? En el que establece que ellas deberán ejecutarlas funcionarios del Comisariato —hoy día, de la DIDINCO— del departamento respectivo. De ahí que el señor Patricio Palma esté requisando camiones. Pero no lo hace para cumplir las finalidades señaladas, sino para quedarse con los vehículos.

Tengo en mi poder algunas órdenes de requisición que permiten a dichos funcionarios levantar actas y especificar los bienes requisados, señalando la cantidad, el peso y la medida.

¿Si esto de ninguna manera puede referirse a los camiones! Desearía que alguien leyera entero el artículo 25 del citado reglamento y me pudiera decir luego qué parte de esa disposición autoriza para requisar algo que no sean productos o elementos perecibles. Porque, inclusive, esa norma establece que de inmediato debe efectuarse la venta. ¿Imaginan Sus Señorías a la DIRINCO vendiendo de inmediato todos los camiones a precios naturales?

Ese precepto nada tiene que ver —es la expresión exacta— con las requisiciones que se están haciendo, que son absolutamente ilegales.

Creo innecesario entrar al análisis de las restantes disposiciones existentes sobre la materia. Hay siete, ocho o diez nor-

mas sobre nombramiento de interventores consignadas ya en el Código del Trabajo, ya en la Ley de Seguridad Interior del Estado, ya en leyes especiales o en leyes transitorias. Y en todos estos casos se necesita acuerdo de las juntas de conciliación, y también fijación de sueldos y salarios por parte de los organismos de esa índole. De manera que no se aplican nunca ante un paro de la naturaleza del que estoy comentando.

Actuación de Diputados en defensa de los transportistas.

Frente a esa ilegalidad total, los parlamentarios, encargados y juramentados de cumplir y hacer cumplir las leyes, pidieron a los que estaban a cargo de esa requisición ilegal que les explicaran qué motivo o qué razón tenían para proceder en la forma como lo estaban haciendo y que esperaran que ese decreto llegara a la Contraloría para ver si era legal o ilegal. ¿Por qué ese apuro de hacer inmediatamente la requisición y todavía con destrucción?

Todo esto que se llama “buenas razones” fue contestado de la siguiente manera: en primer lugar, ningún funcionario se atrevió a hablar con los parlamentarios. En vez de ello, y como sabían que carecían de razón, que tenían su conciencia negra y que estaban haciendo algo indebido, mandaron a un comandante y a un prefecto de Carabineros. ¿Por eso no se atrevieron y mandaron al cuerpo policial delante de ellos!

Los cinco Diputados, cumpliendo su deber, se enfrentaron contra cientos de Carabineros y los cientos de personas armadas que fueron llevadas en autobuses de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado. Se colocaron frente a los camiones, para que éstos no avanzaran. Carabineros les disparó bombas lacrimógenas por detrás, ya que ellos estaban frente a los vehículos, sin requerimiento o aviso

previo de ninguna especie. Fue tan grave esta situación que una de las bombas lanzadas pasó no sólo cerca de la cabeza de uno de los Diputados, sino que fue a caer encima del parabrisas de uno de los vehículos y lo rompió.

El señor ARANEDA.— ¡Los Diputados que aparecen en esta fotografía deben ser aquellos que se refiere Su Señoría...!

El señor GARCIA.—De manera que un centímetro más, y tendríamos que lamentar en estos momentos la muerte de un Diputado. Los camiones quisieron pasar por encima de los parlamentarios que estaban haciendo cumplir la ley, y los funcionarios...

El señor ARANEDA.— ¡En esta fotografía aparecen los Diputados!

El señor GARCIA.—Cuando se presente la acusación contra el Ministro, el señor Senador se verá en la necesidad de mostrar todas esas fotografías, y veremos también películas tomadas en el lugar de los hechos —deberán ser exhibidas aquí—, con el objeto de que todo el Parlamento conozca la forma como se atropelló al Congreso. Por eso, hizo bien el Diputado señor Monckeberg cuando dijo: “Yo no soy más parlamentario. ¿Por qué voy a serlo, si no tengo en mis manos instrumentos ni fuerza para hacerme respetar?”. Dijo: “No tengo otra fuerza que la de mis palabras y mi convicción. No tengo otra fuerza que la que emana de pertenecer a este cuerpo colegiado, donde está y residen las mayorías nacionales, las que quieren cambiar fundamentalmente la trayectoria del Gobierno. No tengo más fuerza que ésas; y como ella no resiste frente al poder brutal, no quiero ser más Diputado”. Nosotros le hemos pedido que se quede, porque necesitamos demasiados votos para el momento grave que está viviendo el país; pero la verdad es que no podemos seguir permaneciendo en este Congreso, haciéndonos cómplices de ilegalidades, como si todo fuera natural, como si en Chi-

le existiera un Estado de Derecho, como si fueran pequeñas las dificultades existentes en los momentos en que se derrumbaba totalmente el país. Quieren derrumbarlo, porque ellos, con su fanatismo y su fe, creen que sobre las ruinas podrían construir un nuevo país. ¡Se equivocan, porque no vamos a permitir que se destruya a Chile! Desde aquí alzaremos nuestra voz mayoritaria, y si ella no es escuchada, saldremos a la calle a luchar por nuestros ideales.

Quiero protestar por la forma como han sido tratados los transportistas; por la ilegalidad en que se ha colocado el Gobierno, y repetir que la culpa del paro no es sino de los funcionarios de los Ministerios y de todo el Gobierno, que no han querido solucionar el problema. Por último, protesto por la forma como se ha atropellado a la representación nacional de Chile en la persona de los Diputados.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor FREI (Presidente).— Tiene la palabra el señor Ministro.

Necesidad de un debate público.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— Señor Presidente, he concurrido a esta reunión, en representación del Ejecutivo, con el fin de analizar no sólo las actuaciones de las autoridades frente al paro de los transportistas y al atropello del fuero parlamentario, sino también porque creo de importancia que exista un debate público sobre una tan delicada materia, que tiene conmocionado al país.

Hubiera querido iniciar mi intervención entregando una información hilada, a través del tiempo, de todas las medidas, de todos los acuerdos y de todas las cosas que en definitiva, con relación a esta materia, el Gobierno y el sector del trans-

porte terrestre han llevado a cabo; pero, en realidad, el discurso del Honorable señor García me obliga a replicar de inmediato y a responder las observaciones que él ha formulado, las cuales, en gran medida, no corresponden a los hechos acaecidos, y en gran medida también, están exenta de la mínima veracidad respecto de lo que es en definitiva el transporte terrestre.

Historia del conflicto.

Es excusable —así lo entiendo— que el señor Senador no pueda estar en el conocimiento detallado de cada uno de los hechos que han venido aconteciendo en el país con relación a esa actividad. Por esta razón, acogiendo sus propias palabras y refugiándome en los mismos documentos, refutaré uno a uno los cargos que él ha imputado al Gobierno.

En efecto, existe un documento firmado, en representación del Ejecutivo, por el actual Ministro de Hacienda, don Fernando Flores, en el cual se deja constancia de que serán vendidos a los transportistas 1.500 Fiat, y de que se estudiará la negociación de 400 camiones Pegaso. Si mal no recuerdo, esto ocurría en mayo de 1972. Con posterioridad a esa fecha, en un consultivo efectuado por la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, en la ciudad de Osorno, a instancias del propio señor Vilarín, se desestimó la adquisición de tales vehículos para los asociados de ese organismo, por considerarse alto su precio y mala su calidad. En consecuencia, desde ese momento la Corporación de Fomento, que tiene la misión, a través de la planta de Casablanca, de entregar al desarrollo de la economía nacional los camiones armados en dicho lugar, procedió a abrir inscripciones por medio de distribuidores oficiales de lo que hasta ayer fue la Ford Company, colocándose avisos en los diarios de las diferentes ciudades de Chile y ofreciéndose

convenios de venta de los camiones mencionados. En el documento respectivo, se solicita que se deje constancia de si estos adquirentes son miembros de la Confederación de Dueños de Camiones o de sus sindicatos afiliados. Se inscribieron aproximadamente dos mil personas a lo largo del país. De éstas, 467 declararon ser socias de los sindicatos afiliados a la Corporación. Consecuentemente, no se puede traer al debate serio y responsable de esta alta Corporación el que el Ejecutivo no haya cumplido el compromiso, cuando en realidad fue la contraparte la que desestimó dicha adquisición.

El Gobierno ha cumplido el acuerdo de septiembre con los camioneros.

Posteriormente, pero no con fecha 16 de septiembre, sino 12 de septiembre de 1972,...

El señor GARCIA.—Exacto.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).—...el Ministro don Carlos Matus, el representante de los transportistas en camiones y el Director de DIRINCO, compañero Patricio Palma, suscribieron un acta de acuerdo con los señores transportistas dirigidos por León Vilarín. En ese proyecto de acuerdo se establece, en primer término, que se reajustarán las tarifas vigentes autorizadas por la Dirección de Industria y Comercio en 120%. Tal acuerdo fue traducido en un decreto del Ministerio de Economía, el cual, lógicamente, se encuentra vigente. A continuación, respecto de la misma materia, el acta señala que a los 90 días de la publicación del reajuste mencionado, a menos que se encuentren vigentes las tarifas que fijará la comisión bipartita del tarifado nacional, se procederá a un nuevo reajuste, otorgado también por otro decreto del Ministerio de Economía durante la época en que se encontraba sirviéndolo don Orlando Millas.

Por consiguiente, el punto uno se ha cumplido íntegramente.

El señor AGUIRRE DOOLAN.— ¿Me permite, señor Ministro?

¿Podría darme la fecha de los decretos?

El señor ZALDIVAR.— ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— Señor Presidente, prefiero no ser interrumpido para no perder el hilo de mi intervención. Al mismo tiempo, ruego a los señores Senadores que, así como yo tuve calma incluso frente a términos extremadamente duros para con el Ejecutivo y mi persona, también Sus Señorías tengan la bondad de escucharme.

El señor FREI (Presidente).— Si el señor Ministro no concede interrupciones, la Mesa hará respetar su derecho.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— Muchas gracias.

El señor FREI (Presidente).— Puede continuar Su Señoría.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— En el número segundo de esa acta se establece que el Gobierno asume el compromiso de no alzar el precio de venta de la gasolina corriente ni el de los neumáticos que emplean los camiones, con el objeto de mantener de esa manera los costos de los transportistas. Precisamente por esa razón el valor de los neumáticos no ha sido reajustado.

El señor ZALDIVAR.— ¿Y la bencina?

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— La bencina fue reajustada y su mayor precio se incorporó al nuevo decreto que reajustó en 66,8% las tarifas de los señores transportistas de carga.

El señor ZALDIVAR.— Ese reajuste corresponde al período de septiembre a diciembre y no al alza de tarifas de bencina.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— En seguida, en ese mismo documento se expresa que se incorporarán personeros del transporte terrestre en la Empresa Nacional de Repuestos, en la Comisión Automotriz y en la Industria Nacional de Neumáticos, con el objeto de que con su participación podamos resolver los problemas que los afligen. Esto en gran medida se ha cumplido. Es más: nosotros, a través de la Comisión Nacional del Transporte —organismo que preside el Ministro que habla— constituimos la Comisión de Abastecimiento, en la cual, aparte los organismos mencionados, participa también el Banco Central, en conjunto con la Confederación Nacional de Dueños de Autobuses y Taxibuses, en la etapa ya elaborada, hemos abordado los problemas de abastecimiento de repuestos.

También se señala en el acta mencionada que se entregarán a la Confederación de Dueños de Camiones cinco mil neumáticos mensuales, los que se asignan por intermedio de los sindicatos de dicha Confederación. He solicitado a INSA que me proporcione el número de neumáticos entregados en el presente año. Daré algunas cifras al respecto: febrero de 1973, 8 mil 966 neumáticos; marzo, 6 mil 800; abril, 8 mil 700; mayo, 10 mil 84. No obstante este incremento, estamos conscientes de que hay déficit de neumáticos. Y es muy explicable. El precio del neumático es irrisorio, al extremo de que hoy cuesta más barato uno nuevo que uno recauchado. De tal manera que hoy día el transportista no procede al recauchaje. Por esto es por lo que, en definitiva, se precisa mayor número de neumáticos nuevos.

Lo que estoy señalando es consecuencia del cumplimiento del acta de septiembre, en que el Gobierno se comprometió a no alzar el precio de los neumáticos, para que no incidiera en los costos de producción. Además, el Gobierno

ha procedido a importar desde Colombia, por intermedio de la Dirección de Aprovechamiento del Estado, 50 mil neumáticos, los que estarán en el país dentro de los próximos treinta días, y ha elaborado un programa, conjuntamente con INSA, para lo que resta del presente año y comienzos del próximo, que consigna la adquisición de 135 mil neumáticos importados desde Colombia, Estados Unidos, Argentina y Brasil, operación absolutamente concluida.

El paro de octubre no obedeció a incumplimiento del acta de septiembre por parte del Gobierno.

Señor Presidente y señores Senadores, creo que en estos momentos es conveniente hacer un alto.

Después del 12 de septiembre, como ya se ha dicho, entre otras cosas se concedió el alza de tarifas solicitada, contrariamente a lo que expresó el Senador señor García Garzena, quien sostuvo que por incumplimiento de esa acta se había procedido a iniciar el paro de octubre. No fue así. Recordarán los señores Senadores, y lo tiene que recordar por muchas décadas el pueblo de Chile, que ese paro de octubre comienza cuando el Instituto CORFO-Aisen anuncia —tan sólo anuncia— la creación de la Empresa de Transportes Múltiples de esa provincia.

Se produce el paro de octubre, con las consecuencias ya conocidas, y concluye con la formación de un nuevo Gabinete, en el que participa como Ministro del Interior el General don Carlos Prats González. Se entrega a la opinión pública el documento a que hizo referencia el señor Senador, redactado en los términos en que el Gobierno se dispone a iniciar una nueva acción.

Revisión del acta de septiembre.

El señor Senador leyó una parte de ese

documento. Yo la voy a completar. Dice lo siguiente:

“Es así como se firmó un acta el 12 de septiembre de 1972, donde quedaron claros los puntos referentes a tarifas, abastecimiento de respuestos y equipos y otros puntos que preocupaban legítimamente al gremio. El Gobierno ya garantizó su cumplimiento dentro de los programas y capacidades de producción que se disponen. Es necesario que el Gobierno y transportistas revisen este acuerdo, si hubiera modificaciones que efectuar. Algunas son efecto del propio conflicto.”

Era natural y lógico que así se decidiera. Lo que ha ocurrido es que la Confederación de Dueños de Camiones nunca ha procedido a aceptar este aspecto del documento del Ministro del Interior de la época, y sólo insiste en el cumplimiento del Acta del 12 de septiembre, como si nada hubiese acontecido entretanto.

El Gobierno puede garantizar la entrega de camiones.

No obstante, que los camiones han sido asignados y adquiridos por los socios de la Confederación, por otros que no señalaron su calidad de tales y por otros que incorporaron como adquirentes a sus familiares, entre los cuales hay dirigentes de la propia Confederación, cosa que estamos en condiciones de demostrar, hemos dicho en el documento que elaboró el compañero Ministro del Interior que el Gobierno puede garantizar la entrega de 200 camiones medianos a partir de agosto, de 500 camiones livianos importados de Argentina, a partir de agosto, y de 150 camiones pesados Pegaso, a partir de agosto...

El señor MORENO.— ¿Qué Ministro?

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vicepresidente).— El señor Ministro no desea que se le interrumpa.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— Estas

cifras pueden aumentar sobre la base de las importaciones en trámite, cuyos plazos —todos en el curso de 1973— sólo pueden especificarse en la primera quincena de agosto.

Esto es lo que dice don Carlos Briones, Ministro del Interior.

En consecuencia, no puede afirmarse aquí que el acta no se haya cumplido. Se ha cumplido, e incluso se ha ido mucho más allá, no obstante el requerimiento perentorio del Ministro señor Prats para una revisión sobre la materia.

El Ejecutivo elaboró el proyecto de ley que garantiza el desenvolvimiento del transporte por camiones.

La verdad es que nosotros no nos detuvimos allí, porque en otra parte de la declaración del General señor Prats se expresa que el Ejecutivo enviará el proyecto de ley respectivo para garantizar el desenvolvimiento de la actividad privada del transporte en camiones. Dicho proyecto fue elaborado y, además, entregado a los miembros de la Confederación para que hicieran las observaciones del caso. Y hasta el día de hoy jamás dirigente alguno ha entregado alguna observación sobre el particular.

Tengo aquí a la mano el proyecto de ley, y solicito al señor Presidente que se sirva recabar el asentimiento de la Sala para que su texto se incorpore a la versión de mi discurso.

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vicepresidente).— Oportunamente pediré el asentimiento de la Sala para insertar el documento mencionado por Su Señoría.

El señor GARCIA.— Hay acuerdo en estos momentos, señor Presidente.

El señor AGUIRR EDOOLAN (Vicepresidente).— Si le parece a la Sala, se insertará el documento en referencia.

Acordado.

—*El proyecto de ley cuya inserción se acuerda es el siguiente:*

“*Artículo 1º*—El transporte terrestre de carga en vehículos motorizados que se efectúe por cuenta de terceros, mediante el pago de una remuneración, será realizado por personas naturales o jurídicas privadas, salvo que el transporte tenga por finalidad llevar a cabo servicios que dichas personas no se interesen por realizar.

Sin embargo, los actuales transportistas podrán formar empresas de transportes mixtas con servicios, instituciones o empresas estatales.

Artículo 2º— Lo dispuesto en el artículo anterior no afectará a las empresas estatales que realicen transportes, en cuanto éste sea complemento para la explotación de la empresa y distribución de los bienes que produzca, ni a las empresas de transporte del Estado que de acuerdo con el artículo 2º de la ley Nº 14.999 y disposiciones reglamentarias respectivas, deban realizar transportes para las instituciones o personas que allí se mencionan.

Artículo 3º—Los vehículos de carga con una capacidad de carga igual o superior a 8 toneladas que se fabriquen en el país o que se importen del extranjero, serán asignados a los transportistas privados o públicos, de acuerdo a cuotas que fijará el Ministro de Obras Públicas y Transportes, previo informe de la Dirección de Planeamiento y Urbanismo.

La asignación misma de los vehículos a los transportistas será efectuada por la Subsecretaría de Transportes, de acuerdo a una reglamentación que establecerá normas aplicables a todos los transportistas, el que incluirá un sistema de requisitos mínimos de opción y un sistema preciso de puntaje de selección. La reglamentación establecerá además disposiciones que

otorguen preferencia al transportista que trabaje personalmente el vehículo o a las Cooperativas o Asociaciones integradas por transportistas que reúnan el requisito indicado.

Artículo 4º—Las empresas estatales o mixtas, con excepción de las señaladas en el artículo 2º de esta ley, deberán contratar los servicios de transportes de carga con las personas indicadas en el artículo 1º de la presente ley, mediante el sistema de Propuestas Públicas, en conformidad a la reglamentación que al efecto se dictará, en el que se considerarán normas compatibles con la agilidad que esas empresas requieren.

Sin embargo, podrán las empresas a que se refiere el inciso anterior, en casos de urgencia, contratar con los transportistas que le sean designados por la Subsecretaría de Transportes, de una lista de turno por orden numérico que ésta elaborará, de manera que exista acceso igualitario para todos los transportistas a dicha carga.

La calificación de la urgencia, el método para confeccionar la lista de turno, la forma en que ésta operará, la colaboración que al respecto puedan prestar los gremios de transportistas y otras materias afines serán objeto de la reglamentación respectiva.

Artículo 5º—Para los efectos de la presente ley bastará que el transportista pertenezca a un sindicato de transportistas.

Artículo 6º—En casos de sismos, catástrofes, guerra o cualquier otra eventualidad que provoque daños de consideración en las personas o en los bienes, podrán requisarse los vehículos a que se refiere la presente ley, por el período que duren las emergencias mismas y por el tiempo prudencial indispensable para paliar los efectos directos e inmediatos producidos por ellos, mediante decreto supremo que suscribirá el Ministro de Defensa Nacional, al cual deberán acompañarse antecedentes suficientes que acrediten la causal respectiva.

Los vehículos requisados serán administrados por el personal de las Fuerzas Armadas que mediante decreto supremo se designe, quienes actuarán de acuerdo a las instrucciones que sobre el particular señale el Ministro de Defensa Nacional. Para estos efectos el Ministro podrá requerir la asesoría y colaboración de la Subsecretaría de Transportes.

Para llevar a cabo la requisición, y en el ejercicio de sus funciones, los administradores podrán utilizar todos los medios de que disponen las Fuerzas Armadas.

El propietario del vehículo requisado tendrá derecho a una indemnización que abarcará los siguientes conceptos: amortización del vehículo; lucro cesante y valor de los daños que pueda sufrir el vehículo durante el período de la requisición.

Los perjuicios que cause el vehículo requisado a terceros serán de cargo del Estado.

La reglamentación fijará las modalidades a que se sujetará el pago de la indemnización y, en particular, la oportunidad en que ella se cancelará.

No tendrá derecho a la indemnización el propietario del vehículo que obstaculice de cualquier modo la requisición o sus objetivos.

Artículo 7º—En caso de paralización o huelga de los servicios que prestan los transportistas señalados en la presente ley, el Ministro de Defensa Nacional podrá decretar la reanudación de los servicios, nombrando para estos efectos un Interventor Militar.

El interventor además de sus facultades propias para hacer reanudar los servicios paralizados, tomará a su cargo las gestiones para dar solución definitiva al conflicto.

El incumplimiento o la resistencia a cumplir el decreto supremo de reanudación de servicios, facultará al Ministro de Defensa Nacional, para requisar los vehículos a que se refiere esta ley, de acuerdo al mismo procedimiento señalado en el artículo anterior.

“Artículo 8º— La Subsecretaría de Transportes procederá al empadronamiento general de todos los vehículos de carga del país, pertenecientes a las personas indicadas en el artículo 1º de la presente ley, el que será puesto a disposición del Ministro de Defensa Nacional, para el cumplimiento de los artículos 6º y 7º precedentes.

“Artículo 9º—Declárase que el gasto que irrogue la aplicación de la presente ley corresponde a los gastos previstos en el Nº 10 del artículo 72 de la Constitución Política del Estado.”

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— No he querido cansar a los señores Senadores leyendo el texto íntegro del proyecto, pero sí leeré un par de párrafos.

“El transporte terrestre de carga” — dice el artículo 1º— “en vehículos motorizados que se efectúe por cuenta de terceros, mediante el pago de una remuneración, será realizado por personas naturales o jurídicas privadas, salvo que el transporte tenga por finalidad llevar a cabo servicios que dichas personas no se interesen por realizar.”

Por otra parte, se señala que “las empresas estatales o mixtas, con excepción de las señaladas en el artículo 2º de esta ley deberán contratar los servicios de transportes de carga con las personas indicadas en el artículo 1º de la presente ley.”

Aquí está de manifiesto el propósito reiterado del Gobierno de mantener esta actividad dentro del ámbito de lo privado. No se puede decir, en consecuencia, que este Gobierno esté procurando la estatificación de ese sector.

Los camiones en paro sólo alcanzan a poco más de 20 mil.

Se ha dicho también en esta Sala que son 70 mil los camiones detenidos. Yo no

quiero disminuir la gravedad del hecho. Pero no son 70 mil. Son mucho menos, aunque es indudable que ello trae un grave trastorno a la economía nacional.

Los camiones inscritos en el Registro Nacional de Camioneros suman 45 mil; y los camiones en paro, de conformidad a las estadísticas que diariamente entrega Carabineros de Chile, alcanzan en estos momentos a poco más de 20 mil: 21 mil y tantos camiones.

El paro de camiones ya tiene víctimas.

Por otra parte, por lo menos cuatro mil empresarios, afiliados a la Confederación, están trabajando; y si no son más los que trabajan es por el terror desatado en las rutas por los grupos violentistas, que incluso pueden ser ajenos a los propios empresarios de camiones. Al respecto, tengo que expresar con dolor de chileno que este paro ya tiene víctimas. Un chofer de INDAP, que no pertenece al sector de los transportistas privados, que transitaba por las provincias del Sur, fue alcanzado por una piedra asesina, que desgraciadamente le provocó la muerte. En El Peñón, a que se hacía referencia hace un instante, un tractorista, funcionario público que cumplía con el mandato de sus jefes, fue alcanzado por una piedra, perdió el control del vehículo, se desbarrancó y también ha muerto. En El Monte, a un camión Chevrolet 1951 —digamos camioncito— cargado de cebollas, que desarrolla sus actividades allá, en el pueblo, en el sector, se le lanzaron tres bombas Molotov, y el hijo del conductor, que iba en la cabina, se encuentra a las puertas de la muerte, porque está quemado entero.

La violencia desatada.

Por cierto, esto es una parte mínima de la violencia que yo podría relatar aquí por espacio de muchos y muchos minutos. Esta violencia, después que se han volado puentes, como en el caso del que existe

entre Pitrufquén y Gorbea, de los Ferrocarriles del Estado; después que se han derribado con explosivos las torres que transportan la energía para el ferrocarril en el tramo eléctrico hacia el Sur; después que se han vuelto a poner de actualidad los famosos "miguelitos"; después que se ha usado la asesina bolsa plástica con aceite quemado que se deja en las curvas o en las cuestas para originar desgracias lamentables, ha culminado en el día de ayer, cuando estábamos negociando y conversando la solución del conflicto, con la voladura del oleoducto a la altura de Curacaví, lo que nos va a dificultar mucho más la posibilidad de entregar la bencina, el combustible que precisa la actividad de este gran centro formado por Santiago y sus alrededores. Se derramaron cien mil litros de bencina; y, por suerte, en esta oportunidad se trató de bencina, pues de haber contenido el oleoducto gas licuado, podríamos haber lamentado desgracias mucho mayores en el pueblo mismo de Curacaví. A la altura de Linares, el oleoducto que termina en San Fernando sufrió otro atentado de menores consecuencias. Se han descubierto en las válvulas que pasan por un fundo cercano a Concepción ocho kilos de carga plástica, que tiene tal violencia, que de haber detonado habría imposibilitado por mucho tiempo la utilización de este oleoducto.

Esta violencia, desatada incluso con mucho más intensidad que la capacidad que tengo para reflejarla, pudo tener ayer una consecuencia de incalculables proyecciones.

Es efectivo que las Fuerzas Armadas han allanado los campamentos. Ya dirán los sumarios si había o no había armas en ellos. Por el momento, eso es parte del secreto del sumario; es la forma de actuar de los jueces, de los fiscales de los Institutos Armados. Pero sí se ha comprobado un hecho muy grave, y lo digo responsablemente: en la localidad de El Monte, donde hay un campamento de 450

camiones, se encontró dinamita exudada, es decir a punto de explotar. Por cierto, no saben manipularla, y por eso mismo es muy peligroso que mantengan este tipo de elementos. A juicio de los expertos, la dinamita pudo haber autoexplotado ayer en la noche u hoy, y quizás a estas horas estaríamos preguntándonos quiénes fueron los extremistas que llevaron a cabo tal acción. Pero no les quepa duda alguna, señores Senadores, que, de haber sucedido así, habríamos tenido que lamentar la muerte de muchos chilenos, más las pérdidas materiales de centenares de camiones.

El Gobierno ha mantenido constantemente el diálogo.

Esta es, en definitiva la violencia desatada. ¿Y qué ha hecho el Gobierno frente a ella?

Desde luego, yo puedo señalar que el diálogo ha sido permanente y constante, y que no sólo se ha realizado en privado, sino que también en forma pública, particularmente con el sector de los dueños de camiones. Hemos conversado, negociado y resuelto problemas con los autobuseros, los taxibuseros, los taxistas y, también, con los camioneros.

Es cierto, y no lo discuto: yo no recibo al señor León Vilarín. Lo he dicho públicamente. Estimo que el señor Vilarín está más allá de los intereses de su propio gremio. En cambio, con una representación designada por la propia Confederación sí he mantenido un diálogo constante y permanente.

Después de una sucesión de consultivos realizados entre los diferentes sectores que configuran el transporte terrestre tanto de carga como de pasajeros, los días 20, 21 y 22 de julio celebraron en la ciudad de Santiago el Congreso Nacional del Rodado. ¿Qué acordaron en esa reunión? Primero, plantear al Ejecutivo catorce puntos para que éste, en un plazo de 15 días, les dicra adecuada respuesta. No obstante que aún no se había llevado

a cabo la entrevista entre la directiva de la Confederación Nacional del Transporte Terrestre y el compañero Presidente de la República, ya nosotros estábamos trabajando en términos que nos permitieran dar con rapidez, incluso en un plazo menor que los 15 días, adecuada y satisfactoria respuesta a los planteamientos gremiales formulados. Esto ocurría el día 22 de julio. El 23, como puede comprobarse en las estadísticas de los peajes de Viabilidad, ya casi no transitaban camiones por la ruta. El martes 24, mientras el señor Vilarín concurría al despacho del Ministro del Interior para recabar una respuesta rápida y perentoria sobre cinco puntos que le interesaban, se constituían los parques en diferentes ciudades del país y se procedía a la concentración de los camiones. Como ya señalé, ese mismo día el señor Ministro del Interior recibió a la directiva del gremio, recogió el memorándum de cinco puntos y convino que el miércoles a las siete de la tarde, es decir al día siguiente, entregaría la respectiva respuesta. Hasta el día de hoy —¡asómbrense, señores Senadores!—, el señor Vilarín no ha ido a retirar la respuesta solicitada, cuyo texto tengo a la mano. En cambio, a las cero hora de ese día decretaban oficialmente el paro.

Algunos acápite de esa carta, relacionados con los cinco puntos que se plantearon, ya tuve oportunidad de entregarlos a la consideración del Senado, por lo que, a fin de no cansar a los señores Senadores, solicito que el documento se inserte en la versión de esta sesión, como parte de mi discurso.

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vicepresidente).— Si le parece a la Sala, se accederá a la petición del señor Ministro

El señor HAMILTON.— Perdón. ¿En qué consiste?

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vicepresidente).— El señor Ministro lo explicará, señor Senador.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— He di-

cho que se trata de la carta respuesta del señor Ministro del Interior, prometida entregar al señor León Vilarín el miércoles a las siete de la tarde y que éste no retiró, en la cual dábamos satisfactoria respuesta a los cinco puntos planteados por el Presidente de la Confederación.

El señor ZALDIVAR.— Que se vote, señor Presidente.

El señor GARCIA.— No. Forma parte de todo el contexto del discurso del señor Ministro.

El señor JARPA.— ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— La carta dice como sigue:

“Señor

León Vilarín,

“Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile.

“Presente.

“Muy señor mío:

“En respuesta a la comunicación que Uds. me enviaron con fecha de ayer, en la que se refieren a la situación creada a esa Confederación sobre supuestos incumplimientos de compromisos contraídos por el Gobierno, adjunto relación de los rubros que dan origen a la materia en referencia.”

El señor IBAÑEZ.— ¿Por qué no ahorramos al señor Ministro la lectura de la carta acordando su inserción junto con la del señor Vilarín que ella contesta?

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vicepresidente).— ¿Hay acuerdo en la Sala para proceder en la forma propuesta por el señor Senador?

Acordado.

—*Los documentos cuya inserción se acuerda son los siguientes:*

“Santiago, 24 de julio de 1973.

“Señor

Carlos Briones Olivos,

Ministro del Interior.
Presente.

“Señor Ministro:

“El Gobierno tiene contraídos con nuestro gremio los siguientes compromisos:

“El primero, suscrito por el señor Fernando Flores Labra, con fecha 23 de mayo de 1972, en su calidad de Gerente de Operaciones Automotrices de CORFO, que se refiere al abastecimiento de neumáticos, repuestos y renovación de material de 1.500 chasis FIAT y 400 Pegasos;

“El segundo, suscrito por los señores Ministros de Obras Públicas, de Trabajo y de Economía, y el señor Director de Industria y Comercio, de fecha 7 de septiembre de 1972, que se refiere a los mismos problemas, con la diferencia que se aumenta a 2.300 los camiones FIAT, manteniéndose la cuota de 400 Pegasos, y se fijan las condiciones para establecer las tarifas de transporte por camión.

“El día 5 de noviembre, con motivo de suspenderse el paro nacional que fue motivado, respecto de nuestro gremio, por el incumplimiento reiterado por parte de las autoridades de los compromisos suscritos con nuestra Confederación y la formación de empresas estatales de transporte por camión, por acuerdo del Consejo de Gabinete, se comunicó oficialmente al país, y personalmente a los dirigentes de los gremios, en declaración formulada por el señor Ministro del Interior de la fecha, General don Carlos Prats González, que nuestros problemas serían resueltos.

“Nada de lo anteriormente expuesto y comprometido por el Gobierno con este gremio se ha cumplido, lo que está ocasionando la paulatina y permanente paralización de los camiones de nuestros asociados por falta de neumáticos, por carecer de repuestos y porque nuestro material ya ha cumplido con exceso su vida útil y no haber podido obtener, hasta ahora, la tarifa comprometida.

“Cumplimos con hacer presente al señor Ministro que, no obstante todos los esfuerzos hechos por esta Directiva Nacional ante las autoridades, no hemos obtenido, hasta ahora, una solución a los problemas planteados desde hace más de dos años y, para nosotros, resulta prácticamente imposible evitar la paralización de nuestras actividades; por el contrario, funcionarios de Gobierno están empeñados en una agresiva política para substituirnos, aumentando la capacidad de transporte en las empresas o actividades que el Estado controla y, además, es público y notorio, que algunas autoridades patrocinan abiertamente el paralelismo en nuestro gremio.

“En la seguridad que lo expuesto permite al señor Ministro imponerse de nuestros problemas y de la gravedad que éstos tienen, nos subscribimos muy attos y S. S.

Guillermo Batt Rojas
Secretario General

León Vilarín Marín
Presidente.”

“Santiago, 23 de julio de 1973.

Señor
León Vilarín,
Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Dueños de Camiones de Chile.
Presente.

Muy señor mío:

En respuesta a la comunicación que Uds. me enviaran con fecha de ayer, en la que se refieren a la situación creada a esa Confederación sobre supuestos incumplimientos de compromisos contraídos por el Gobierno, adjunto relación de los rubros que dan origen a la materia en referencia.

Asignación de vehículos.

A) *Situación:*

El Gobierno ha definido en reiteradas oportunidades la entrega de camiones al sector social y privado.

En la producción de FIAT-Casablanca (4.000 unidades entre 1971-1973) se han entregado 2.035 al sector privado, de los cuales un mínimo de 467 unidades se entregaron a la Confederación de Dueños de Camiones.

Se continuará la entrega durante el curso del año tanto de aquellos vehículos de importación como de producción nacional.

B) *Conclusiones:*

—El Gobierno puede garantizar la entrega de 200 camiones medianos a partir de agosto, 500 camiones livianos de Argentina (id. agosto), 150 camiones pesados Pegaso (id. agosto).

Estas cifras pueden aumentar en base a las importaciones en trámite para cuyos plazos (todos durante 1973) sólo se pueden especificar en la primera quincena de agosto.

Situación repuestos.

A) *Situación:*

Existe un déficit real de ellos producto de las dificultades de importación (línea de crédito área E. U. A.).

Se constituyó comisión permanente de abastecimiento (ENARA, SEREX, CTE. AUTOMOTRIZ, BCO. CENTRAL), para analizar el déficit en detalle.

El trabajo va muy avanzado con los autobuseros y puede comenzarse en cualquier momento con los camioneros.

El presupuesto para importar repuestos en 1973 es sustancialmente mayor que el de los años anteriores.

Para 1973: US\$ 39.00 millones de los

cuales US\$ 17.00 millones son de ENARA y el resto del sector privado.

Sin embargo, dado los problemas de formación de stocks el Banco Central está dispuesto al presupuesto.

B) *Conclusiones:*

—Definir un trabajo conjunto del sector camiones con la comisión de abastecimiento para definir el déficit.

—Aumento del presupuesto de importación en por lo menos US\$ 50.00 millones más una cantidad adicional sujeta a conversaciones con los transportistas.

Redefinición de los mecanismos de distribución en conjunto con las cooperativas.

Situación neumáticos

A) *Situación:*

La producción de INSA es de aproximadamente 62.000 neumáticos mensuales.

De esta producción se entrega el 8% a transportistas de carga.

14,6% a transportistas de pasajeros.

Se está consciente que existe un déficit cercano a los 150.000 neumáticos que se cubre:

3.000 adquiridos por Aprovechamiento del Estado (puede aumentar a 15.000).

50.000 importados de Colombia por D. A. E. (Operación finiquitada. Empiezan a llegar en 30 días).

135.000 importados por INSA (Colombia, E. U. A., Argentina y Brasil). Operación finiquitada. Empiezan a llegar en 30 días).

Lo entregado a la Confederación de Dueños de Camiones (Sindicatos):

Febrero: 8.966.

Marzo: 6.800.

Abril: 8.700.
 Mayo: 10.084.

B) *Conclusiones:*

La importación programada cubre el déficit.

INSA está dispuesta a rediscutir la forma de distribución, tomando en cuenta que ciertos tipos de camiones consumen más.

De acuerdo a las necesidades efectivamente apreciadas, el Gobierno está dispuesto a aumentar los porcentajes de entrega.

Se sostendrán reuniones INSA-empresarios para especificar los puntos anteriores.

Tarifas

A) *Situación:*

De acuerdo a lo planteado por el Gobierno, se ha estado trabajando en forma intensa en la elaboración del tarifado nacional.

Con fecha 23 de julio de 1973 el Instituto de Costos —CORFO— ha entregado una versión preliminar de discusión al Subsecretario de Transportes.

Corresponde, pues, reunir a la Comisión Bipartita (Gobierno-Empresarios) creada por decreto N° 188, del 27 de marzo de 1972, ya que el Gobierno ha cumplido su compromiso de elaborar el tarifado nacional, a objeto de discutir el estudio y llegar a acuerdos en el más breve plazo, ya que los antecedentes de parte del Gobierno se encuentran terminados.

B) *Conclusiones:*

El Gobierno está en disposición de reunirse en cualquier momento con el sector camiones para discutir el proyecto en la comisión bipartista ad hoc.

Proyecto de ley

A) *Situación:*

El Gobierno planteó su decisión de enviar un proyecto de ley que garantiza la actividad privada del sector.

En sucesivas reuniones con la Confederación durante el mes de enero ésta quedó de enviar sugerencias para la elaboración del proyecto.

Estas no fueron enviadas y el Gobierno ya ha elaborado este proyecto sin dichas proposiciones, en atención a que no se hacen observaciones oportunamente.

Declaración:

El Gobierno reitera su firme decisión de garantizar el funcionamiento del transporte de carga y pasajeros, recurriendo a todos los medios que le franquea la ley.

De la relación de los antecedentes que expongo en esta nota y que han sido proporcionados al suscrito por los diversos Ministerios y reparticiones que han intervenido en el problema, se desprende, inequívocamente, que el Gobierno ha dado y está dando cumplimiento a todos y cada uno de los compromisos contraídos con esa Confederación y que es su decisión, inquebrantable, la de perseverar en esta actitud; al tiempo que es decisión permanente de recibir todas las insinuaciones y sugerencias que se estime conveniente formularle dentro de la ley y con respeto a las facultades constitucionales y legales de la autoridad constituida. Asimismo, y en homenaje a la claridad que debe existir entre Gobierno y gremios, cúpleme señalarle, también, que seremos inflexibles en el mantenimiento del orden público y en asegurar el expedito y normal desarrollo de las comunicaciones terrestres dentro del país.

Saluda atentamente a usted.

(Fdo.): *Carlos Briones Olivos*, Ministro del Interior."

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vice-presidente).— Puede continuar el señor Ministro.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).—¿Qué hizo el Gobierno a continuación?

Ya declarado el paro de los camioneros —no así el de los autobuseros, taxistas y taxibuseros— el Gobierno procedió, por mi intermedio, a invitar a la confederación, el lunes pasado, a conversar sobre la materia. Nos reunimos. Me expresaron su deseo de conversar con el Presidente de la República y, al día siguiente, se produjo la entrevista; entrevista cordial y, yo diría, casi amena. En esa reunión quedamos comisionados por el Gobierno el Ministro de Economía, señor Cademártori, y el que habla, para proceder, con la Confederación Nacional del Transporte Terrestre, a analizar cada uno de los puntos, comenzando por aquellos que dicen relación a los gremios que no están en huelga.

Iniciamos las conversaciones en la tarde, y ellas se prolongaron hasta la madrugada del miércoles. Todo hacía presagiar que llegaríamos a acuerdo. Pero ayer, la reunión que deberíamos verificar al mediodía se postergó para la tarde, ocasión en que se condicionó el acuerdo a la remoción de su cargo del Subsecretario de Transportes, compañero Faivovich.

El señor HAMILTON.—¿Del "Comandante Faivovich" . . . !

El señor LORCA.—Fue destituido por el Senado de la República.

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vice-presidente).— Señores Senadores, está con la palabra el señor Ministro.

El paro es político y no gremial

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).—El señor Presidente y los señores Senadores deben sopesar que dicha exigencia es de una gravedad extrema, pues incluso puede

servir como precedente para cualquier tipo de solicitud que cualquier organismo, gremio o individuo realice con el fin de alterar las normas de la Constitución y las leyes, cuyas disposiciones, por mandato y juramento, ustedes y nosotros tenemos el deber de respetar.

Por ello, para nosotros no existe duda de que toda esta situación se desarrolla en un contexto político y no gremial.

Es deber patriótico evitar el enfrentamiento.

Hay un esfuerzo patriótico de parte del partido mayoritario de la Oposición y de Chile, la Democracia Cristiana, y del Gobierno, para llevar a cabo el diálogo que permita el encuentro entre los chilenos que, deseando cambios, como efectivamente los deseamos, podamos llevarlos a cabo dentro de la Constitución, de la ley y de la democracia. Pero hay otros, señores Senadores, que no desean que ese diálogo fructifique.

El señor LORCA.—¿Ustedes . . . !

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— Hay quienes desean que el diálogo se interrumpa, que no se lleve a cabo. . .

El señor ZALDIVAR.— ¡El señor Altamirano . . . !

El señor GARCIA.— ¡El Partido Socialista . . . !

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— . . . y para ello no escatiman medio alguno, incluso la violencia. . .

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vice-presidente).— Ruego a los señores Senadores evitar los diálogos.

Está con la palabra el señor Ministro.

Puede continuar Su Señoría.

El señor MARTONES (Ministro de Obras Públicas y Transportes).— Gracias, señor Presidente.

Como decía, algunos ni siquiera se detienen ante el crimen o el sabotaje.

Pero nosotros no nos dejaremos arrastrar a ese clima, y proseguiremos buscando el encuentro entre los sectores democráticos de la patria. Continuaremos nuestros esfuerzos hasta que ello se produzca, porque tenemos el deber patriótico y moral de evitar el enfrentamiento y la guerra civil. No nos interesa quién pueda ganar en ese enfrentamiento, pues, de todas maneras, Chile entero pierde. Y nosotros, que deseamos el diálogo, comprendemos que surgen, más que nubarrones, estos temporales de violencia, situaciones que estamos conscientes de que debemos superar. En ello nos estamos esmerando y esforzando. Y puedo expresar con mucha satisfacción en este Senado que vastos sectores de los transportistas también comparten esta posición.

Desde dirigentes nacionales, pasando por dirigentes locales, hasta la base misma, se desea poner término a esta situación.

El transporte es vital para la economía nacional.

Nosotros tenemos conciencia de haber cumplido. No acepto, entonces, el cargo que formula el Honorable señor García Garzena, quien, dirigiéndose personalmente al Ministro que habla, lo responsabiliza del desastre que está provocando el paro de los camioneros. Lo rechazo enérgica y categóricamente. No es efectivo lo que el señor Senador señala. Su Señoría debería alternar con los dirigentes, y así vería que no sólo en horas y días hábiles, sino que también durante muchas noches y días festivos gastamos tiempo buscando soluciones para dinamizar el transporte, pues entendemos que éste es un aspecto vital para el desarrollo de la economía nacional.

Nada obtendremos con aumentar la producción minera, industrial y agrícola

del país si no tenemos los medios para transportarlos, como puede ocurrir si este paro criminal continúa. ¿Qué ganamos con producir cobre si no contamos con los medios para trasladarlo al exterior? ¿Qué sacamos con incorporar nuevos elementos a la producción industrial si no tenemos cómo movilizarnos?

Nosotros estamos conscientes de ello, y por eso, responsablemente, no descansamos en nuestra tarea, a pesar de los Villarín, a pesar de todo lo que se pueda decir y de todas las torpezas que divulgan los órganos interesados en la derrota de Chile, y vamos a continuar por el camino de la democracia y del diálogo.

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vicepresidente).— Ha llegado la hora de término de la sesión.

Se dará cuenta de dos indicaciones que han llegado a la Mesa.

El señor FIGUEROA (Secretario).— Se ha formulado indicación para publicar in extenso el debate de esta sesión.

—*Se aprueba.*

El señor FIGUEROA (Secretario).— El Honorable señor Moreno formula indicación para que se proyecte en la Sala del Senado, en la sesión especial que se ha solicitado para el próximo martes 7 de agosto, la película del Canal 13 de Televisión en que constan los hechos ocurridos en la localidad de Nos el 31 de julio recién pasado, en que se reprimió brutalmente a los transportistas allí estacionados y se atropelló el fuero parlamentario.

—*Se aprueba.*

El señor AGUIRRE DOOLAN (Vicepresidente).— Se levanta la sesión.

—*Se levantó a la 13.31.*

Dr. Raúl Valenzuela García,
Jefe de la Redacción.

A N E X O S.

1

INFORME DE LA COMISION DE TRABAJO Y PREVISION SOCIAL, EN QUE PROPONE EL ARCHIVO DE DIVERSOS PROYECTOS DE LEY.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Trabajo y Previsión Social, por unanimidad, tiene a honra proponeros el archivo de las iniciativas de ley que más adelante se indican, en razón de haber perdido su oportunidad, por existir legislación sobre el particular o por carecer del patrocinio constitucional necesario:

A.—Mociones.

1.—Del ex Senador señor Torres:

Funcionarios de Organismos Internacionales. Hace aplicable el régimen de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas a los chilenos que se desempeñen como...

7 de agosto de 1962. Boletín N° 20.042.

2.—Del ex Senador señor Alvarez:

Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas. Incorpora a los chilenos que presten servicios en organismos internacionales, al régimen previsional de la...

2 de julio de 1963. Boletín N° 20.503.

3.—Del Honorable Senador señor Contreras:

Obreros especializados de las Direcciones de Vialidad y otras del Ministerio de Obras Públicas y de la Dirección de Pavimentación Urbana. Establece su incorporación al régimen previsional de la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas.

4 de septiembre de 1963. Boletín N° 20.638.

4.—Del Honorable Senador señor Contreras:

Extiende derecho a descanso dominical a los trabajadores de empresas de pesca y otras similares.

6 de junio de 1967. Boletín N° 22.702.

5.—Del Honorable Senador señor Pablo:

Trabajos extraordinarios del personal de los Servicios de Prisiones. Modifica el D.F.L. N° 338, de 1960, sobre limitación de horarios.

21 de junio de 1967. Boletín N° 22.751.

6.—Del Honorable Senador señor Aguirre y del ex Senador señor Juliet:

Regidores y ex regidores. Otorga plazo para que puedan acogerse a los beneficios de jubilación o re jubilación.

- 21 de junio de 1967. Boletín N° 22.752.
- 7.—Del Honorable señor Contreras:
Obreros jubilados del Ministerio de Obras Públicas. Aclara disposición que beneficia a los...
26 de julio de 1967. Boletín N° 23.037.
- 8.—Del Honorable Senador señor Bossay:
Caja de Previsión de la Marina Mercante Nacional. Revalorización de pensiones de la...
22 de agosto de 1967. Boletín N° 23.076.
- 9.—Del ex Senador señor Ahumada:
Fija normas sobre jubilación de ex parlamentarios y ex regidores.
23 de agosto de 1967. Boletín N° 23.085.
- 10.—Del ex Senador señor Gumucio:
Servicio Nacional de Salud. Jubilación de determinado personal del...
24 de agosto de 1967. Boletín N° 23.037.
- 11.—Del Honorable Senador señor Contreras:
Choferes de la movilización colectiva particular. Sueldo mínimo de los...
30 de agosto de 1967. Boletín N° 23.097.
- 12.—Del ex Senador señor Allende:
Estatuto del Médico Funcionario. Incluye la asignación de zona para el cómputo de la jubilación y desahucio de determinados profesionales afecto al...
31 de agosto de 1967. Boletín N° 23.202.
- 13.—De los Honorables Senadores señores Aguirre y Noemi y de los ex Senadores señores Durán, Jaramillo y Tarud:
Cajas de Previsión. Autoriza para renovar las instalaciones de servicios comunes en edificios vendidos a imponentes de...
5 de septiembre de 1967. Boletín N° 23.211.
- 14.—Del ex Senador señor Ahumada:
Mensajeros de correspondencia. Tendrán la calidad de empleados los...
20 de febrero de 1968. Boletín N° 23.346.
- 15.—Del Honorable Senador señor Bossay:
Normas sobre previsión del gremio hípico.
6 de marzo de 1968. Boletín N° 23.502.
- 16.—Del ex Senador señor Ahumada:
Policía Fiscal. Beneficia a ex Jefes de la...
5 de marzo de 1968. Boletín N° 23.503.

- 17.—Del ex Senador señor Chadwick:
Empleados del Salitre y del Hierro. Otorga beneficios a los ...
30 de julio de 1968. Boletín N° 23.598.
- 18.—Del ex Senador señor Tarud:
Caja de Previsión de Carabineros de Chile. Establece que las mantepiadas de la ... gozarán de la asignación de gastos de funerales.
12 de septiembre de 1968. Boletín N° 23.875.
- 19.—Del ex Senador señor Baltra:
Ferrocarriles del Estado. Establece normas relativas a sanciones en los ...
12 de septiembre de 1968. Boletín N° 23.890.
- 20.—Del ex Senador señor Baltra:
Servicio de Seguro Social. Otorga derecho a pensión vitalicia de vejez a determinados imponentes del ...
13 de septiembre de 1968. Boletín N° 23.903.
- 21.—Del ex Senador señor Ahumada:
Servicio de Seguro Social. Modifica pensión de vejez a los imponentes del ...
19 de noviembre de 1968. Boletín N° 23.961.
- 22.—Del ex Senador señor Luengo:
Caja de Previsión de los Trabajadores Independientes de la Producción y del Comercio. Crea la ...
13 de marzo de 1969. Boletín N° 23.995.
- 23.—Del ex Senador señor Gumucio:
Empresa Portuaria de Chile. Crea fondo de pensiones para jubilados, mantepiadas y viudas de la ...
4 de junio de 1969. Boletín N° 24.531.
- 24.—Del Honorable Senador señor Montes:
Sueldo vital y salario mínimo industrial. Fija normas para determinar el ... en determinadas zonas del país.
12 de junio de 1969. Boletín N° 24.540.
- 25.—Del Honorable Senador señor Montes:
Profesionales extranjeros residentes en Chile. Establece normas para la jubilación de los ...
10 de junio de 1969. Boletín N° 24.541.
- 26.—Del ex Senador señor Baltra:
Ferrocarriles del Estado. Faculta a la Empresa de ... para descontar en determinada forma a cierto personal los días no trabajados.
24 de junio de 1969. Boletín N° 24.551.

27.— Del Honorable Senador señor Aylwin:

Establece fecha de vigencia del decreto que indica para los efectos del encasillamiento dispuesto por ley N° 16.744.

25 de junio de 1969. Boletín N° 24.559.

28.—De los Honorable Senadores señora Campusano y señores Contreras y Montes:

Modifica la ley N° 17.141, que confirió la calidad de empleados a diversos trabajadores.

1° de julio de 1969. Boletín N° 24.564.

29.—De los Honorable Senadores Aguirre, Jerez y Montes:

Sindicato de Jornaleros de Playa, Bodegas y ramos similares de Talcahuano. Establece normas para la contratación de los afiliados al ...

23 de julio de 1969. Boletín N° 24.594.

30.—Del ex Senador señor Gumucio:

Establece que la ley N° 16.751 no es ni ha sido aplicable a las Empresas del Estado y a las de Administración Autónoma.

29 de julio de 1969. Boletín N° 24.600 (a).

31.—Del Honorable Senador señor Valente:

Servicio de Seguro Social. Establece que determinados trabajadores no estarán obligados a ser imponentes del ...

23 de julio de 1969. Boletín N° 24.603.

32.—De los Honorable Senadores señora Campusano y señores Montes, Valente y Contreras:

Ex trabajadores de la Gran Minería. Concede indemnización por años de servicios a los ...

5 de agosto de 1969. Boletín N° 24.610.

33.—Del ex Senador señor Allende:

Empleados a determinados obreros de las minas de carbón. Confíere calidad de ...

12 de agosto de 1969. Boletín N° 24.626.

34.—Del Honorable Senador señor Valente:

Empleados de Agencias Navieras. Establece normas para el otorgamiento de carnet profesional a los ...

12 de agosto de 1969. Boletín N° 24.628.

35.—Del Honorable Senador señor Bossay:
Constructores Civiles, Arquitectos e Ingenieros Colegiados. Dicta normas para la previsión de los ...
19 de agosto de 1969. Boletín N° 24.642.

36.—Del Honorable Senador señor Sule.
Jubilación de determinados funcionarios judiciales. Establece normas relativas a la ...
16 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.699.

37.—Del Honorable Senador señor Musalem:
Subsidios pagados en virtud de la ley N° 10.662 y del Decreto Supremo N° 68, de 1965, del Ministerio del Trabajo y Previsión Social. Hace aplicable la ley N° 17.160, a los ...
24 de marzo de 1970. Boletín N° 24.825.

38.— Del Honorable Senador señor Miranda:
Pirquineros. Establece que los ... estarán sometidos al régimen del Servicio de Seguro Social.
21 de abril de 1970. Boletín N° 24.836.

39.—Del Honorable Senador señor Acuña y del ex Senador señor Luengo:
Caja de Retiro y Previsión de los Empleados Municipales de la República. Modifica la ley N° 11.219, Orgánica de la ...
25 de junio de 1970. Boletín N° 24.884.

40.—Del Honorable Senador señor Sule:
Jubilación de determinados funcionarios judiciales. Establece normas relativas a la ...
16 de julio de 1970. Boletín N° 24.910.

41.—De los Honorables Senadores señores Ballesteros, Lorca y Valenzuela:
Contrato de trabajo. Establece normas relativas a la terminación del ...
21 de julio de 1970. Boletín N° 24.919.

42.—Del ex Senador señor Gormaz:
Remuneraciones. Dispone que los empleadores que indica deberán cancelar reajustadas las ... de sus dependientes devengadas durante el conflicto gremial que afectó al país en el mes de octubre de 1972.
14 de noviembre de 1972. Boletín N° 26.413.

B.—*Varios.*

—Estudio encargado a la Comisión destinado a aunar las distintas opiniones que existen acerca de la creación de un sistema de Seguridad Social para los Pescadores Artesanales.
26 de abril de 1972.

Asimismo, vuestra Comisión os propone que recabéis el acuerdo de la Honorable Cámara de Diputados, a fin de archivar los siguientes proyectos de ley de esa Corporación, por las mismas razones dadas anteriormente:

C.—Proyectos de ley de la Honorable Cámara de Diputados:

1.—Amplía plazo de que disponen determinados ex parlamentarios y regidores para acogerse a los beneficios previsionales contemplados en las leyes 17.475 y 12.566.

1 de julio de 1967. Boletín N° 22.775.

2.—Fondo Común de Asignación Familiar. Modifica la ley N° 12.401, para rebajar el monto del aporte con que deben concurrir los pensionados de la Caja de Previsión de Empleados Particulares al ...

12 de septiembre de 1967. Boletín N° 23.219.

3.—Oficinas de Servicio Social. Dispone que determinados establecimientos comerciales e industriales deberán organizar ...

4 de octubre de 1967. Boletín N° 23.276.

4.—Establece normas para el cobro de los beneficios previsionales.

23 de julio de 1968. Boletín N° 23.590.

5.—Preparadores y Jinetes. Establece normas para la jubilación de los ...

17 de septiembre de 1968. Boletín N° 23.905.

6.—Rejubilación de trabajadores jubilados que continuaren prestando servicios a particulares y estén acogidos a alguna Caja de Previsión y establece normas sobre ...

9 de octubre de 1968. Boletín N° 23.928.

7.—Multa por el retraso en el pago de las asignaciones familiares, sueldos y salarios de los trabajadores. Establece una ...

9 de octubre de 1968. Boletín N° 23.911.

8.—Universidad de Chile. Establece que no se descontará al personal de la ... los días no trabajados entre mayo y junio del presente año.

26 de agosto de 1969. Boletín N° 24.651.

9.—Contrato de Trabajo. Modifica el artículo 6° de la ley N° 16.455, que fijó normas sobre terminación del ...

4 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.674.

10.—Empleados. Confiere calidad de ... a soldados y caldereros de la Gran Minería del Cobre.

10 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.683.

11.—Descuentos que se pueden hacer en las planilas de pago de los trabajadores. Determina los ...

15 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.696.

12.—Pensiones de Jubilación. Establece un régimen de reajuste para determinadas ... de la ley N° 10.475.

15 de septiembre de 1969. Boletín N° 24.697.

13.—Fondo de Pensiones Asistenciales para indigentes mayores de 65 años que carezcan de este beneficio. Crea el ...

14 de octubre de 1969. Boletín N° 24.705.

14.—Cajas de Previsión. Faculta a las ... para girar a sus im-

nentes con cargo al Fondo de Indemnización por años de servicios, para aplicarlos a convenios con CORVI y CORIABIT.

14 de octubre de 1969. Boletín N° 24.722.

15.—Viviendas. Faculta a determinados trabajadores para utilizar en la adquisición de... los fondos de indemnización por años de servicios.

14 de octubre de 1969. Boletín N° 24.731.

16.—Farmacéuticos y Químicos Farmacéuticos estarán obligados a cotizar imposiciones en la Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas. Establece que los...

14 de octubre de 1969. Boletín N° 24.744.

17.—Jubilación por vejez. Hace compatible la... con la pensión que esté percibiendo el trabajador del sector privado por accidentes del trabajo o enfermedades profesionales.

23 de junio de 1970. Boletín N° 24.871.

18.—Estatuto Orgánico de la Caja de Previsión Social de los Obreros Municipales de la República, aprobados por decreto N° 68, del Ministerio del Trabajo, de 12 de febrero de 1965. Modifica diversas disposiciones del...

30 de junio de 1970. Boletín N° 24.889.

19.—Inamovilidad laboral. Establece normas sobre...

21 de julio de 1970. Boletín N° 24.912.

20.—Instituciones de Previsión y Servicio de Seguro Social.

Autoriza a las... para conceder préstamos especiales a sus imponentes de Atacama y Coquimbo.

21 de julio de 1970. Boletín N° 24.914.

21.—Sistemas mecanizados de contabilidad y estadística. Hace aplicable el artículo 5° de la ley N° 17.031 a todos los personales que trabajan en...

21 de julio de 1970. Boletín 24.917.

22.—Jubilación de los empleados particulares. Modifica la ley N° sobre...

28 de julio de 1970. Boletín N° 24.931.

23.—Empresas privadas que ocupen más de cien trabajadores deberán contar con orientadoras del hogar. Establece que las...

28 de julio de 1970. Boletín N° 24.935.

24.—Compañía de Acero del Pacífico. Planta Huachipato. Establece un nuevo horario para los funcionarios administrativos de la...

29 de julio de 1970. Boletín N° 24.945.

25.—Montepíos causados por funcionarios del ex Consejo Nacional de Comercio Exterior. Establece normas sobre los...

18 de agosto de 1970. Boletín N° 24.984.

26.—Fondo de Previsión Social Gratuita para Indigentes Inválidos. Crea un...

14 de septiembre de 1970. Boletín N° 25.018.

27.—Reglamento General de Préstamos Hipotecarios para las Instituciones de Previsión Social. Modifica el...

31 de agosto de 1971. Boletín N° 25.296.

28.—Establece que todo personal de contratistas que ejecute tra-

bajos permanentes debe ser contratado por las empresas donde presta servicios.

31 de agosto de 1971. Boletín N° 25.297.

Sala de la Comisión, a 17 de julio de 1973.

Acordado en sesión de esta misma fecha, con asistencia de los Honorables Senadores señores Ballesteros (Presidente), Jarpa y Lavandero. (Fdo.): *Andrés Rodríguez Cruchaga*, Secretario.

2

*MOCION DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR MORENO
CON LA QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE
REDUCE EL PORCENTAJE DE REAJUSTE ANUAL DE
LOS SALDOS DE PRECIO QUE INDICA, ADEUDADOS
A LA CORPORACION DE LA REFORMA AGRARIA POR
CAMPEÑINOS O COOPERATIVAS DE REFORMA
AGRARIA.*

La aplicación de la ley N° 16.640, sobre Reforma Agraria, cuyos primeros seis años de vigencia se cumplen precisamente en el día de hoy, 28 de julio de 1973, ha demostrado la necesidad de introducir algunas enmiendas surgidas de las nuevas situaciones presentadas en los últimos años.

El proyecto de ley que someto a vuestra consideración aborda dos de ellas: la reducción del reajuste de la deuda y el otorgamiento de un beneficio efectivo al deudor que pague anticipadamente.

En primer lugar, sabido es que, con el propósito de no hacer tan gravoso al asignatario el pago del saldo de precio, en el artículo 89 de la citada ley se consultó una norma que limita el reajuste de cada cuota anual al 70% del alza que experimente el índice de precios al consumidor, y que el interés del 3% anual se calcula sobre el monto de la cuota aumentado en la mitad del reajuste.

La regla anterior es de importancia para el asignatario, toda vez que el no pago de la deuda puede dar margen a la caducidad de la asignación o, en algunos casos, la falta de pago de una sola cuota hace exigible la totalidad de la deuda.

Aquella disposición, consultada para favorecer al asignatario, funcionó sin dificultad cuando la variación del costo de la vida no era tan excesivamente elevada como lo es hoy día.

Por esta razón, es imprescindible reducir el actual porcentaje de reajuste a fin de que no grave desproporcionadamente a los campesinos y a las cooperativas de reforma agraria beneficiados con las asignaciones o transferencias de tierras. La limitación del reajuste del 40% propuesta por este proyecto pretende dejar el aumento anual en una cantidad de dinero aproximadamente igual a la que en este momento representa el reajuste del 70%.

En segundo lugar, sabido es que, en la actualidad, el pago antici-

pado de la deuda sólo produce el efecto de que los intereses y reajustes correspondientes se calculen hasta la fecha del pago.

El inciso segundo del artículo 90 de la citada ley prescribe que el asignatario podrá efectuar pagos anticipados y que, en este caso, tendrá derecho a los beneficios pecuniarios o de otro tipo que fije el reglamento. Por desgracia, esa disposición ha sido, hasta ahora, nada más que una declaración de buenos propósitos ya que, no obstante los pagos anticipados, el asignatario no ha gozado de ningún tipo de beneficios por cuanto el reglamento que debía fijarlos aún no ha sido dictado. Por eso esta situación es igualmente preciso resolverla y así será la ley y no el reglamento la que determine las franquicias.

La iniciativa de ley que propongo establece que si se efectúa el pago anticipado correspondiente a la totalidad de la deuda, deberá hacerse sin reajuste alguno, pero sí con el interés del 3% anual calculado hasta el momento de hacer el pago. En cambio, si el pago fuere parcial se procederá en la forma antes expresada, pero sólo respecto de la cantidad parcial pagada con anticipación.

En atención a que la finalidad es favorecer a todos los campesinos, el proyecto hace aplicables sus disposiciones a las asignaciones o transferencias efectuadas con anterioridad a la publicación de la ley.

Fundado en estos antecedentes, propongo a vuestra consideración el siguiente

Proyecto de ley:

Artículo 1º— Redúcese del 70 al 40% el porcentaje de reajuste anual del saldo de precio a que se refiere el artículo 89 de la ley N° 16.640, que se adeuda a la Corporación de la Reforma Agraria por campesinos o cooperativas de reforma agraria con motivo de las asignaciones o transferencias de tierras efectuadas conforme a esa ley.

Artículo 2º— El pago anticipado del total del mencionado saldo deberá hacerse sin reajuste alguno, pero sí con el 3% de interés anual calculado hasta la fecha en que el pago se efectúe.

Si el pago anticipado no fuere total, la norma anterior se aplicará circunscrita únicamente al monto de lo pagado anticipadamente. En este caso, el pago anticipado se imputará en primer lugar a la última cuota y en seguida a las que inmediatamente la procedan.

Artículo 3º— Sustitúyese, en el inciso final del artículo 90 de la ley N° 16.640, la frase “el reglamento” por “la ley”.

Artículo transitorio.— Lo dispuesto en los artículos 1º y 2º se aplicará también a los saldos de precios derivados de las asignaciones o transferencias efectuadas con anterioridad a esta ley.”

(Fdo.): *Rafael Moreno Rojas.*