

# REPÚBLICA DE CHILE



## DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 339<sup>a</sup>, EXTRAORDINARIA

**Sesión 7<sup>a</sup>, en martes 10 de noviembre de 1998**

Ordinaria

(De 16:14 a 18:17)

*PRESIDENCIA DEL SEÑOR ANDRÉS ZALDÍVAR, PRESIDENTE,  
SECRETARIO, EL SEÑOR JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ, TITULAR,*

---

### ÍNDICE

*Versión Taquigráfica*

I.	ASISTENCIA.....
II.	APERTURA DE LA SESIÓN.....
III.	TRAMITACIÓN DE ACTAS.....
IV.	CUENTA.....
	Acuerdos de Comités.....

**V. ORDEN DEL DÍA:**

Proyecto de ley, en segundo trámite, que suspende la inscripción de taxis en Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros (2074-15) (se aprueba en general y particular).....

*A n e x o s*

**ACTAS APROBADAS:**

Sesión 30ª, en 15 de septiembre de 1998.....  
Sesión 31ª, en 16 de septiembre de 1998.....

**DOCUMENTOS:**

- 1.- Moción de los señores Parra y Zurita, con la que inician un proyecto de acuerdo para reformar el Reglamento del Senado en materia de pareos (S 366-09).....
- 2.- Moción de los señores Parra y Silva, con la que inician un proyecto de acuerdo que complementa el Reglamento del Senado en lo relativo a ética parlamentaria (S 367-09).....
- 3.- Solicitud de rehabilitación de ciudadanía de don Leonardo Arturo Moreno Abdo (S 365-04).....

# VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

## I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

--Aburto Ochoa, Marcos  
--Bitar Chacra, Sergio  
--Boeninger Kausel, Edgardo  
--Bombal Otaegui, Carlos  
--Canessa Robert, Julio  
--Cantero Ojeda, Carlos  
--Cariola Barroilhet, Marco  
--Cordero Rusque, Fernando  
--Chadwick Piñera, Andrés  
--Díez Urzúa, Sergio  
--Fernández Fernández, Sergio  
--Foxley Rioseco, Alejandro  
--Gazmuri Mujica, Jaime  
--Hamilton Depassier, Juan  
--Horvath Kiss, Antonio  
--Lagos Cosgrove, Julio  
--Larraín Fernández, Hernán  
--Lavandero Illanes, Jorge  
--Martínez Busch, Jorge  
--Matta Aragay, Manuel Antonio  
--Matthei Fornet, Evelyn  
--Moreno Rojas, Rafael  
--Muñoz Barra, Roberto  
--Novoa Vásquez, Jovino  
--Núñez Muñoz, Ricardo  
--Ominami Pascual, Carlos  
--Páez Verdugo, Sergio  
--Parra Muñoz, Augusto  
--Pérez Walker, Ignacio  
--Pizarro Soto, Jorge  
--Prat Alemparte, Francisco  
--Ríos Santander, Mario  
--Romero Pizarro, Sergio  
--Ruiz De Giorgio, José  
--Ruiz-Esquide Jara, Mariano  
--Sabag Castillo, Hosain  
--Silva Cimma, Enrique  
--Stange Oelckers, Rodolfo  
--Urenda Zegers, Beltrán  
--Valdés Subercaseaux, Gabriel  
--Vega Hidalgo, Ramón  
--Viera-Gallo Quesney, José Antonio  
--Zaldívar Larraín, Adolfo  
--Zaldívar Larraín, Andrés  
--Zurita Camps, Enrique

Concurrieron, además, la señor Ministra de Justicia y los señores Ministro y Subsecretario de Transportes y Telecomunicaciones.

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

## II. APERTURA DE LA SESIÓN

**--Se abrió la sesión a las 16:14, en presencia de 16 señores Senadores.**

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

## III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Se dan por aprobadas las actas de las sesiones 30ª y 31ª, ordinarias, en 15 y 16 de septiembre del año en curso, respectivamente, que no han sido observadas.

El acta de la sesión 1ª, en sus partes pública y secreta, en 6 de octubre del presente año, se encuentra en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

**(Véanse en los Anexos las actas aprobadas).**

## IV. CUENTA

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

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

### Oficios

Del señor Ministro del Interior, con el que responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Horvath, relativo al poblado de Puerto Sánchez, en la Undécima Región.

Del señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Horvath, referido a la venta de la Empresa Eléctrica de Aisén.

Dos del señor Ministro de Agricultura, con los que responde oficios enviados en nombre del Senador señor Stange, relativos a la construcción de un complejo fronterizo en el paso Vicente Pérez Rosales, y a litigio de terreno en los Saltos del Petrohué, respectivamente.

De la señora Ministra de Bienes Nacionales, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Lagos, referido a la situación legal del bien raíz que indica.

**--Quedan a disposición de los señores Senadores.**

Del señor Ministro de Vivienda y Urbanismo, con el que, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley de Presupuestos, remite informe sobre el estado de avance del proyecto de modernización de dicha Cartera.

**--Se toma conocimiento y queda a disposición de los señores Senadores.**

#### Mociones

De los Senadores señores Parra y Zurita, con la que inician un proyecto de acuerdo para reformar el Reglamento del Senado en materia de pareos (Boletín N° S 366-09). **(Véase en los Anexos, documento 1).**

De los Senadores señores Parra y Silva, con la que inician un proyecto de acuerdo para complementar el Reglamento del Senado en lo relativo a Ética Parlamentaria. (Boletín N° S 367-09). **(Véase en los Anexos, documento 2).**

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

#### Solicitud

Del señor Leonardo Arturo Moreno Abdo, con la que pide la rehabilitación de su ciudadanía. (Boletín N° S 365-04). **(Véase en los Anexos, documento 3).**

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

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Terminada la Cuenta.

### ACUERDOS DE COMITÉS

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- El señor Secretario dará cuenta de los acuerdos de Comités.

El señor LAGOS (Secretario).- Los Comités adoptaron los siguientes acuerdos:

1. Destinar la sesión de hoy al estudio y despacho del proyecto, signado con el N° 1 de la tabla, que suspende la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajero; y, posteriormente, levantar la sesión para los efectos del funcionamiento de la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

2.- Tratar en la sesión ordinaria de mañana el proyecto que figura con el N° 2 de la tabla, referido a normas sobre adopción de menores.

3.- Proponer al Senado que el proyecto que modifica el Código de Aguas pase, en primer término, a la Comisión de Obras Públicas y, después, a la de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Si le parece a la Sala, así se procederá.

Acordado.

## V. ORDEN DEL DÍA

### INSCRIPCIÓN DE TAXIS EN REGISTRO NACIONAL DE SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Corresponde ocuparse, en segunda discusión, del proyecto, en segundo trámite constitucional, que suspende la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajero, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

**—Los antecedentes sobre el proyecto (2074-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En segundo trámite, sesión 6ª, en 16 de junio de 1998.**

**Informes de Comisión:**

**Transportes, sesión 19ª, en 11 de agosto de 1998.**

**Constitución, sesión 19ª, en 11 de agosto de 1998.**

**Discusión:**

**Sesión 6ª, en 5 de noviembre de 1998 (queda para segunda discusión).**

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor HOHMANN (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, deseo hacer algunas reflexiones sobre el transporte urbano y cómo incide en éste la evolución del sector de taxis y taxis colectivos.

A nuestro juicio -en el mío, en particular-, el transporte urbano se desarrolla sobre la base de un equilibrio muy delicado entre el transporte privado y el público. El transporte público, a su vez, se compone del transporte mayor (los buses) y del menor (los taxis colectivos, los taxis y los minibuses).

¿Qué significa esto? Que una parte de los viajes en una ciudad se realizan en automóviles privados, en locomoción colectiva mayor y en taxis y taxis colectivos. De manera que el transporte de personas se realiza en una de las tres modalidades señaladas. Cuando una de ellas incrementa su participación en forma explosiva durante un período relativamente corto, se produce un desequilibrio que, a nuestro juicio, de persistir, puede traer consecuencias irreversibles en el largo plazo para el sistema de transporte urbano de las ciudades. Y la congestión es la primera manifestación de esa sobreexplotación de la vialidad urbana, como resultado de un uso cada vez mayor de ella por una modalidad de transporte menos eficiente que otra.

Pero deben considerarse también, por supuesto, los efectos medio ambientales de la contaminación del aire, causada por un número excesivo de vehículos en el sistema vial.

Este delicado equilibrio del sistema de transporte urbano puede alterarse de 6varias formas. Todos sabemos que una de las que más estamos experimentando es la que se produce a raíz del crecimiento del parque vehicular privado, lo que de hecho está ocurriendo en nuestro país, a tasas que bordean el 10 por ciento anual. Es propio del desarrollo económico que esto ocurra, constituyendo en realidad un proceso que en sí mismo es irreversible a nivel mundial.

Otra razón para el desequilibrio con los efectos a largo plazo como al que estoy haciendo mención, es la alteración de los roles necesariamente complementarios entre el transporte mayor de buses y el transporte menor de taxis y taxis colectivos. Cuando digo que estos roles se alteran, estoy refiriéndome, por ejemplo, al hecho de que en esta década, en algunas ciudades de distinto tamaño de nuestro país, se ha triplicado el número de taxis y taxis colectivos.

¿Y por qué ha ocurrido esto? Recordemos que desde la década pasada ha imperado un régimen desregulado para el transporte urbano de pasajeros en Chile, que es una excepción en términos mundiales. La entrada de nuevos operadores es completamente libre hasta hoy, excepto en el caso de Santiago, en el transporte mayor. Y ello, ciertamente, -hay que reconocerlo-, ha producido a lo largo del tiempo beneficios para los ciudadanos, que han visto multiplicarse las frecuencias, la cobertura de los servicios y, en no pocos casos, incluso, la calidad de los mismos.

En particular, sin embargo, si la expansión del taxi colectivo y la sustitución del transporte mayor por esta modalidad -es decir, los buses abandonan su importancia y se incrementa la de los taxis colectivos en las ciudades- es la consecuencia de las ventajas comparativas para los usuarios y para la ciudad, ella no sería en principio negativa. Pero, si se produce -como de hecho está ocurriendo- como resultado de una desregulación extrema y

de asimetrías en la reglamentación entre una y otra modalidad de transporte, a partir de un cierto momento, estimamos que los efectos perniciosos que antes señalé se van a dar, de todas maneras, en el largo plazo.

Cuando la expansión de los taxis se da más por razones exógenas al sistema de transporte -como consecuencia, por ejemplo, de un sector que absorbe de alguna manera la cesantía, y no debido a la necesidad de movilización propiamente tal-, estamos claramente frente a un fenómeno que requiere acciones de control.

El desafío es entonces cómo regular la actividad y en qué casos es necesario hacerlo, sin sacrificar los beneficios que se derivan de la libre competencia y la desregulación.

Ahora bien, existen numerosos ejemplos de bienes escasos en que se imponen restricciones al número de operadores que los pueden explotar. En este sentido, quiero dar un ejemplo que hemos podido apreciar en nuestra propia Cartera. Se refiere al espectro radioeléctrico que, como saben Sus Señorías, admite un número limitado de concesionarios, ya sea que se trate de radiodifusión sonora o de televisión abierta. En estos casos, cuando el espectro se utiliza en toda su capacidad, como está sucediendo en muchas regiones del país, físicamente no es posible dar frecuencias adicionales a nuevos operadores. En un ejemplo como éste no tiene sentido hablar de sobreexplotación, porque se llega a un punto en que, físicamente, no caben más concesionarios en el espectro radioeléctrico; pero la situación vial es distinta, porque siempre parece posible añadir a las calles nuevos operadores. Pero el resultado de la sobreexplotación es la congestión y no la interferencia como en el caso del espacio radioeléctrico. Es decir, se produce el empeoramiento del nivel de servicio de una vía que puede traducirse en un enorme incremento en los tiempos de viaje, pero no en la imposibilidad definitivamente de utilizarla. Siempre pueden pasar los flujos. Lo que sucede es que éstos lo hacen a una velocidad mucho más lenta, no obstante el incremento del servicio para los usuarios.

Así y todo, la vía debe considerarse un bien escaso, muy similar al del espectro radioeléctrico, porque su utilización tiene, evidentemente, un límite natural: la capacidad física para soportar una cantidad determinada de vehículos. La mayor flexibilidad física para admitir nuevos operadores no debe confundirnos. Creo que nos confundimos súbitamente en el caso de las calles, pues, al pensar que éstas tienen una capacidad ilimitada, no somos proclives a regular su funcionamiento para el bien de la comunidad. Son los ciudadanos y los pasajeros finalmente los que sufren la sobreexplotación de las vías, y en última instancia también los propios transportistas, al generarse una situación de ineficiencia y de desorden en la gestión de los servicios.



Entonces, la pregunta que nos hacemos es si podemos quedarnos impávidos frente a esta situación que se está generando a pasos agigantados ante nuestros propios ojos. Y existe un notable ejemplo a propósito de esta interrogante. En 1990, el Parlamento aprobó una proposición del Ejecutivo, que dio origen a la licitación de vías, esquema que, yo diría, ha sido aplicado con éxito en la ciudad de Santiago, toda vez que ha permitido regular el número de buses y servicios de locomoción colectiva en la capital. Sin embargo, tal herramienta de regulación a los servicios de transporte público en la Capital, no es aplicable a la modalidad de taxis básicos. Y ello por una razón muy simple: porque ellos no tienen recorrido. Tampoco, en realidad, nos parece adecuada ni eficaz para regular el sector de taxis colectivos, por variadas razones que no es del caso analizar aquí; pero podría mencionar que no se trata de la misma modalidad que la del transporte mayor. Por lo tanto, se hace necesario dotar a la autoridad de similares mecanismos para inducir un ordenamiento en el transporte urbano de pasajeros, mecanismos con los que hoy no contamos en el Ministerio.

Mientras desarrollamos esos mecanismos, el crecimiento de taxis en los registros regionales en los dos o tres últimos años, como dije anteriormente, ha estado experimentado fuertes alzas, sin que ello tenga mayor relación con la evolución de la demanda. De hecho, ésta no ha crecido explosivamente y, sin embargo, el número de taxis, en algunos casos, se ha triplicado en la década. Tampoco podemos decir que había un déficit tan fuerte de oferta para explicar la aparición súbita de una cantidad tan grande de taxis. Pensamos que más bien se trata de una expansión ajena a la demanda propiamente tal en el sector transporte, pues tiene que ver con otros razonamientos.

Es cierto que el Ministerio dispone de atribuciones para reglamentar la actividad. Eso es efectivo. Pero la reglamentación ha debido necesariamente encuadrarse dentro de un régimen de desregulación, la cual tiene características muy extremas, si se compara con las vigentes en otros países del mundo. En el ámbito del transporte solemos recurrir a estas comparaciones, sin reparar que en Chile impera una desregulación muy extrema. El propio tratamiento de este proyecto, tan sencillo, que se limita a congelar por dos años la inscripción de nuevos taxis en los registros, ilustra lo anterior. Además, la reglamentación que hemos desarrollado en el Ministerio para hacerla cumplir, es intensiva en recursos de fiscalización –como lo saben todos los señores Senadores-, dado el alto número de vehículos que componen los parques de taxis y taxis colectivos. En consecuencia, a medida que vamos poniendo reglamentaciones más estrictas, es más difícil su cumplimiento y el propósito de ellas. Mientras más incentivos hay para no cumplir -y la competencia, por supuesto, es un estímulo muy fuerte en cuanto a no cumplir determinadas reglamentaciones-, más difícil es,

de hecho, que se cumplan esos objetivos, y más presión hay sobre la fiscalización, con la que no siempre contamos.

Por lo tanto, lo que se requiere -lo hemos dicho reiteradamente- es un conjunto de reglas -muchas de ellas de carácter legislativo-, algunas complejas, para impedir los peores efectos de esta desregulación que hasta el momento ciertamente ha traído beneficios; pero los efectos que se empiezan a cernir sobre el transporte urbano de pasajeros en muchas ciudades del país alcanzan ya niveles relativamente perniciosos y, además, su crecimiento se proyecta fuertemente hacia el futuro.

Quiero recordar a la Sala que el proyecto en debate tuvo origen en una moción que contó con el consentimiento de diversos sectores en la Cámara de Diputados. El Ejecutivo, junto con prestarle su apoyo, le ha dado prioridad por entender que aborda un tema de principal relevancia hoy día en el país. Creemos que hace cinco, seis o siete años no tenía la importancia de ahora, en un área tan sensible para el transporte público de pasajeros y para la calidad de vida de las personas. No cabe duda alguna -creo que actualmente hay consenso de ello en el país- de que el parque de taxis, tanto básicos como colectivos, se encuentra sobredimensionado a nivel nacional. Considérese por ejemplo que, a la fecha, Santiago tiene alrededor de 57 mil taxis, cantidad más alta incluso al total de vehículos que poseen países con mayor población que el nuestro.

Los taxis, asimismo, utilizan con mucha intensidad la red vial, especialmente la urbana. Como circulan desocupados durante mucho tiempo, provocan mayor congestión y, en el caso de Santiago y de algunas otras ciudades, un sensible aumento en los niveles de contaminación. Nuestra capital, muy afectada por los problemas de contaminación, tiene -repito- un parque de vehículos elevadísimo, del orden de los 57 mil. Y quién podría negar que, de seguir este ritmo, lleguen, en los años 2003 a 2005, a los 100 mil. Estos simples datos estadísticos demuestran la necesidad de regular esta actividad.

Y quiero terminar mi intervención manifestando que, a mi juicio, esta moción no hace sino aliviar la presión enorme que estamos sintiendo en todas las ciudades chilenas. Quiero dar un solo ejemplo de algo que se hace normalmente en Chile. Los permisos de construcción suelen congelarse en nuestro país algunas veces por noventa días, sólo para los efectos de planificar mejor el desarrollo de la ciudad, cuando son muchos los permisos de construcción que se plantean a la municipalidad respectiva.

Esos noventa días son equivalentes, en el transporte urbano, a estos dos años de congelamiento de la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Dos años es muy poco tiempo. En un parque sobredimensionado no va a ocurrir nada de lo que algunos Parlamentarios han expresado como temor, en el sentido de

que podría producirse algún problema en la competencia. Todo lo contrario, hoy día ésta se encuentra garantizada; y también lo estará por los próximos dos años. De manera que me parece fundamental legislar sobre esta materia, pues es para el bien de los chilenos, para el bien del desarrollo de los sistemas de transporte, especialmente el sistema de transporte público en la mayoría de las ciudades del país.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Solicito autorización a la Sala para que pueda ingresar al recinto el señor Subsecretario de Transportes.

**--Se accede.**

El señor FOXLEY.- Pido la palabra.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor FOXLEY.- Señor Presidente, solicito autorización a la Sala para que los Senadores miembros de la Comisión Especial Mixta de Presupuestos podamos ausentarnos de la Sala para los efectos de concurrir a la sesión convocada por dicha Comisión.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- No habría problema en acceder a ello, porque, además, hubo acuerdo de los Comités en el sentido de que, como ahora la iniciativa debe verse en segunda discusión, una vez finalizada la exposición del señor Ministro, los señores Senadores integrantes de la Comisión Especial Mixta de Presupuestos puedan ausentarse de la Sala, dejando constancia de su voto en la Mesa.

El señor PIZARRO.- Entonces, en buenas cuentas, iniciaríamos la votación, señor Presidente.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Si Sus Señorías están de acuerdo, pondremos en votación la iniciativa, y los Senadores que aún no han intervenido - que son dos- lo harán fundamentando su voto en primer lugar.

Si le parece a la Sala, así se procederá.

Acordado.

Entonces, para fundamentar el voto, tiene la palabra el Senador señor Pizarro.

**-(Durante la votación).**

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, siguiendo la línea planteada por los Comités, en forma breve quiero señalar que el proyecto que nos ocupa puede ayudar mucho para enfrentar un problema que no sólo se está dando en Santiago, sino en todas y cada una de nuestras Regiones, y que tiene que ver con el explosivo crecimiento del parque automotriz, tal como lo dijo acá el propio señor Ministro.

No cabe duda de que en los últimos años se ha más que duplicado el número de taxis básicos y colectivos que están operando en las distintas ciudades. En cada una de las

Regiones (por lo menos en la que represento) este problema ha llegado a las ciudades pequeñas. Ya ni siquiera hablamos de las capitales de Región, o de ciudades intermedias, pues en las ciudades pequeñas también se han estado produciendo problemas muy serios de congestión, de contaminación. Y eso, indudablemente, afecta no sólo al servicio, sino a la calidad de vida de la gente y, también, a todo lo que dice relación con la salud.

A mi juicio, que se congele por un par de años -por lo demás, así lo conversamos con representantes del gremio de los colectiveros y de los taxis básicos- la inscripción de taxis, en cualquiera de sus modalidades, no debiera significar un problema para los clientes o para quienes hacemos uso de este servicio, por cuanto la oferta está total y absolutamente sobredimensionada. Y este plazo perfectamente puede aprovecharse -como lo manifestó el propio Gobierno- para establecer los mecanismos que permitan ordenar, regular, mejorar, hacer más eficiente el funcionamiento de este importante servicio para la población.

Creo que esta medida -excepcional y transitoria- se justifica y nos permite avanzar en el enfrentamiento de los problemas de congestión, de contaminación, y también puede ser motivo de discusión o, al menos, constituir una instancia para analizar otros temas relacionados con esto.

Los propios colectiveros o taxistas básicos han planteado repetidamente por qué no se estudia también una solución parecida para las micros, porque allí la situación en muchos casos se da más o menos en los mismos límites, a pesar de todo el proceso de licitaciones, y claramente en algunos sectores también existen distorsiones de sobreoferta o de un parque absolutamente sobredimensionado.

Además, esto nos debe permitir adecuar los sistemas de revisión técnica, donde se producen muchas discrepancias entre el objetivo que persigue el Ministerio, que tiene que ver con autorizar la circulación a vehículos que cumplan con todas las normas de seguridad, y la realidad concreta del parque automotriz en Chile, donde el alegato -por así decirlo-, que muchas veces comparto, va en el sentido de que las revisiones técnicas o las plantas de revisión técnica están hechas para vehículos con estándares muy superiores a la realidad de nuestro parque automotriz.

Por otro lado, esto también nos permite analizar lo referente a la seguridad. La situación de las revisiones técnicas, el mejoramiento del parque automotriz, la disminución de su antigüedad no cabe duda de que posibilitan mejorar todo lo relativo a la seguridad, que es uno de los grandes problemas de nuestro país.

Pero esto no sólo se encuentra vinculado a los vehículos, sino también a la infraestructura vial, caminera, en cada una de nuestras ciudades, materia respecto de la cual debiéramos tratar de responder todos.

Por último, si queremos buscar una solución más global al tema, necesariamente debe plantearse con mucha fuerza la necesidad de ir renovando o mejorando también el promedio de antigüedad del parque de camiones, de vehículos pesados (fundamentalmente de carga), que todavía, a pesar de lo que se ha avanzado, sigue siendo extraordinariamente atrasado para los requerimientos y necesidades del país en materia de transporte.

Me parece que lo más importante es que, producto de la discusión de este proyecto, pudiera garantizarse que el propio Ministerio aprovechará bien este plazo de dos años que se concede para congelar el parque, y que esto realmente sirva para una regulación eficiente, a fin de que el ordenamiento en esta área de servicio tan sensible para la ciudadanía cumpla con los objetivos que han motivado esta iniciativa y lleve, a la larga, a una mejor situación de tráfico vehicular, a evitar los congestionamientos (esto no incide en el tema de la contaminación) y, por sobre todas las cosas, a garantizar la seguridad de los pasajeros.

Voto a favor del proyecto.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Prat.

El señor PRAT.- Señor Presidente, voy a fundamentar mi voto, aunque ya intervine en general respecto de la iniciativa en la sesión pasada.

A mi juicio, los aspectos derivados de la congestión y de la contaminación, dados como razón para impulsar este proyecto -supongo que se refiere a Santiago, porque éste no es un problema ni de Puerto Montt ni de la ciudad de Victoria, a pesar de que, según entiendo, se aplica a la totalidad del país-, pueden ser enfrentados a través de medios más adecuados. El Gobierno tiene un proyecto de tarificación vial que aborda el tema de la congestión vehicular por el camino correcto, conceptualmente adecuado, en términos de regular el uso de un bien escaso -como son las calles- a través del pago de una tarifa por el uso de ese bien.

Lo relativo a la contaminación también tiene otras formas de ser encarado, como, por ejemplo, mediante el pago al derecho a contaminar que, en este caso, genere un vehículo o una flota de éstos.

Pero, a mi juicio, la proposición en orden a suspender un derecho ciudadano, el de ejercer libremente una actividad, lo que significa, ya no regulación de esa actividad, sino afectación de ese derecho en su esencia, no sólo es inconstitucional -como lo señalamos en la sesión pasada-, sino, a la vez, altamente inconveniente para el bien público. Porque lo que ha de orientarnos aquí es el bien público que debemos resolver. Habiendo un parque limitado y estabilizado por ley en el tiempo, inevitablemente afectaremos la calidad del

servicio, pues no habrá ningún incentivo para mejorar los vehículos y la atención al público, esto es, para repartir los servicios a través de la ciudad en forma de ganarse a ese público.

Tener asegurado el mercado por la vía de congelar el parque atenta contra de la calidad del servicio, en desmedro de la población.

El proyecto gusta a quienes están en la actividad, pero debiera llevarlos a pensar que cuando no participaban en ella y antes de dar el paso de transformarse en empresarios de este sector, seguramente no les habría agradado, porque hace una división entre quienes están a punto de convertirse en taxistas y los que ya lo son. A estos últimos se les genera un beneficio por efecto de la ley, y a quienes no han alcanzado a serlo todavía, los deja injustamente al margen de la actividad.

A mi juicio, ésta es una iniciativa injusta. Es dable pensar, por ejemplo, que muchos constructores desearían que se congelaran los derechos de construcción, para no tener más competencia. Es una aspiración legítima, pero no es lo que conviene al país. Y, en definitiva, el bien común es el bienestar de todos los ciudadanos.

De rechazarse el proyecto, que tengan claro quienes puedan resultar afectados que son parte de la nación, que son miembros de una comunidad a la cual conviene la libertad, de modo tal que cada cual pueda ejercer la actividad libremente, con regulaciones que no afecten su esencia. Porque eso da garantías a las familias de los actuales taxistas, a los que dejen de serlo y a la comunidad en general.

Por eso votaré en contra, haciendo reserva de constitucionalidad, puesto que he opinado claramente en el sentido de que esta iniciativa es inconstitucional.

Voto que no.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, frente al planteamiento del señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra, deseo recordar que, en 1982, si mal no recuerdo, con motivo de la crisis económica que vivía el país, la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras restringió por un tiempo la creación de nuevas entidades bancarias. De manera que, desde el punto de vista constitucional, hay un precedente. Y agregó algo más: incluso se produjo un bloqueo a las cuentas existentes en ellas.

La iniciativa en estudio está basada en razones de mucho peso. Lo señalado por el señor Ministro me aclaró una cantidad de antecedentes que di en sesión anterior. Por ejemplo, en Santiago existen cerca de 60 mil taxis, lo que revela que prácticamente hay uno por cada 70 habitantes. Estudios técnicos sobre la materia indican que lo ideal sería uno por cada mil. En esta exposición bastante sinóptica, creo que vale la pena hacer un parangón

entre Nueva York y nuestra Capital. El mismo informe nos señala que dicha ciudad norteamericana tiene 10 mil taxis, y nuestra principal metrópoli, alrededor de 60 mil.

Evidentemente, en las fundamentaciones que hemos escuchado se tocan aspectos tales como la congestión y la contaminación. Se pretende hacer creer que ambos fenómenos se producen sólo en Santiago. Soy Senador por la Novena Región de la Araucanía, y los Honorables colegas que también la representan, o que representan a zonas cercanas, saben que hemos llegado a índices de contaminación iguales o incluso superiores a los producidos en Santiago.

Considero positivo el proyecto, en el sentido de que da tiempo al Gobierno, al Ministerio y al propio Parlamento para dar origen a una legislación que haga posible enfrentar los aludidos fenómenos, razón por la cual anuncio mi voto favorable.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Lavandero.

El señor LAVANDERO.- Señor Presidente, al igual que el Honorable colega que me precedió en el uso de la palabra, también represento a la Novena Región y puedo confirmar sus dichos en cuanto a la gran contaminación existente en la ciudad de Temuco. Ella tiene la misma topografía que Santiago: el cerro Ñielol al frente, está encerrada y hay tal contaminación que en la tarde es casi intolerable y apenas se pueden mantener los ojos abiertos.

Por otro lado, creo que hay algunos puntos que debiera examinar con acuciosidad el Ministerio de Transportes. Hemos escuchado muchas veces la expresión “tolerancia cero” a propósito de una serie de situaciones que ocurren en el cotidiano vivir. Sin embargo, uno puede apreciar que en materia de contaminación no hay tal “tolerancia cero”. Uno observa cómo los buses echan nubes de alquitrán, de petróleo sin quemar, y la verdad es que, a lo sumo, de vez en cuando se les cursa una multa. Por alta que ella aparezca, resulta irrisoria para un empresario del sector, dados los recursos que gana con los buses, y no le importa absolutamente nada.

Me parece que, de una vez por todas, debiera evitarse la contaminación en Temuco y en todas las ciudades donde se produce, que incluso es visible en los edificios ennegrecidos, en las camisas, los pulmones y, a lo mejor, también en la política, donde a veces se ve todo negro...!

En esta materia, creo que el Ministerio de Transportes es responsable por no proponer una legislación adecuada, o por no formular indicaciones a proyectos que envía con urgencia. A la gente que sea sorprendida contaminando de la manera en que lo hace -a simple vista, y no con máquinas sofisticadas, se pueden ver los chorros de alquitrán y las

nubes de humo que lanzan y que cae sobre los pacientes peatones-, no sólo debiera cursársele una multa, sino también debiera impedírsele que transite con esos vehículos, al menos por un mes, sin apelación, y suspenderle la licencia de conducir, de manera invariable, para que de una vez por todas tomemos conciencia de esto. A la gente que conduce esos vehículos no le importa. Recuerdo que hasta debió pagárseles para que sacaran los buses de Santiago, donde estaban matando a la gente. ¡Hubo que pagarles para que retiraran esas máquinas! Y, por supuesto, producto de una mala fiscalización, ellas fueron a parar a provincias.

Entonces, vemos que el sistema mercantilista del uso de estos recursos ha llegado a un límite intolerable. Esos vehículos no sólo producen congestión, sino también contaminación bastante importante. Este es un elemento que el Gobierno debiera promover.

Un segundo aspecto es el de los taxis colectivos. Vemos que en un auto “Lada” meten a cinco personas, sin ninguna seguridad. Está lleno de ese tipo de vehículos, que presentan riesgo para las personas que deben transportar. Me parece que, de una vez por todas, el transporte colectivo debería hacerse en buses con capacidad para doce usuarios, pero no en un taxi Lada, donde meten cinco personas apretadas y el chofer casi no puede maniobrar.

En tercer lugar, hay un compromiso del Gobierno -nosotros lo asumimos con los taxistas el año pasado- acerca del uso del gas natural. En tal virtud, reclamo hoy día el cumplimiento del compromiso de hacer accesible ese combustible a la movilización colectiva, porque, aparte ser muy descontaminante, abarata los costos de operación.

Por tales razones, voto favorablemente, sin dejar de hacer tales advertencias al Gobierno.

El señor MARTÍNEZ.- Señor Presidente, deseo expresar lo siguiente con relación al tema que nos ocupa.

Primero, este proyecto es inconstitucional, pues afecta la libertad de trabajo.

Segundo, discrimina a favor de quienes ya son dueños de taxis.

Tercero, abre la puerta para que en corto plazo la norma transitoria que se propone hoy día se haga permanente por presiones políticas.

Cuarto, distorsiona el mercado de venta de los automóviles que ya son taxis, al modificarse por ley su oferta y demanda.

Quinto, favorece la subcontratación de personas, creando un mercado negro en la ocupación de chofer de taxi; es decir, aparecerían el medio trabajador, el cuarto trabajador, etcétera.



Sexto, a mi juicio, la solución pasa por establecer requisitos más estrictos y modernos, de manera que los vehículos utilizados para el servicio pertinente no destruyan el medio ambiente; y además, por dar facilidades y perfeccionar a las personas a fin de que, al postular o ser choferes de taxis e inscribirse, cumplan exigencias más rigurosas, ya que hoy día esa labor constituye una profesión. De ese modo habría mejorías en materia tanto de contaminación como de seguridad de los pasajeros.

Por lo anterior, voto en contra del proyecto.

El señor OMINAMI.- Señor Presidente, me pronunciaré a favor, y deseo fundamentar mi voto.

Comparto el diagnóstico hecho aquí en el sentido de que hay un evidente sobredimensionamiento del parque de taxis. Y me parece que, en este sector en particular, ha quedado claramente demostrado que el mercado no logra regularse por sí solo y que, por tanto, se requiere una intervención pública para corregir tal distorsión.

A mi entender, dicha intervención pública, en la medida en que sea transitoria, por un período preciso, es perfectamente constitucional. El plazo de dos años tiene como finalidad, justamente, contemplar una medida que no afecte en su esencia la libertad de trabajo, ni tampoco la libertad para desarrollar cualquier actividad económica, sino que sólo las restringe de manera precisa en el tiempo, como lo permite justamente el artículo 19, N° 8°, inciso segundo, de la Carta Fundamental, al disponer que “La ley podrá establecer restricciones específicas al ejercicio de determinados derechos o libertades para proteger el medio ambiente”. De modo que no considero valederas las objeciones de constitucionalidad planteadas en esta Sala.

Quiero, sí, dejar claramente consignado que, desde mi punto de vista, resulta fundamental que comprometamos, tanto en la discusión del proyecto como en nuestra fundamentación de voto, el carácter excepcional de la medida propuesta. Lo que se está planteando aquí es una suspensión por dos años, que acepto. Sin embargo -debo consignarlo-, no estoy de acuerdo en que, por la vía de los hechos, dicha suspensión pueda transformarse en algo permanente (es importante que eso quede claramente establecido), pues si así ocurriera estaríamos, por la vía de la ley, constituyendo un monopolio que, a la larga, terminaría operando en contra de los usuarios.

Son conocidas las experiencias de otras ciudades importantes del mundo que proceden de esa manera. Personalmente, conozco una: la de París. Allí se ha producido, en virtud de los hechos, el congelamiento del parque de taxis y se ha constituido un monopolio que opera claramente en contra de los usuarios. A partir de determinada hora, si una persona desea utilizar el servicio, el taxista le pregunta hacia dónde va; si su destino no coincide con

la dirección que sigue él, simplemente el usuario no es recibido en el vehículo. Así opera un monopolio que se ha constituido en los hechos y con carácter permanente.

Por lo tanto, me parece muy relevante el alegato que se hace respecto a la necesidad de corregir el sobredimensionamiento del parque de taxis. Pero la medida debe consistir claramente en una suspensión temporal, por dos años, a fin de evitar la formación de un monopolio que perjudica a los usuarios.

En ese entendido, voto favorablemente el proyecto.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Continúa la votación por orden alfabético.

El señor CANTERO.- Señor Presidente, se dice que la iniciativa que nos ocupa responde a la necesidad de regular el crecimiento explosivo del número de taxis; busca un equilibrio entre el servicio de transporte público de pasajeros y el privado, y pretende dar una salida a la congestión por sobreexplotación de las vías, al problema de la contaminación y, de una forma u otra, al problema de la eficiencia y la eficacia en el uso de este bien escaso que son las rutas urbanas.

Sin embargo, me parece que, en lo fundamental, esta iniciativa no tiene una respuesta adecuada. Pienso que éste no es el mejor camino para resolver los problemas de congestión, de contaminación y de crecimiento explosivo del parque de ese medio de transporte.

Aquí hay algo que me llama poderosamente la atención: no logro encontrar los criterios que orientan esta decisión. Se sostiene que se quiere buscar soluciones, pero ni el Ministerio ni el Gobierno nos indican cuáles son, lo que me parece tremendamente preocupante.

Y me llama mucho la atención la forma como se ha tramitado esta iniciativa. Creo que el Ejecutivo está en falencia a este respecto. Sin duda, aquí surgen aspectos muy relevantes: una adecuada armonización; una adecuada administración territorial; una adecuada coordinación de los servicios de transporte mayores y menores; una adecuada coherencia entre el transporte mayor -los buses, el Metro, etcétera- y el menor.

Por el contrario, hoy día la lógica en el país tiene una incoherencia natural, al punto de que he pasado -yo diría- verdaderas vergüenzas al discutir estas materias con expertos de otros lugares, quienes señalan que éste es el paradigma de lo que no se debe hacer: construir millonarias rutas de Metro subterráneas para poner sobre ellas miles de buses que compiten precisamente con ese sistema y que carecen de la lógica y apropiada coherencia y complementariedad.

En tal sentido -repito-, el Estado tiene una falencia. Su rol regulador y su rol subsidiario son muy importantes. Y estimo que se debe perseverar en la acción reguladora, sea por la vía de establecer requisitos para los efectos de la conducción de los vehículos pertinentes, sea contemplando exigencias para su circulación.

Con todo, en mi opinión, el proyecto no es inconstitucional. El que se pida suspender la inscripción en el Registro por dos años, con un propósito muy preciso, queda comprendido perfectamente en la lógica y coherencia del artículo 19 de la Constitución, en particular de su N° 8°, porque se están protegiendo bienes jurídicos superiores, como el acceso a un adecuado entorno y medio ambiente y la salud. A mi juicio, el Estado y, en especial, el Ministerio técnico deben buscar mecanismos funcionales al objetivo que se persigue, ya sea por la vía de regulaciones en el ámbito que he señalado o en el de la tarifación, como también se ha expuesto.

Estimo que la inconstitucionalidad se suscitara en la medida en que se diera una de dos situaciones. Es el caso, por una parte, del evento de una prórroga y de que, en definitiva, algo transitorio pase a ser permanente. Por la otra, igualmente se entraría en esa lógica si el Ministerio se quedara sólo en la declaración de intenciones actual y no pasase a las proposiciones concretas, a la solución real, a una regulación adecuada, contrariamente a lo que corresponde en el marco de la economía social de mercado. El Estado debe asumir un ineludible papel regulador en ese sentido.

Pienso que el proyecto es perfectamente constitucional, de modo que votaré a favor.

Y repito mi llamado al Ministerio. Considero estrictamente necesario que con la mayor brevedad se den a conocer las medidas legales o reglamentarias que pretende impulsar e implementar, para que de una vez por todas se concrete una solución, cuya búsqueda por el camino que se ha tomado no resulta coherente. En efecto, en esa forma no se resuelven el incremento desmedido de la cantidad de vehículos y los problemas de la congestión y la contaminación. Y esas son prioridades que debe asumir adecuadamente el Gobierno, en el marco -repito- de su función reguladora.

Voto a favor.

El señor CORDERO.- Señor Presidente, es un hecho público y notorio que el parque automotor en las ciudades más pobladas del país ha experimentado un crecimiento explosivo. Ello ha traído como consecuencia una mayor congestión vehicular y, por ende, más contaminación. Sobre esa base, la moción de que se trata pretende frenar el nivel de aumento del número de taxis básicos y colectivos y mantener el actual, para lo cual se propone suspender por dos años la inscripción respectiva en el Registro Nacional de

Servicios de Transporte de Pasajeros y permitir que sólo los existentes participen en la oferta de transporte público mediante vehículos de alquiler.

Considerando que la contaminación ambiental ha costado la vida a muchos compatriotas en el último tiempo, incumbe a todos los sectores de la comunidad nacional, y en especial a nosotros, como legisladores, buscar una solución efectiva y eficaz. Por ello, en el seno de la Comisión de Transportes y de Telecomunicaciones, de la cual formo parte, di mi voto afirmativo a la idea de legislar, teniendo en cuenta ese aspecto en particular.

Sin embargo, la contaminación no es la última cuestión por resolver. Los serios inconvenientes que hoy enfrentan quienes se desempeñan laboralmente en el rubro de los taxis básicos y colectivos, en cuanto a subsistir y obtener los recursos suficientes para mantener a sus familias, constituyen un dilema que no se puede desconocer. Esa gravísima situación deriva precisamente de la sobresaturación del mercado.

No obstante lo anterior, me encuentro consciente de que, tal como lo informó en su oportunidad la Comisión de Constitución, el proyecto podría presentar algún vicio de inconstitucionalidad.

Frente a ello, en lo personal me hace más fuerza el apoyo que, como legisladores, podemos brindar a muchos chilenos que han visto en la actividad en referencia una manera honrada de ganarse la vida.

En mérito de lo consignado, voto que sí.

El señor CHADWICK.- Señor Presidente, quienes copatrocinamos el proyecto en nuestra entonces calidad de Diputados tuvimos presente un objetivo fundamental: nuestro convencimiento de que el transporte público requiere un ordenamiento efectivo, que permita armonizar, por una parte, la libre iniciativa económica, la libertad de trabajo; por otra, el buen servicio a los usuarios, y, al mismo tiempo, la capacidad de las ciudades para soportar un sistema de transporte.

Porque la dificultad se presenta en muchos centros urbanos, y no sólo en Santiago. Represento en el Senado a la Sexta Región, y puedo manifestar que el cuadro es exactamente igual en Rancagua, que se ve frecuentemente colapsada por no existir un verdadero esquema que articule los tres objetivos: libertad de trabajo, buen servicio y capacidad para enfrentar la circulación de vehículos. Y ello se da en forma muy específica con respecto a los taxis colectivos, lo que no significa -creo que constituye una tarea pendiente- que no se regulen los otros medios de transporte público.

Juzgamos indispensable dar un tiempo para generar un sistema que lleve a armonizar los propósitos mencionados. En esa perspectiva presentamos el proyecto de ley que nos ocupa, para los efectos de que por un determinado período fuera posible abocarse al

estudio de una regulación adecuada del transporte en taxi básico o colectivo y lograr una conciliación apropiada entre los objetivos aludidos, que hoy vemos que no se dan en términos eficaces. Y conversamos con las autoridades del Ministerio de Transportes, señalándoles que se apuntaba a esa finalidad.

Por tal motivo, votaré favorablemente esta iniciativa, que conducirá a establecer el sistema aludido y a ordenar una actividad que hoy carece de regulación eficaz.

En cuanto a las dudas de constitucionalidad surgidas, señor Presidente, es evidente que nos hallamos enfrentados a un tema complejo, como muchos que se presentan de manera permanente a nuestra consideración. Respecto de la libre iniciativa en lo económico, contemplada en el N° 21° del artículo 19 de la Carta -me parece el punto central en que se origina la complejidad-, se debe entender que ella admite como principio básico que la ley establezca regulaciones. Y así lo dice expresamente la disposición citada. La cuestión radica en que tales regulaciones sean compatibles con el N° 26° del mismo artículo, en términos de que no impidan el ejercicio del derecho.

Si nos encontráramos frente a un proyecto que prohibiese desempeñarse en la actividad, obviamente que sería inconstitucional; si nos halláramos ante un proyecto que contuviese una prohibición indefinida en el tiempo o sujeta a plazos excesivos, obviamente que sería inconstitucional, porque la regulación impediría el ejercicio del derecho. Pero el proyecto que nos ocupa establece una regulación que fija un plazo precisamente para generar un sistema. Y ese lapso me parece prudente para tal efecto. Si el sistema no se genera, la ley quedará derogada automáticamente y el libre acceso a la actividad será inmediato.

Por lo tanto, el término de dos años regula el ejercicio de un derecho. No lo prohíbe ni lo suspende en forma indefinida.

Y pongo el ejemplo de una situación similar. Si se compra un terreno, el plan regulador comunal, establecido en la ley, impondrá prohibiciones, como la de no construir sino hasta cierta altura, o modalidades, como la de hacerlo sólo si se cumplen algunas condiciones o la de esperar determinado plazo de años para hacerlo en la forma como se desea. Si la Constitución conduce a regulaciones para el ejercicio del dominio o el desarrollo de una actividad económica en ese terreno, ¿por qué no cabe aplicar un criterio análogo si se compra un auto?

Creo que lo anterior permite graficar bien que nos hallamos frente a una actividad económica que admite una regulación por la ley -y por eso se ha planteado un proyecto de ley- que no impide el ejercicio del derecho, por tratarse de la fijación de un plazo específico, determinado, establecido en una norma. Y si ello no conduce a definir un sistema (insisto), se entiende que nuevamente la libertad es amplia.

Es compleja la cuestión constitucional, señor Presidente, pero no observo la existencia de una inconstitucionalidad manifiesta que impida aprobar la iniciativa en estudio.

En consecuencia, por las razones de fondo en el sentido de que se procura generar un sistema para que el transporte público funcione con eficiencia y en relación con la capacidad de las ciudades, voto a favor.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, respecto del mérito del proyecto, me atengo a las palabras del señor Ministro y comparto los fundamentos dados a conocer.

Quisiera, simplemente, recoger la objeción que se ha hecho sobre la constitucionalidad del proyecto, sobre la cual emití opinión favorable en la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento. Al respecto, deseo invocar cuatro razones.

En primer término, la que emana del N° 2° del artículo 19 de la Constitución, el que, al asegurar que “Ni la ley ni autoridad alguna podrán establecer diferencias arbitrarias”, lo hace en el entendido de que -como se desprende de la historia fidedigna del establecimiento de esta disposición- tales diferencias son arbitrarias cuando contrarían la ética elemental o un proceso normal de análisis intelectual; en otros términos, cuando carecen de justificación racional o razonable.

Segundo, el N° 22° del mencionado artículo constitucional establece “La no discriminación arbitraria en el trato que deben dar el Estado y sus organismos en materias económica”, lo cual es coherente con la autorización -que la misma norma confía a la ley- de “establecer gravámenes especiales” que afecten a algún sector o actividad.

Es decir, las garantías de igualdad ante la ley y de no discriminación arbitraria consisten básicamente en que las disposiciones jurídicas deben ser iguales para todas las personas que se encuentren en las mismas circunstancias, pero no son obstáculo para que el legislador pueda dar distinto tratamiento a diferentes sectores o grupos de personas, siempre que las reglas que rijan para cada sector o grupo obliguen de igual manera a todos los que estén en similar situación.

En tercer lugar, de acuerdo con el inciso segundo del N° 8° del artículo 19 de la Constitución, es razonable supeditar determinadas garantías constitucionales -como el derecho al trabajo o a desarrollar una actividad económica- al ejercicio de otras, como ocurre, en este caso, con el derecho a la vida, a la protección de la salud y a vivir en un medio ambiente libre de contaminación. En esta última garantía, el constituyente permite expresamente que se establezcan “restricciones” específicas, como sucede en la iniciativa en análisis, y, según el Diccionario de la Lengua Española, una “restricción” no es más que una “limitación” o “reducción”.

Por último, como se señaló anteriormente, esta restricción del parque de taxis durante dos años no afecta al N° 26 de la norma constitucional ya citada, toda vez que no importa imponer condiciones, tributos o requisitos que impidan el libre ejercicio de los derechos que la Carta Fundamental garantiza.

En consecuencia, deseo afirmar mi convicción de que esta iniciativa es absolutamente constitucional. Se han mencionado ejemplos, pero se podrían multiplicar por decenas en esta materia.

Por consiguiente, voto favorablemente.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, en verdad cada día tendremos más presente el desafío de aparejar las libertades en el ejercicio de determinadas actividades con los medios o recursos limitados. Ello se da en la licitación de las vías, por ejemplo, para el transporte público en las Regiones congestionadas y contaminadas; también en el área de la pesca y la acuicultura, donde se restringe el número de los barcos y su capacidad de extracción; y en el caso de las aguas, entregándose derechos y concesiones para su uso. Esto es: las actividades se restringen por el hecho de estar en un medio que no alcanza para todas.

Sin embargo, me parece que la solución debería ser evidentemente integral. Y no se logrará al proponerla para el transporte, particularmente al de carácter público, mediante parches o medidas menores, sin abordarla en forma sistemática, sin zonificar las áreas donde hay congestión y contaminación, por ejemplo, a través de su licitación, y si, en definitiva, no se establece un ordenamiento territorial que regule la actividad.

Por otra parte, estimo que este proyecto, que se justifica en áreas metropolitanas congestionadas y contaminadas -como Santiago u otras ciudades-, afectará a las Regiones, particularmente a localidades donde todavía hay posibilidades de ejercer libremente la actividad de taxista en un medio no restringido. Si se congela este parque automotor por la vía planteada, esos vehículos se harán más caros o serán inaccesibles para la gente de esas zonas.

En este sentido, la iniciativa contiene un error que debería ser corregido en algún momento. No se hizo en la Cámara de Diputados y no se ha presentado una indicación al respecto. Al conversar hace poco con el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, me dijo que creía que suspender la inscripción durante dos años no va crear problemas.

En ese marco y en los términos en que se propone, voto en contra del proyecto.

El señor LAGOS.- Señor Presidente, cuando se trata el tema del transporte siempre se hace referencia a la contaminación, en circunstancias de que, tanto el de carga como el de pasajeros, son los que menos la producen. Y de esto se ha hecho un mito.

La verdad es que en las ciudades de Chile ese fenómeno presenta diferentes orígenes. Es cosa de salir de Santiago y ver la basura, principalmente de material en desuso, al borde de carreteras, y no se ha legislado; en ciudades hay gran cantidad de calles sin pavimentar, lo que afecta a la locomoción colectiva, y en comunas -incluso de Santiago- hay vías llenas de hoyos.

Por otro lado, no se realiza fiscalización permanente de los lubricantes. Quienes se dedican a este negocio, los venden procesados, aumentando la viscosidad de los aceites quemados mediante ácido sulfúrico y azufre. Y no hay laboratorios móviles que los controle permanentemente. Además, según la ENAP, el combustible usado por la locomoción colectiva y los camiones recién está mejorando su calidad.

Sin embargo, siempre se indica a estos gremios de transportistas como los grandes contaminadores.

Referente a la infraestructura, si nos fijamos en Santiago, veremos que sigue con sus mismas avenidas (Alameda, Avenida Matta). ¿Dónde están las otras? No las hay.

Quienes han participado en la licitación de recorridos de la locomoción colectiva han hecho grandes inversiones (en buses, especialmente), y no obstante el aporte de esos ingentes recursos, en la actualidad están movilizando a un menor número de pasajeros que el proyectado.

Entonces, al hablar de contaminación, deben tenerse en cuenta estos importantes aspectos.

Se dice que la rotación de los vehículos en las calles es demasiado lenta. ¡Claro, si no hay más calles! En las ciudades la inversión pública en calles, carreteras y caminos no aumenta como debería de acuerdo con el crecimiento del país.

No sé cómo el Ministerio de Transportes pudo autorizar el ingreso de taxis que estaban en desuso, incluso, en Rusia. Pero ahí están.

Hace falta la profesionalización de los gremios. Hay que buscar un sistema como el que existía en el pasado respecto de la fiscalización y de la sindicalización profesional. Ello, porque los gremios de taxis básicos y colectivos se han transformado en entidades que agrupan a “cesantes de cuello y corbata” y a jubilados, quienes ingresan a la actividad para obtener mejores ingresos económicos. Eso se justifica, pero si no se aborda el problema en forma integral y persiste la falta de eficiencia de las autoridades para enfrentar la contaminación y la falta de inversión en calles, carreteras y caminos, este tipo de parque automotor siempre va a estar sobredimensionado.



Me he referido a estos problemas porque los conozco. Por eso, voy a votar favorablemente el proyecto. No obstante, la solución integral de ellos debe considerar aspectos más profundos.

Por último, aprovecho la presencia del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones en esta Sala para manifestar que llegó el momento empezar a fiscalizar qué vehículos llegan y qué estamos comprando. Porque este país, desde el punto de vista de tecnologías ya desechadas en el resto del mundo, parece un zoológico.

Voto que sí.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, antes de hacer uso de la palabra me aproximé a la Mesa para conocer el avance de la votación y puedo acreditar que la iniciativa ya cuenta con el apoyo necesario para su aprobación. Por lo tanto, quienes creen que constituye una solución estarán conformes de haber logrado su objetivo.

Tuve oportunidad de pronunciarme al respecto cuando la Comisión de Transportes solicitó a la de Constitución -que presido- un informe acerca de la constitucionalidad del proyecto. Sin entrar al fondo del mismo, ni a analizar su contenido, a la mayoría de los miembros de la Comisión nos pareció que era inconstitucional, por una razón muy simple: porque al imponer la limitación -que no está prevista en el Texto Fundamental- de suspender el acceso a la inscripción de taxis en el Registro respectivo, impide -no regula- el ejercicio de la libertad de trabajo durante determinado período, lo cual representa una clara contradicción con el tenor y el espíritu de la Constitución.

Es muy distinto estatuir que para ejercer un derecho se requieren tales y cuales requisitos, o que se puede hacer uso de él de una forma u otra, que establecer su suspensión, aunque sea por un tiempo, porque tal suspensión importa una prohibición. Cuando la Carta utiliza la palabra “regular”, no está permitiendo al legislador que prohíba. Sin embargo, lo que se plantea, pese a ser de carácter temporal, constituye una prohibición. En ese sentido pugna con la Constitución.

Ahora bien, entrando al fondo de la materia, estoy de acuerdo en que el problema existe y en su diagnóstico. Es evidente que en la gran mayoría de las ciudades -no en todas y, en consecuencia, probablemente no puede hacerse extensivo por igual a los pueblos y las ciudades más pequeñas-, en especial en las grandes, hay sobredimensionamiento de taxis. Ello va en desmedro no sólo de quienes realizan esta actividad económica, sino también de la ciudad porque exige mayor mantención de las calles y genera congestión por el exceso de vehículos en sistemas de circulación limitados, lo cual no hace aconsejable aumentar su número sobre todo en los lugares de mayor tráfico. Esa congestión daña el funcionamiento

de las ciudades y, por cierto, el problema de contaminación se agrava ya que el exceso de vehículos, por las distintas razones que conocemos, contribuye a incrementarla.

Es evidente que esta actividad debe estar regulada. Pero me parece que el texto que se nos presenta no solamente adolece de un vicio de inconstitucionalidad, sino que no apunta a resolver el problema. Como se ha informado que se va a cerrar el Registro, en estos días se han inscrito aceleradamente alrededor de 50 mil vehículos para llenar la posible necesidad de crecimiento en los próximos dos años, evitando así el efecto de la futura ley. Sea por la demora del trámite legislativo, o por lo que fuere, de hecho el proyecto -que, como dije, va a ser aprobado- será ineficaz, y en quienes se dedican a esta actividad quedará la impresión de que nosotros, a quienes nos corresponde legislar para resolver el problema, no hemos sabido encontrar una verdadera solución.

Quiero manifestarle al señor Ministro, con mucha honestidad y transparencia que, a nuestro juicio, esta iniciativa tiende a eludir la situación. Lo que debe hacerse es regular la actividad: fijar requisitos de ingreso, exigir capacitación de los conductores y seguridad de los vehículos, en fin, establecer normas que permitan restringir el acceso al sector y, por consiguiente, evitar su saturación. La suspensión de las inscripciones por dos años -reitero que de hecho la futura ley ya se ha burlado en estos días- significará que al cabo de ellos volveremos a la misma situación.

¿Qué respuesta daremos a quienes pidieron legislar al respecto? No estaremos en condiciones de responderles. Realmente, nos estamos engañando al aprobar el proyecto, y no sólo por el vicio de inconstitucionalidad que lo afecta, sino porque no resuelve el problema de fondo. La situación quedará exactamente igual pese a las inquietudes que se han planteado y a los fundamentos señalados aquí tanto por el señor Ministro como por los señores Senadores que lo han votado favorablemente creyendo que con él se soluciona el problema, en circunstancias de que no es así.

Debo expresar también al señor Ministro que si en verdad, por los antecedentes de que dispone, se justifica intervenir en este mercado, tiene que hacerse derechamente por la vía de la regulación y en la medida en que con ella no se conculque el ejercicio de la libertad. Pero es indispensable regular el acceso a la actividad a fin de que sirva a los usuarios y, además, no genere conflictos de congestión, no produzca daños en las calles y no ayude a contaminar. Y eso no se logra a través de la presente normativa.

Lamento mucho tener que votar en contra porque concuerdo en que esta actividad no puede seguir igual. Pero mi formación profesional como profesor de derecho constitucional en este caso me impide un pronunciamiento positivo.

Voto que no.

El señor MORENO.- Señor Presidente, junto con anunciar que votaré favorablemente deseo, en primer lugar, agradecer al señor Ministro y al señor Subsecretario el haber accedido a la petición que le formulamos, en representación de distintos Parlamentarios y acogiendo específicamente las solicitudes que nos hicieron los sindicatos y las federaciones que agrupan a quienes trabajan en esta actividad, en orden a incluir el proyecto en la Legislatura Extraordinaria. Agradezco la buena disposición del Gobierno.

En segundo término, no abundaré en los aspectos de constitucionalidad. Hago mías los argumentos dados por el Senador señor Hamilton. Desde mi punto de vista, ese aspecto se encuentra despejado.

Con referencia al fondo del asunto, es correcto lo señalado por algunos señores Senadores en el sentido de que el texto no resuelve de golpe el problema que está enfrentando la sociedad chilena. El país ha tenido y continúa teniendo un índice de crecimiento promedio del Producto de 7 por ciento al año, lo que implica una calidad de vida y un bienestar que no sólo se concentra en las ciudades o áreas metropolitanas, sino que va expandiéndose a las comunas rurales y semirurales. Esto significa que muchas poblaciones que en el pasado carecían de facilidades para desplazarse, hoy cuentan, incluso en los sectores más remotos, con los servicios que prestan quienes hacen de esta actividad su fuente de vida y de trabajo.

Es cierto que lo propuesto no es lo ideal, pero se orienta en la línea correcta de búsqueda de una solución. Como fruto de una serie de medidas que se están implementando en el marco del modelo económico imperante en Chile, numerosas personas que trabajaban como empleados en empresas privadas o como funcionarios públicos se han acogido a retiro, no obstante estar aún en edad de trabajar, o han tenido que dejar la fuente de ingresos con la cual mantenían a sus familias. Ahora muchas de ellas laboran en forma independiente precisamente en esta actividad. Me consta. Los veo en Rancagua, Rengo, San Vicente, Pichilemu, Santa Cruz, San Fernando... Esa gente, que pasó a formar parte del sector pasivo, se ha procurado, limpia y lealmente, una nueva fuente de ingresos. Se dice: "Bueno, estamos en una competencia abierta; en una fórmula según la cual geográficamente nuestras ciudades no están acondicionadas para recibir casi el doble del parque vehicular". No se está pidiendo regresar al estatismo; no se invoca el socialismo de Estado para que se establezcan limitaciones y regulaciones. Solicitan que se les garantice (a cambio de entregar servicio con automóviles en buenas condiciones, con seguridad para los pasajeros que transportan, entre los cuales incluso hay escolares) mayor estabilidad en sus ingresos, sobre la base de que el país acepta que en este momento se ha llegado transitoriamente a una saturación del parque vehicular.

Ahí está la lógica de la congelación temporal de las inscripciones.

Este problema debe ser enfrentado con una ley. No se trata de crear -como alguien dijo aquí- monopolios u oligopolios para que determinadas personas controlen un mercado, ni de generar condiciones negativas para que otros se incorporen a él. ¡No! Aquí hay un bien superior. Las calles de muchas de nuestras ciudades, incluso de las pequeñas, se encuentran congestionadas. Y, por lo tanto, mientras no seamos capaces de concebir otro sistema que facilite el desplazamiento de las personas desde el sector donde viven, estamos obligados a garantizar seguridad en el trabajo y adecuadas condiciones de vida para quienes hacen de esta actividad su medio de mantención.

En consecuencia, acojo la iniciativa como una medida provisoria.

Quiero hacer presente que la suspensión se había previsto por dos años, y que la discusión del proyecto ya lleva más de año y medio de atraso. Por lo tanto, las medidas que tratan de anticipar lo que va a ocurrir en nuestro país, por distintas razones -y aquí ha quedado en evidencia respecto de las previstas para un corto plazo-, terminan constatando por la fuerza de los hechos que tienen otras duraciones y diferentes mecanismos para su aprobación.

Voto con agrado a favor de este proyecto, y lo hago a petición de todas las asociaciones de taxistas o de transportistas dedicados a una labor de tal naturaleza, de mi Región y a nivel nacional, que nos han pedido que los representemos en el Senado.

El señor NÚÑEZ.- Señor Presidente, quedé bastante impresionado por la cifra entregada por el Senador señor Larraín, y me gustaría que el señor Ministro nos aclarara exactamente el número de taxis que se habrían inscrito durante el año y medio de tramitación del proyecto en debate. Porque si ingresaron 50 mil nuevos taxis, esta iniciativa legal no tiene ningún sentido, sería en la práctica un remedo de ley, pues no va a resolver absolutamente nada. Y ése es el problema más grave que a veces se nos presenta, que estudiamos proyectos carentes de aplicación práctica y que, posteriormente, parecen un engaño.

Por lo tanto, es muy importante conocer con exactitud las cifras, ya que en mi Región (la Sexta) -como lo señaló el Honorable señor Moreno- el incremento del parque automotriz, en especial el de taxis, es realmente impresionante.

Y lo cierto es que tal situación no sólo deriva -a mi juicio- de una actividad económica honestamente remunerada, sino que detrás de ella también se esconde una suerte de desocupación disfrazada.

En nuestras regiones, particularmente del norte, donde los trabajadores de las grandes empresas mineras -como CODELCO Chile- se han acogido al retiro voluntario,

resulta que el 80 por ciento de ellos terminan con un taxi. Y, si hace dos años esa actividad constituía una fuente efectiva de ingreso familiar que posibilitaba una buena subsistencia, honesta, etcétera, en este momento, objetivamente, no permite llevar una vida digna.

Si esto lo analizamos considerando la situación de Santiago, observamos que sin duda estamos frente a un problema social y económico bastante alarmante, que se esconde detrás de la actividad vinculada al taxi colectivo y particular.

Sólo quiero señalar un aspecto que a menudo no se toma en cuenta cuando se trata el tema del transporte público.

En el caso de los taxis, considero que la suspensión de la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros deberíamos también vincularla al hecho de que, en general, nuestras ciudades no están siendo adecuadamente tratadas desde el punto de vista de la planificación urbana. La mayor parte de ellas -ya no se trata sólo de Santiago- están colapsadas por la enorme incapacidad de prever exactamente el número de vehículos que se encuentran en condiciones de circular por sus calles. Los planes reguladores están atrasados, pues son muy pocos los municipios que los han aprobado; incluso, la mayoría de nuestras municipalidades no les da mayor importancia.

Es fundamental que la situación que afecta a los taxis colectivos y taxis básicos de nuestro país pueda ser enfrentada por los municipios con la máxima urgencia, porque sigo pensando que la medida propuesta en el proyecto, considerando, además, que ha sido cuestionada por la cifra que señalaba el Senador señor Larraín, no va a tener los efectos prácticos y concretos que concibieron los autores de la moción, entre los cuales hay señores Senadores.

A pesar de lo hecho notar respecto de su inconstitucionalidad -estoy convencido de que ello fue completamente resuelto-, voto favorablemente la iniciativa.

El señor PARRA.- Señor Presidente, también voto favorablemente el proyecto, asumiendo que no contempla una solución eficaz al problema y en la esperanza de que, en el plazo de los dos años de suspensión de las nuevas inscripciones en el Registro, efectivamente se presente a la consideración del Congreso Nacional una iniciativa que contenga una regulación adecuada y eficaz.

Tengo la convicción, además, de que ésta es un área en que debiera operar un traspaso de competencias, particularmente hacia las municipalidades y las Regiones, ya que, aun cuando el problema que nos ocupa específicamente se presenta con características similares en distintos puntos del país, la verdad es que tanto la naturaleza de la materia como las particularidades de la vida local hacen aconsejable que la regulación se dé en el nivel comunal.

Quiero sí, señor Presidente, hacerme cargo sobre todo del tema de la inconstitucionalidad. Declaro que estoy convencido de que el proyecto es perfectamente constitucional. Comparto en particular los argumentos dados por los Honorables señores Hamilton y Chadwick.

Sin embargo, deseo agregar, por mi parte, otros tres argumentos para enfatizar la constitucionalidad. Atribuyo importancia a esta precisión, porque, sin duda, puede marcar muchas otras decisiones del Congreso en el futuro y porque no quiero que una interpretación exegética de la Carta Fundamental la transforme en una camisa de fuerza en materia de regulación de la actividad económica.

En primer término, me parece que no hay interpretación constitucional válida como no sea -así lo ha enfatizado una y otra vez la jurisprudencia del Tribunal Constitucional- una interpretación armónica de la Carta que dé efectiva aplicación a los distintos preceptos que la integran. Rechazo, por lo mismo, una interpretación exegética, que es la impuesta, en este caso, por quienes han levantado la tesis de la inconstitucionalidad del proyecto.

En segundo lugar, desde la perspectiva de la interpretación armónica, no puede omitirse la necesaria correlación que existe entre los distintos preceptos del texto constitucional, pero muy especialmente entre los Capítulos I y III. No puede hacerse caso omiso de la imposición al Estado, contenida en su propio artículo 1º, de la obligación de velar por el bien común y de adoptar las medidas necesarias para alcanzar su realización.

En tercer término, por lo mismo, debe recordarse que, como lo señala el epígrafe del Capítulo III de la Carta Fundamental, no sólo se contemplan derechos, sino también deberes, y está implícito el deber que todos tenemos de contribuir al bien común.

Por la misma razón, no hay derechos ni libertades contemplados en la Constitución que sean absolutos. En particular, las libertades que se consagran en los números 16 y 21 del artículo 19 tienen limitaciones que esos mismos preceptos señalan y que dan especial fuerza a la iniciativa. Pero, en general, constituye también una limitación la obligación de todos de ejercer las libertades de manera de colaborar en la realización del bien común.

Concluyo, señor Presidente, con dos citas.

La primera está extraída del texto “Los Derechos Constitucionales”, escrito por uno de los autores de la Constitución de 1980, don Enrique Evans (Tomo I, página 19). Dice así: “La vigencia de los derechos humanos lleva implícito un deber: el ser humano, amparado por un cuadro de derechos, igualdades y libertades, debe usarlos para su propio desarrollo personal y para el progreso social; pero en caso alguno puede servirse de ese

cuadro ético y jurídico, fruto de tan largos y difíciles esfuerzos de la humanidad, para conculcar con ellos los derechos y libertades de otros hombres.”

En consonancia con ese criterio, el Pacto de San José de Costa Rica -que se halla incorporado en nuestro ordenamiento y que complementa la normativa constitucional, conforme al artículo 5° de la Constitución- en su artículo 32, sobre “Correlación entre Deberes y Derechos”, señala lo siguiente:

“1. Toda persona tiene deberes para con la familia, la comunidad y la humanidad.

“2. Los derechos de cada persona están limitados por los derechos de los demás, por la seguridad de todos y por las justas exigencias del bien común, en una sociedad democrática.”.

Sin duda, estas limitaciones dan absoluta constitucionalidad y legitimidad al proyecto en estudio. Ellas siempre deben tenerse en cuenta, particularmente cuando la objeción de constitucionalidad se plantea desde la perspectiva de una garantía como es la del N° 21° del artículo 19, que se halla contemplada sólo en la Carta Fundamental chilena y en ninguno de los Pactos internacionales que la complementan.

Voto que sí.

El señor RÍOS.- Señor Presidente, estamos frente a un proyecto con fundadas razones de inconstitucionalidad. Sin embargo, éste nos permite iniciar un debate que debe extenderse y profundizarse mucho más en lo concerniente a las libertades -como lo señaló el Senador señor Horvath- y al hábitat humano.

La iniciativa, de acuerdo con la labor que desarrolla el taxista en Santiago, Concepción, o en otros lugares, no tendrá mayor trascendencia. El Honorable señor Muñoz Barra -lamento que en este momento no esté presente; pero se lo diré en forma personal, por cuanto no deseo aludir a sus palabras en su ausencia-, quien fue uno de los señores Senadores que aprobaron el proyecto, señaló que desde el punto de vista técnico, en materia de transporte de pasajeros mediante taxis, la relación debería ser un auto por cada mil habitantes. Ése es su criterio. El resto de los señores Senadores no manifestaron opiniones distintas, por lo que debo suponer que quienes aprobaron la iniciativa en general sostienen lo mismo. Yo, naturalmente, estoy en absoluto desacuerdo.

Conforme a cifras del INE, al 30 de junio del presente año Santiago tenía 5 millones 922 mil 990 habitantes. Por lo tanto, de acuerdo con lo señalado por el Honorable señor Muñoz Barra, debería haber 5 mil 923 taxis, y estarían sobrando unos 54 mil. Sin duda alguna, ésa es la opinión de quien participó en el estudio del proyecto en la Comisión de Transportes. Supongo -no sé si será efectivo- que todos sus miembros comparten dicho criterio, pues el resto ha guardado silencio frente a esa cifra.

Por lo tanto, estamos ante una situación extremadamente compleja.

Con motivo del estudio de esta iniciativa, concurrieron invitados la FENATACH, la CONATACUCH, la FESITACOL, el Consejo Superior de Taxistas Básicos de Providencia, la ANAC, la CONUTACH, la SINUTACH. Echo de menos la presencia de los concejos comunales, que, teóricamente, representan a los habitantes. No existe su parecer al respecto.

¿Qué deseo decir con esto? El proyecto que nos ocupa -lo señalé anteriormente- abre las puertas para un análisis más profundo sobre el particular. El plazo de dos años, durante el cual teóricamente no ingresarán nuevos taxis a la circulación, no influirá en nada. Porque durante ese período Chile aumentará su población, más o menos, en 320 mil habitantes, lo cual, desde el punto de vista del Senador señor Muñoz Barra, significaría incorporar alrededor de 300 taxis más. Después de las cifras impresionantes que han dado a conocer tanto el señor Ministro como el informe, evidentemente que aumentar o disminuir en 300 vehículos el parque de taxis no influye en la situación actual.

A mi juicio, el proyecto demuestra preocupación por la materia; pero no se indican cuáles son los pasos siguientes. El Senado es el que teóricamente resolverá en dos años más acerca de la extensión o no del plazo que se propone como restricción para inscribirse en el Registro. El Honorable señor Ominami señaló categóricamente que sólo serán dos años, y punto. Así también yo lo sostengo y creo que es la opinión de todos.

Sin embargo, en esta materia no deseo que el plazo sea únicamente de dos años. Me parece que el proyecto es inconstitucional, y hay que resolver este aspecto hacia adelante. En tal virtud, creo en la existencia de cupos determinados o limitados por comuna, y, asimismo, en que debe haber mayor análisis en lo relativo a los buses destinados a servicios de transporte público de pasajeros. Al caminar por Santiago -gracias a Dios lo hago bastante poco- se puede observar que se encuentra repleto de grandes buses amarillos, que transportan sólo a cinco o seis personas. A este último respecto, valdría la pena saber cuántos boletos cortan al día, a fin de conocer realmente el negocio.

En definitiva, estamos frente al hecho de que la ciudad requiere mayor ordenamiento. Un menor número de taxis significará, a su vez, la adquisición de mayor cantidad de automóviles privados. Si el servicio de taxis es malo aumentará la compra de vehículos para uso particular. Todo ello se va dando constantemente. Por eso, se necesita normar el asunto. Comparto la idea de que se fijen números de vehículos, para lo cual hay que regionalizar el Ministerio del ramo. En Chillán me subí a un taxi en cuyo interior existía un letrero que advertía que en caso de algún inconveniente acerca del servicio de transporte había que dirigirse al SEREMI de Transportes en Concepción, ¡a 140 kilómetros del lugar



donde tomé el taxi! Este hecho tan absurdo -y ocurre, por cuanto es verdad lo que estoy diciendo- indica que hay una especie de centralismo en la ley en cuanto a la adopción de todas estas determinaciones, lo que naturalmente hace preciso llevar a cabo una modificación completa.

No obstante que votaré en contra del proyecto, quiero manifestar mi disposición a dialogar con las autoridades correspondientes para establecer una política que determine claramente la acción del transporte colectivo en los próximos dos años, fijándose fundamentalmente en las comunas o municipalidades las doctrinas de todo este proceso.

Voto que no.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Señor Presidente, ante todo, considero difícil conciliar en algunas oportunidades el bien común de la ciudad, de la nación, con los derechos personales.

Lo anterior se aprecia cuando se discute en este caso la supuesta inconstitucionalidad del proyecto. Después de escuchar las expresiones de algunos señores Senadores y de acuerdo con las consultas que he realizado, pienso honestamente que aquél es del todo constitucional. Sin embargo, el bien común obliga a resolver ciertas materias de competencia o de prioridad, y no cabe duda alguna de que, frente al tema en discusión, la primera prioridad es la salud de las personas.

La congestión vehicular, el exceso de taxis, la contaminación - independientemente de que se produzca por otros motivos-, están generando diversas dificultades, por lo menos en Santiago. Éste es un proyecto tendiente a resolver el problema de la capital, pues cuando se presentó, hace dos años, no tenía relación alguna con lo que ocurría en la mayoría de las ciudades de Chile. En efecto, en nuestro país no hay una ciudad con más alto nivel de estrés, particularmente en los choferes de taxis y de buses, que Santiago. Es algo verdaderamente inaceptable lo que está ocurriendo; la provocación que significa para el resto de la población la manera como se conduce, como se actúa, la forma como se está contaminando, la carencia absoluta de orden en esta materia.

Hace mucho tiempo, el doctor Otto Dörr, psiquiatra que se ha preocupado mucho sobre el particular y una de las más altas eminencias en su ámbito, señaló claramente que no había posibilidad alguna de resolver ese tema mientras no tuviéramos una intervención directa del Estado en el transporte colectivo de pasajeros. No existe la factibilidad de manejar las cosas de otra forma, ni siquiera con la tarificación vial, dada nuestra política de libre mercado.

Entonces, no cabe duda de que ése es un elemento prioritario frente al bien particular de cualquier gremio o grupo de la sociedad chilena. Y no lo pienso sólo en términos de los habitantes de las ciudades, sino también de quienes trabajan en este rubro.

Asimismo, estoy absolutamente de acuerdo con que debemos intervenir en el problema. Me alegro mucho de que algunos Honorables colegas, como el Senador señor Ríos, compartan la idea de que el Estado debe participar en su solución.

Me parece absolutamente razonable en sí misma una de las soluciones propuestas: si hay sobre stock de automóviles, no podemos manejar la cuestión de esa manera y, por ello, debemos impedir que aumente el número de taxis. Pero, ¡por favor!, esto es un “pelo de la cola”.

No me satisface el argumento de que “Vamos a empezar por esto”. Si es por eso, deberíamos controlar el sistema de locomoción colectiva. Con mucha mayor razón, me atrevería a pedir que limitáramos la internación de vehículos particulares, donde la gente con más dinero -aquí radica la ventaja de un país que crece- elude la restricción vehicular comprando tres, cuatro, cinco o seis autos.

No me parece una fórmula adecuada, pues no resuelve el problema. Tampoco soy partidario de legislar respecto de un problema cuya solución ya sería obsoleta: si existen 50 mil inscripciones solicitadas susceptibles de ser tramitadas en su totalidad -nadie ha desmentido esa cifra-, el proyecto en debate es absolutamente disparatado y no tiene ningún sentido.

Si el marco exclusivo de restringir el número de taxis existentes fuera razonable en sí mismo -cosa que no puede ocurrir en otras regiones como la nuestra, donde algunas personas han tenido que trabajar en esta actividad, dado que vivimos un problema de desempleo tremendo-, uno podría votar a favor de la iniciativa. Sin embargo, si enfocamos el asunto en el contexto de que el proyecto es inútil, como lo es a mi juicio; que no resuelve el problema de fondo, y que implica aceptar un paliativo muy pequeño, con el objeto de quedar relativamente tranquilos con lo que estamos aprobando, sin atacar la cuestión fundamental, razonablemente uno debería votar que no.

Por ello, manteniendo esa duda y contradicción de argumentos, me abstengo.

El señor SILVA.- Señor Presidente, el proyecto en debate nos crea perplejidad y hasta inquietud.

Recuerdo que cuando en el país había control de los precios y de las importaciones, cuando era necesario prohibir estas últimas se dictaba un decreto. Cuando éste estaba en tramitación, las solicitudes de importación se producían de golpe. Con ello, la medida se tornaba ineficaz. El Estado se abocó a solucionar tal problema. Para ello,

modificó la norma existente y determinó que tales decretos deberían entenderse tramitados desde el momento en que se expedían. Después, eran sometidos a un control para determinar su legalidad. De esa forma, se impedía administrativamente que se cometiere un verdadero fraude al Derecho, similar a la realidad en que nos encontramos.

Se ha manifestado que en Santiago existen 60 mil taxis y que, aproximadamente, hay 55 mil solicitudes de nuevas inscripciones. No sé si eso significa que la planta de taxis aumentará a un total de 100 ó 110 mil vehículos, lo cual implica una manifiesta aberración y, a la vez, un fraude al Derecho.

Sin embargo, como legisladores nos hallamos abocados a ponderar la existencia de este proyecto desde un punto de vista jurídico y de la determinación de la oportunidad, del mérito y de la conveniencia de la norma.

Descarto las argumentaciones vertidas desde el punto de vista de la eventual inconstitucionalidad del proyecto, porque sigo sosteniendo que afortunadamente vivimos en un Estado solidario, en donde el Gobierno y quienes ejercen el poder público, tienen el deber ético de adoptar las medidas convenientes en función del bien común.

Ya lo decía muy bien el Senador señor Parra: si el bien común está contemplado en la norma según lo preceptuado en el artículo 1º de la Constitución y conforme a la regulación del artículo 19 del texto constitucional, resultaría una interpretación demasiado estrecha sostener que en la iniciativa hay preceptos contrarios a la Carta Fundamental, interpretando demasiado exegéticamente el número 21 de su artículo 19, en consonancia con el número 26.

En verdad, se ha omitido expresar específicamente el contenido del número 9 del artículo 19 que nos autoriza a pensar que estamos en presencia de una norma genuinamente constitucional.

El problema de la conveniencia u oportunidad -el mérito, como ha dicho muy bien el Senador señor Hamilton- lo ha ponderado el Ejecutivo. Creemos contar con la oportunidad de hacer presente al señor Ministro que esa ponderación no se acaba con este proyecto, porque -aun en la hipótesis de hacer efectivo lo que se ha denunciado o lo que se ha comentado en cuanto al exceso de nuevas inscripciones-, aprobada una ley de esta naturaleza, al menos podrá impedirse a futuro el aumento de aquéllas; pero no cabe duda de que, a nuestro juicio, surge el deber imperativo para la autoridad que gobierna de tomar todas aquellas medidas fundamentales para evitar que circunstancias de esta índole puedan seguir generándose.

Lo anterior nos lleva, ineludiblemente desde mi punto de vista, a votar de manera favorable la disposición, porque creemos que de alguna forma se pueden evitar los excesos en una norma como ésta.

Hacemos votos para que el Ejecutivo solucione el problema que, al parecer, podría ocasionar graves daños. Al respecto, nos gustaría mucho escuchar la opinión del señor Ministro al término del debate.

Voto que sí.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Si lo permite la Sala, de acuerdo con el artículo 37 de la Constitución Política, como se han emitido algunos conceptos que podrían ser objeto de rectificación -que sería oportuno conocer a los señores Senadores-, concedo la palabra al señor Ministro.

El señor HOHMANN (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, sólo deseo precisar una cifra dada por el Honorable señor Larraín. Pienso que hubo un error, porque el número de solicitudes de inscripción de taxis desde el momento en que se presentó esta moción en el Congreso, alcanza en todo el país a aproximadamente 15 mil vehículos y no 50 mil. En rigor, en los últimos quince meses esa cifra ha ido decreciendo, aun cuando sigue siendo elevada. Pero es cuantitativamente menor.

El señor STANGE.- Señor Presidente, se ha sostenido que, a juicio de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, el proyecto en debate "no se aviene a la Carta Fundamental", pues con él se vulnerarían dos garantías constitucionales básicas: la igualdad ante la ley y el derecho a desarrollar cualquier actividad económica lícita. Sin embargo, al someter a votación tal iniciativa, debo entender que no se estimaría contraria a la Constitución, pues su objetivo busca satisfacer el bien común.

Agradezco al señor Ministro la rectificación o ampliación de la información que ha hecho respecto al número de vehículos.

Quiero dejar constancia de mi voto favorable al proyecto, pero debe ser el Gobierno el que en el uso de sus atribuciones y dentro de los dos años que se proponen, a través del Ministerio de Transportes, encuentre la solución para disminuir la congestión vehicular, la contaminación ambiental y regular la sobreexistencia de elementos de transporte público.

Comprendo a las directivas de automóviles de alquiler, pues ellos desean un período de congelamiento para organizar y dignificar el gremio. Quieren mejorar la presentación del conductor, educarlo en escuelas de conducción y dar una imagen más profesional. Desean ganarse el respeto del público.

Por otra parte, es imprescindible que los usuarios tengan mayor confianza y más seguridad al utilizar este sistema de transporte, pero para ello se necesita tiempo. Y la legislación complementaria para esos fines de que trata la iniciativa, la estimo aceptable, pero con la limitante de los dos años.

Voto que sí.

El señor VALDÉS.- Señor Presidente, el debate a ratos parece desproporcionado frente al tema, ya que se trata de limitar por dos años una determinada actividad. Se han planteado problemas jurídicos, constitucionales, en fin, todos demostrativos de que ciertas materias deberían entregarse más propiamente al control de las autoridades locales que a una legislación nacional.

Algo conozco de lo que pasa en lo referente a este asunto en otros países.

Reafirmo mi creencia de que en Chile debe regir como norma fundamental la libertad de las personas. Por temperamento, no soy regulador. No creo que en tiempos modernos se deban restringir iniciativas de cualquiera especie. Pero esa libertad tiene su contrapartida: el bien común, que es el de los demás sujetos. La paz y el progreso están en una justa ecuación entre la libertad de las personas y el derecho de los demás. Por eso nace el Código Penal; por eso las regulaciones legales; por eso el Derecho medioambiental; por eso las normas de salud; por eso toda la preceptiva que restringe la libertad de las personas.

En consecuencia, no me preocupa tanto el aspecto constitucional.

La Carta Fundamental establece al mismo tiempo dos principios: el de la libertad de las personas, de la industria y del comercio; y el del bien común, el de respeto a la comunidad. Estamos tal vez demasiado inficionados por el concepto de libre comercio, de libertad en el sentido económico, que tiene un límite: los otros son los demás valores. Por eso existe la pugna tan increíble entre el derecho de una empresa a construir una central hidroeléctrica, y el de nuestros compatriotas pehuenches, que se oponen a ello. Este conflicto lleva tal dimensión, que hoy he leído que los pehuenches descontentos con ENDESA, han recurrido al juez señor Garzón, de España, para que defienda sus intereses.

Éste es un ejemplo de globalización, la cual no gusta a algunos Honorables colegas; pero es una realidad que hasta nuestros compatriotas de esa etnia están utilizando.

Dicho esto, señor Presidente, nos encontramos frente a un problema que el Gobierno ha tomado, pero por una esquina: los taxis.

Oí decir al señor Ministro que Chile es el único país que está desregulado en esta materia. Todos los demás impusieron normas. Que nuestro país esté en tal condición es un error profundo. Si los demás países del mundo, los desarrollados, han creado regulaciones al respecto, es porque realmente se dieron cuenta de que hay un conflicto entre la libertad de

poseer una camión, un taxi o un colectivo y de utilizar las calles, y el derecho de la ciudad a defenderse contra la polución y contra la ocurrencia de accidentes.

Voy a votar a favor, pero lo haré casi por respeto al trabajo que han efectuado nuestros Honorables colegas en el despacho del proyecto; no porque esté convencido de que ésta sea una solución definitiva. Es un poco de anestesia para un problema que en nuestro país alcanza la mayor gravedad, la que, en todo caso, es menor a la del Perú, el cual tiene menos regulación en la materia. Cualquiera persona que vaya a Lima se va a encontrar con que allí el tráfico es caótico.

No quiero decir que el de Chile sea menos caótico. Se ve todos los días cuando uno viene a Valparaíso. Esta mañana, particularmente, en una parte de la Alameda, desde Avenida Brasil hacia el poniente, cinco microbuses se desplazaban por la vía en forma paralela. Realmente parecía una carrera romana de las que uno vio en la película “Ben Hur”. Es un atentado contra todo principio de decencia, de orden y de seguridad el hecho de que las micros, a las que se fijó una franja amarilla para delimitar sus pistas, la sobrepasen para adelantarse y “pescar” un boleto.

Creo que esa libertad es atentatoria contra la decencia de Chile. Y lo denuncian todos los extranjeros que nos visitan.

Viendo lo que pasa en otros países, se concluye que la libertad de transporte en Chile tiene que ser regulada. En Nueva York, donde viví diez años, el tráfico entero es municipal, al igual que en Washington, en San Francisco, en La Haya, en Francia, en Italia. Aquí tenemos libertad. Está bien, pero regulémosla en forma tal que sea razonable.

Aquí los alcaldes y los municipios deberían disponer de facultades para fijar el número de vehículos de transporte público que pueden transitar por las calles. En esas condiciones, yo estaría de acuerdo en hacer una reforma más completa.

Mientras tanto, voto a favor; aunque pienso que este proyecto es una especie de gutapercha aplicada a una caries que requiere un tratamiento mucho mayor.

El señor VEGA.- Señor Presidente, este asunto se ha analizado en numerosas ocasiones en la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales, y tiene que ver con un sinnúmero de factores del desarrollo económico nacional. Siempre se trata de la aplicación de medidas temporales, eventuales, y por esa razón nunca se llevan a cabo.

El problema del medio ambiente es, por supuesto, multifacético. Tiene que ver con todo lo relativo al desarrollo, porque se presenta en todas las regiones y ciudades del país. Sin embargo, en Santiago tal problema ya hizo crisis. Y eso sucede porque no se han tomado medidas de parche, que muchas veces son importantes. Todos desearían la adopción de un sistema globalizado, de un método de desarrollo y perfeccionamiento del ambiente

total. Eso no existe, porque el fenómeno de deterioro del medio ambiente se produce en el largo tiempo, y las medidas deben tomarse con la suficiente antelación.

Éste es un proyecto de ley de vigencia temporal -dos años- que permite un breve respiro para el reordenamiento del sistema vial de Santiago. En este aspecto, hemos caído en una incongruencia de la historia de nuestro desarrollo económico. Por un lado, se ha registrado un crecimiento por sobre el 7 por ciento. Tenemos un parque de taxis de 60 mil unidades, como lo mencionó un señor Senador. Se produce un crecimiento general de la ciudad, pero no hemos desarrollado la infraestructura necesaria para soportarlo. Esta magnitud de crecimiento reventó numerosas actividades, y el sistema de transportes de Santiago es un ejemplo de ello, con el ingreso de automóviles a la ciudad.

En lo relativo al sistema aeronáutico, enfrentamos crisis en numerosas regiones del país y en nuestras conexiones internacionales, debido al aumento acelerado del desarrollo, sin haber previsto una respuesta de apoyo en la infraestructura para sostenerlo. Eso redundo en permanentes crisis, como la que motiva el ordenamiento que quiere imponer el Ministerio de Transportes a través del proyecto en votación. Se trata de una vieja aspiración del sistema de transportes de Santiago. Lo conocí hace muchos años y me parece que la iniciativa es muy pertinente para el momento presente.

Voto que sí.

El señor BITAR.- Señor Presidente, mi voto a favor del proyecto se funda en dos criterios. Primero, el de respetar principios básicos. Segundo, el de que estamos adoptando una medida eficaz, aunque a mi juicio sólo parcialmente.

Desde el punto de vista de los principios básicos, muchos de los señores Senadores que me antecedieron en el uso de la palabra han planteado que aquí se está privilegiando el bien común -soy de la misma opinión- sin impedir la libertad de trabajo.

Desde el punto de vista de la eficacia y del servicio, creo que un respiro de dos años es conveniente, ya que da lugar a la posibilidad de una regulación inteligente. En ese sentido, quiero destacar también los números, para que se vea la utilidad de la medida. Según la información que nos ha entregado el Gobierno, el parque total de taxis era de 55 mil vehículos en 1990 y de 77 mil en 1994, mientras en 1998 alcanzó a los 123 mil. Y, como lo acaba de decir el señor Ministro, solamente desde que se presentó el proyecto de ley se han inscrito alrededor de 15 mil vehículos nuevos.

Además, es importante aclarar dos puntos que morigeran el efecto de esta medida desde el punto de vista del servicio a la gente.

El primero es que se contempla un intercambio entre las ciudades. El proyecto permite que una ciudad con excedentes pueda trasladar vehículos a otra que tenga déficit. De manera que será posible efectuar una compensación a lo largo del país, y eso es bueno.

En segundo término, cabe señalar que no existe la posibilidad de que uno tenga una especie de licencia para inscribir un auto mucho tiempo después. Esto es automático: uno tiene un vehículo y lo inscribe. Los que no se hayan inscrito a la fecha de promulgación de la iniciativa, simplemente no se habrán inscrito. Por consiguiente, el riesgo de que se hubiera creado una burbuja de licencias o solicitudes pendientes no existe. Creo importante despejar esa duda que se presentó en la mente de algunos señores Senadores a propósito de la intervención del Honorable señor Larraín.

Al igual que el Senador señor Valdés, estimo que el Gobierno y todos nosotros tenemos una responsabilidad bastante grande hacia el futuro. Porque los dos años que vienen no pueden ser simplemente de paralización; deben ser dos años de iniciativa. Y esa iniciativa tiene que moverse en la línea de regular el tipo de vehículos que se autorizará de aquí en adelante, los cuales deben cumplir ciertas condiciones de calidad; de regular el costo de entrar al sistema, el cual no puede ser muy bajo; y, sin duda, de llegar a tener un transporte público mucho más ordenado que el actual.

Ahora, desde la perspectiva de cómo se organiza una sociedad, hay tres o cuatro áreas de la actividad económica y del servicio público que son incuestionablemente relevantes para la presencia del propio sector público, a través de los municipios y otras entidades. La primera: la educación pública; la segunda: la salud pública, y la tercera: el transporte público. En todos los países desarrollados de Europa y en Estados Unidos, uno aprecia que en estas tres áreas existe una participación pública determinante. Y eso es una condición no sólo para la calidad de vida, sino también para la igualdad en las posibilidades de acceso a esos servicios, y no para una concentración de beneficios en manos de una minoría y el deterioro de la calidad del servicio para la mayoría de la población.

Por todas estas razones, a pesar de dar un paso muy parcial, el proyecto me parece adecuado. Pero, el problema de fondo es que tenemos dos años por delante, y hay que tomarlos en serio. Mas todavía: uno de esos años es de campaña presidencial, y un país debe reflexionar en tales períodos sobre qué quiere ser hacia el futuro, qué medidas nuevas va a tomar y cómo debe elaborar nuevos programas. En lo personal, creo que, con la contribución de todos, incluidos los dueños y los choferes de taxis y la gente que trabaja en el sector del transporte público o de buses, debemos elaborar iniciativas y propuestas que nos permitan dar un salto cualitativo en la calidad de los servicios que estamos entregando a la población de todo Chile.



Señor Presidente, voto a favor del proyecto, con las observaciones que he hecho en el sentido de aprovechar estos dos años de una manera inteligente para encontrar soluciones mejores que las que tenemos hoy.

He dicho.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En primer lugar, me alegro mucho de que el Senado apruebe este proyecto, tal como han solicitado los interesados, no porque solucione el problema del transporte público o los conflictos que genera, sino porque se requiere un plazo de dos años para hacer una adecuada regulación o tomar las medidas necesarias para que este sector funcione como realmente la ciudadanía se lo merece.

En segundo término, quiero referirme al tema de la constitucionalidad. En mi calidad de Presidente del Senado no podía declarar inconstitucional el proyecto, porque fue aprobado por la Cámara de Diputados. Pero, aun cuando no hubiere sido así, me parece que no hay ningún fundamento para tal declaración, toda vez que, en mi opinión, la garantía contemplada en el número 21º del artículo 19 de la Carta Fundamental es de menor rango que la contenida en el número 8ª del mismo artículo, donde se dice que “La ley podrá establecer restricciones específicas al ejercicio de determinados derechos o libertades para proteger el medio ambiente.”. A mi juicio, en este caso concreto la garantía del número 8ª prevalece sobre la del número 21º. Por tanto, ese asunto también tenemos que darlo por despejado.

En lo personal, espero que una vez aprobado el proyecto, con la colaboración de todos, tanto de los sectores interesados que participan en el transporte público como también del Ministerio y del Parlamento, podamos tomar las medidas que se requieren para evitar que se siga produciendo el fenómeno señalado aquí: en menos de ocho años, la flota de taxis ha crecido en 120 por ciento, y año a año se va incrementando en alrededor de 5 mil vehículos sólo en Santiago. Como bien se ha dicho, existe una desproporción en la relación de vehículo por habitante; de ello se dan cuenta los propios actores principales del transporte.

Por lo tanto, me alegro de que se apruebe el proyecto. Confío en que sea promulgado luego y en que el Ministerio y el sector de transportes puedan encontrar las soluciones que el país requiere en esta materia.

Voto que sí.

**--Se aprueba en general el proyecto (29 votos contra 10 y una abstención), y, por no haber sido objeto de indicaciones, queda aprobado también en particular.**

**Votaron por la afirmativa** los señores Aburto, Bitar, Bombal, Cantero, Cordero, Chadwick, Foxley, Gazmuri, Hamilton, Lagos, Lavandero, Matta, Moreno, Muñoz Barra,

Núñez, Ominami, Páez, Parra, Pizarro, Ruiz (don José), Sabag, Silva, Stange, Valdés, Vega, Viera-Gallo, Zaldívar (don Adolfo), Zaldívar (don Andrés) y Zurita.

**Votaron por la negativa** los señores Canessa, Cariola, Díez, Horvath, Larraín, Martínez, Pérez, Prat, Ríos, Urenda.

**Se abstuvo de votar** el señor Ruiz-Esquide.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Queda, por tanto, despachado el proyecto.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor HOHMANN (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, simplemente deseo agradecer la amplia votación en favor del proyecto. Es una iniciativa importante para el Ministerio, porque abre un espacio para la elaboración y tramitación de normas en esta materia, muchas de las cuales han sido propuestas en la Sala. Siempre hemos entendido el proyecto como una manera de abrir ese espacio, no como una solución de fondo. El Ministerio ha decidido ya -y dado a conocer- una serie de acciones encaminadas hacia una regulación mucho más importante y fundamental para este sector.

Señor Presidente, agradezco nuevamente a los señores Senadores que dieron su voto favorable al proyecto.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- No habiendo otro asunto que tratar, se levanta la sesión.

**--Se levantó a las 18:17.**

**Manuel Ocaña Vergara,**

Jefe de la Redacción