

2.ª Legislatura Extraordinaria

Sesión 9ª, en Miercoles 25 de Abril de 1945

(Ordinaria)
(De 16 a 19 horas)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR URREJOLA, DON JOSE FRANCISCO

SUMARIO DEL DEBATE

1. A petición del señor Martínez Montt, se constituye la Sala en sesión secreta para ocuparse de algunos asuntos de carácter particular.

2. Reanudada la sesión pública, el señor Azócar se refiere a los factores de riqueza y a la capacidad de producción en Chile, haciendo notar que si aquí se mirara con el optimismo razonado de los norteamericanos nuestro porvenir económico y se creara un misticismo alrededor del trabajo, uniendo los esfuerzos del Gobierno, los técnicos, los obreros y el capital y si a la vez se combatiera el analfabetismo, la incultura y el alcoholismo, este país podría producir no sólo para abastecer suficientemente el consumo interno, sino para exportar artículos agropecuarios, especialmente los llamados "alimentos protectores" (carne, leche y sus derivados, huevos, etc.), cuya amplia colocación en el mercado externo abre expectativas, nunca imaginadas antes, a la agricultura nacional. Contra la opinión de los que creen que Chile es un país esencialmente minero, fabril e industrial, sostiene la necesidad del desarrollo paralelo de la agricultura

con las demás industrias, señalando que las condiciones excepcionalmente adecuadas para el cultivo de la alfalfa en la mayor parte del territorio chileno, constituyen hoy una fuente de riqueza por sí sola superior a la que ha representado la industria salitrera. Termina sosteniendo que estos problemas de orden práctico han pasado a constituir la preocupación primordial de los estadistas de prestigio internacional, mientras en Chile cuestiones teóricas y secundarias absorben el tiempo y la atención del Gobierno, del Parlamento y de la prensa.

3. Queda inscrito el señor Martínez (don Carlos A.), para usar de la palabra en la sesión próxima.

4. Después de un debate de orden reglamentario, la Mesa pone en votación y resulta desechada una indicación del señor Guzmán don Eleodoro E.), para que se oficie a la Cámara de Diputados solicitando su asentimiento a fin de desglosar y tramitar como un proyecto separado la disposición contenida en la letra g) del artículo 6.º, del proyecto sobre autorización para celebrar un contrato de compra-venta de los bienes de la Com-

pañía Chilena de Electricidad Limitada, afectos al servicio tranviario, y creación de la Corporación de Transporte Colectivo.

5. A indicación (del señor Rodríguez de la Sotta, se acuerda suprimir la sesión del miércoles próximo, en vista de que el día martes el Senado no sesionará por celebrarse la Fiesta del Trabajo.

Se suspende la sesión.

6. A Segunda Hora continúa considerándose, en tercer trámite, el proyecto sobre autorización para celebrar un contrato de compra-venta de los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, afectos a los servicios tranviarios, y creación de la Corporación de Transporte Colectivo. Queda pendiente.

Usan de la palabra los señores Guevara, Grove (don Marmaduke), Martínez (don Carlos A.), Guzmán (don Eleodoro E.), Guzmán don Leonardo), Prieto, Azócar, Estay, Jirón, Ortega y Rodríguez de la Sotta.

Se vota en forma nominativa si el Senado insiste en mantener lo dispuesto en la letra g), del artículo 6.º, de este proyecto, y resulta aprobada la insistencia.

A petición de los señores Guevara, Martínez Montt y Grove (don Marmaduke), se acuerda insertar en el Boletín de la presente sesión, diversos documentos relacionados con el proyecto en debate.

Se levanta la sesión.

SUMARIO DE DOCUMENTOS

Se dió cuenta:

1. — De dos Mensajes de S. E. el Presidente de la República, por los cuales comunica que ha resuelto incluir entre los asuntos de que podrá ocuparse el Honorable Congreso Nacional en el actual período extraordinaria de sesiones, los siguientes proyectos de ley:

1.º — Sobre modificación al Código de Aguas.

2.º — Sobre autorización a la Municipalidad de Florida, de la Provincia de Concepción, para contratar un empréstito.

Se mandaron agregar a sus antecedentes.

2. — De dos oficios:

Uno del señor Ministro del Interior, por el cual comunica con fecha 20 del mes en curso ha dado respuesta a las observaciones formuladas por los Honorables Senadores, señores Walker y Jirón, sobre inclusión en la Convocatoria a sesiones extraordinarias del Congreso, del proyecto de ley que autoriza a la Municipalidad de San Bernardo, para contratar un empréstito.

Uno del señor Ministro de Tierras y Colonización, por el cual pone en conocimiento de esta Corporación que con fecha 16 del presente mes, por oficio N.º 4391, ha dado respuesta a las observaciones formuladas por los Honorables Senadores señores Martínez, (don Carlos Alberto) y Jirón, relativas al desarrollo del proceso criminal que se sigue por concesiones de tierras magallánicas.

Quedan a disposición de los señores Senadores.

3. — De una nota de la Confederación de Trabajadores de Chile, en que solicita el apoyo para la aprobación integral del proyecto de ley sobre creación de la Empresa de Transportes Colectivos, en la forma que se expresa.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri P., Arturo	Larrain, Jaime
Alessandri R., Fernando	Lira, Alejo
Alvarez, Humberto	Martínez, Carlos A.
Amunátegui, Gregorio	Martínez M., Julio
Azócar, Guillermo	Muñoz C., Manuel
Bórquez, Alfonso	Ortega, Eudécimo
Durán, Florencio	Ossa C., Manuel
Estay C., Fidel	Pino, Humberto del
Grove, Hugo	Prieto C., Joaquín
Grove, Marmaduke	Rivera, Gustavo
Guevara, Guillermo	Rodríguez de la S., Néctor
Guzmán E., Enrique	Torres, Isauro
Guzmán C., Leonardo	Videla L., Hernán
Haverbeck, Carlos	Walker L., Horacio
Jirón, Gustavo	
Secretario: Altamirano, Fernando.	
Prosecretario: González D., Gonzalo	

ACTA APROBADA

Sesión 7.ª ordinaria, en 18 de abril de 1945.

Presidencia del señor Urrejola, don José Francisco.

Asistieron los señores: Alessandri P., Arturo; Alessandri R., Fernando; Amunátegui, Azócar, Bórquez, Durán, Errázuriz, Estay, Grove, Marmaduke, Guevara, Guzmán, Eleodoro E., Guzmán, Leonardo, Jirón, Larraín, Martínez, Carlos A.; Martínez Montt, Muñoz, Ortega, Ossa, Pino, Humberto del, Prieto, Rivera, Torres, Videla y Walker; y los señores Ministros del Interior y de Hacienda.

A las cuatro veintidós pasado meridiano, el Honorable señor Rivera reclama de la hora. Hecho el llamado reglamentario, se reúne el quórum legal a las cuatro veinticinco pasado meridiano, procediendo la Sala a constituirse en sesión.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 5.a, especial, en 13 de abril, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 6.a, Ordinaria, en 17 del mismo mes, queda en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

A petición del señor Guzmán (don Eleodoro E.), se acuerda incluir como cuenta de la presente sesión, una moción de que es autor Su Señoría en unión del señor Ortega, por la cual se proroga el plazo de vigencia de la ley de pensión de gracia acordada en favor de la viuda e hijos menores de don Pedro León Ugalde.

Incidentes

El señor Martínez (don Carlos Alberto), se refiere a actuaciones del Consejo de Defensa Fiscal, en el proceso por irregularidades en la concesión de tierras margallánicas, y da lectura a diversos antecedentes oficiales producidos sobre el particular, haciendo notar que sólo merced a la intervención personal del Presidente de la República se ha logrado resguardar los intereses del Fisco, comprometidos en ese proceso.

Termina solicitando se dirija oficio a S. E. el Presidente de la República, transcribiéndole las observaciones de Su Señoría.

Después de una breve intervención del señor Walker, se acuerda por asentimiento unánime, dirigir el oficio solicitado por

el señor Martínez, (don Carlos Alberto), no a S. E. el Presidente de la República, como lo ha pedido, sino al Ministro del Ramo, correspondiente.

Usa en seguida de la palabra, el señor Azócar, quien tomando pie en recientes declaraciones hechas por el Primer Ministro inglés, Mister Winston Churchill y otros estadistas extranjeros, en el sentido de que el principal problema de un país lo constituye la atención de la Agricultura, a la que está directamente vinculada la alimentación popular; recuerda que Su Señoría, desde los comienzos de la guerra, ha venido sosteniendo la necesidad de organizar la economía agraria chilena, como economía de guerra, a fin de obtener de las tierras el máximo de rendimiento.

Se extiende con este motivo en diversas consideraciones, como ser: la necesidad de despachar prontamente el proyecto de ley que modifica la organización de la Caja de Crédito Agrario; la de estimular la producción de los artículos alimenticios llamados "protectores", y evitar la intervención perturbadora de organismos que hoy no están organizados sobre bases técnicas.

Con motivo de este incidente, usan, además, de la palabra, los señores Ossa, Grove, (don Marmaduke), y Martínez. (don Carlos Alberto).

Se suspende la sesión.

Segunda Hora

Modificaciones de la Honorable Cámara de Diputados al proyecto sobre autorización para celebrar un contrato de compraventa de los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, afectos al servicio tranviario, y creación de la Empresa de Transportes Colectivos

Se continúa, en primer término, la discusión pendiente de la sesión anterior, acerca del tercero de los artículos en que la Honorable Cámara de Diputados ha transformado el artículo 1.º del proyecto del Senado, y no habiendo usado de la palabra ningún señor Senador, se da tácitamente por aprobado.

En discusión las modificaciones de la Honorable Cámara de Diputados al artículo 3.º del proyecto del Senado, modifica-

ciones que la Comisión de Gobierno propone seger, se dan tácitamente por aprobadas.

En discusión la enmienda de la Cámara de Diputados al artículo 4.º del proyecto del Senado, enmienda que consiste en la supresión de dicho artículo, la que es compartida por la Comisión de Gobierno, se da tácitamente por aprobada, quedando, en consecuencia, suprimido el artículo.

En discusión la modificación introducida por la Cámara al artículo 5.º del proyecto del Senado, que, como en el caso del artículo 4.º anterior, consiste en la supresión del mismo, idea también compartida por la Comisión de Gobierno; usan de la palabra los señores Prieto y el Ministro de Hacienda.

Cerrado el debate, se da tácitamente por aprobada la modificación de la Honorable Cámara, quedando, en consecuencia, suprimido el artículo.

Se entra a continuación a considerar por incisos y letras separadas las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara, en el artículo 6.º del proyecto del Senado.

Por asentimiento tácito se dan sucesivamente por aprobadas las modificaciones que inciden en el inciso primero, y letras a) y b), de este artículo 6.º.

En discusión la modificación introducida en la letra c) de dicho artículo 6.º, el señor Errázuriz aboga por su rechazo.

Cerrado el debate, y por asentimiento unánime de la Sala, se da por rechazada la referida modificación a la letra c).

A continuación y por asentimiento tácito, se dan por aprobadas las modificaciones relativas a las letras d) y e), de este artículo, modificaciones que, en cuanto a esta última letra, significa su supresión.

Las modificaciones a la letra f), de este artículo, quedan pendientes para ser consideradas en el orden en que vienen expuestas en el oficio de la Honorable Cámara de Diputados.

Se entra a considerar la modificación introducida por la Honorable Cámara en la letra g), de este artículo, modificación que consiste en suprimirla, y usan de la palabra los señores Errázuriz, Estay, Ministro de Hacienda, Prieto, Grove, (don Marmaduke), Guzmán, (don Leonardo),

Alessandri, (don Fernando); Ministro del Interior, Azócar y Ortega.

A esta altura del debate se formula indicación para prorrogar la hora por el tiempo necesario, para dar término a la discusión de las enmiendas introducidas en esta letra g)

Votada la indicación de prórroga, resulta aprobada por 19 votos a favor, 2 en contra y 1 abstención.

Se continúa la discusión y usa de la palabra el señor Guevara, quien pide segunda discusión, debidamente apoyado por los señores Guzmán, (don Eleodoro Enrique) y Jirón.

Por asentimiento tácito se da por aprobada la indicación de segunda discusión.

Queda con la palabra el señor Jirón.

Se levanta la sesión.

CUENTA DE LA PRESENTE SESION

Se dió cuenta:

1.º— De los siguientes mensajes del Ejecutivo:

Santiago, 25 de abril de 1945. — Tengo el honor de comunicar a V. E. que, en uso de la facultad que me confiere el artículo 57 de la Constitución Política de la República, he resuelto incluir entre los asuntos de que podrá ocuparse el Honorable Congreso Nacional, en el actual período de sesiones extraordinarias, el proyecto de ley que autoriza contratar un empréstito a la Municipalidad de Florida (Provincia de Concepción).

Saluda atentamente a V. E. — J. A. Ríos M. — A. Quintana Burgos.

Santiago, 25 de abril de 1945. — Tengo el honor de comunicar a V. E. que, en uso de la facultad que me confiere el artículo 57 de la Constitución Política de la República, he resuelto incluir entre los asuntos de que podrá ocuparse el Honorable Congreso Nacional, en el actual período de sesiones extraordinarias, el proyecto de ley que aprueba el Código de Aguas (2.º trámite constitucional).

Saluda atentamente a V. E. — J. A. Ríos M. — A. Quintana Burgos.

2.º — De los siguientes oficios ministeriales:

Santiago, 24 de abril de 1945. — Por oficio N.º 1,276, de 18 del actual, V. E. se sirve poner en conocimiento de este Ministerio, la petición formulada por los Ho-

norables Senadores, señores Horacio Walker y Gustavo Jirón, en el sentido de que se incluya entre los asuntos de que puede ocuparse el Honorable Congreso Nacional, en el actual período de sesiones extraordinarias, el proyecto de ley que autoriza a la Municipalidad de San Bernardo, para contratar un empréstito.

Al respecto, me permito manifestar a V. E. que con fecha 20 del actual se remitió a esa Honorable Corporación, el oficio correspondiente, con el cual se satisficó la petición de los señores Walker y Jirón.

Saluda atentamente a V. E. —A. Quintana Burgos.

Santiago, 24 de abril de 1945. — Con referencia a su nota N.º 1262, de 12 de abril en curso, en que esa Honorable Corporación, a nombre de los Honorables Senadores señores Carlos Alberto Martínez y Gustavo Jirón, reitera el suscrito el oficio que enviara a instancia del señor Martínez, solicitando informe sobre el proceso criminal que se sigue por concesiones de tierras magallánicas, me es grato comunicar a V. E. que este Ministerio dió respuesta a la aludida nota por oficio N.º 4.391, de fecha 16 del presente mes.

Saluda atentamente a V. E. —J. Manuel Casanueva.

3.º — De una nota de la Confederación de Trabajadores de Chile, en la que solicita el apoyo para la aprobación integral del proyecto de ley sobre creación de la Empresa de Transporte Colectivo, en la forma que se expresa.

Se mandó agregar a sus antecedentes.

DEBATE

PRIMERA HORA

Se abrió la sesión a las 16 horas 27 minutos, con la presencia en la Sala de 12 señores Senadores.

El señor Urrejola (don José Francisco) (Presidente).— En el nombre de Dios, se abre la sesión.

El acta de la sesión 7.a, en 18 de abril, aprobada.

El acta de la sesión 8.a, en 24 de abril, queda a disposición de los señores Senadores.

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

—El señor Secretario da lectura a la Cuenta.

ASUNTOS DE CARACTER PARTICULAR

El señor Urrejola (Presidente).— Terminada la Cuenta.

No hay Tabla de Fácil Despacho.

En la Hora de Incidentes, ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

El señor Martínez Montt.— Ruego al señor Presidente, se sirva recabar el asentimiento de la Sala para destinar los últimos diez minutos de la Primera Hora a tratar la reapertura del debate en el proyecto relacionado con la pensión de gracia de la viuda del señor Gana Herrera.

El señor Secretario.— Son dos los asuntos de gracia pendientes.

El señor Walker.— Podrían tratarse los dos.

El señor Urrejola (Presidente).— El H. Senado ha oído la indicación del H. señor Martínez Montt para destinar los últimos diez minutos de la Primera Hora a tratar asuntos de carácter particular.

Si al H. Senado le parece, se procederá de inmediato en la forma indicada.

—Acordado.

Se va a constituir la Sala en sesión secreta.

SESION SECRETA

La Sala se constituyó en sesión secreta a las 16 horas 31 minutos.

FACTORES DE RIQUEZA Y CAPACIDAD DE PRODUCCION EN CHILE

—Se reanudó la sesión pública a las 16 horas 40 minutos.

El señor Urrejola (Presidente).— Se constituye la Sala en sesión pública.

Ofrezco la palabra.

El señor Azócar.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor Urrejola (Presidente).— Tiene la palabra el H. señor Azócar.

El señor Azócar.— Ayer deseaba referirme a un problema a que atribuyo gran importancia, pero, como se trató de otros asuntos y, en seguida, comenté las observaciones formuladas por el H. señor Larraín, no tuve oportunidad de hacerlo.

Voy a referirme al ambiente económico

de nuestro país, problema que poco preocupa a nuestros políticos, como si no tuviera ninguna importancia en nuestra vida económica, no obstante tener una influencia decisiva en el bienestar colectivo.

¿Por qué el chileno es pesimista? Muchas veces me he formulado esta pregunta. ¿No podemos, acaso, producir lo necesario para subsistir? Desde luego, debo anotar que pocos países están en situación más favorable que Chile para alimentar bien a sus cinco millones de habitantes.

En efecto, como lo he repetido en distintas ocasiones, para alimentar en forma ideal a un pueblo, se necesita media hectárea de tierra cultivada por habitante, y para nutrirlo con los alimentos denominados protectores, se necesita una hectárea en vez de media. Pues bien, tenemos en Chile veinte millones de hectáreas; en consecuencia, éste debería ser el país mejor nutrido, ya que tiene exceso de tierras que pueden producir lo necesario para alimentar a su población.

Nuestras tierras son fértiles, no pobres, como se dice generalmente; pero, como la opinión del que habla poco significa, y como aquí siempre se da más crédito a la opinión de los técnicos extranjeros, debo recordar que en una oportunidad mi Honorable colega don Marmaduke Grove expuso en esta Sala opiniones de técnicos extranjeros que comparaban la fertilidad de las tierras de Chile con la de otros países. Y tales técnicos llegaban a la conclusión de que las tierras de Chile eran mejores que las de muchos países que tienen una gran producción agropecuaria, cuyos pueblos se encuentran en un estado de nutrición superior. Nuestras tierras, dijo, son fértiles —factor de riqueza— y, si a esto agregamos que podemos producir la mayor parte de los abonos, nadie puede negar lo paradójico que resulta que nosotros difícilmente podamos producir los alimentos necesarios para nuestro consumo.

Sabemos que las tierras necesitan nitrógeno. Pues bien, tenemos el mejor nitrógeno del mundo, no sólo para nuestro consumo interno, que es insignificante, sino también para contribuir a la fertilización de las tierras de otros países.

Por otra parte, tenemos también potasa y cal en abundancia; en cambio, hay déficit de fosfato, que es, por lo tanto, el abono que más necesitamos. Pero, como en nuestro país no ha habido ni hay una po-

lítica de larga vista, los políticos y estadistas de otros tiempos, miopes ante estos problemas, vendieron el fosfato y dejaron a Chile sin este valioso elemento, necesario, no sólo para que las tierras den mejores rendimientos, sino también para que los productos contengan fósforos y cal, que son elementos esenciales para la vida.

No obstante la carencia de este elemento, hay en Chile materias primas para elaborarlo. También habríamos podido traerlo de otro país. La Argentina tiene tierras fértiles y no necesita de sus fosfatos; debiéramos haber aprovechado la época en que en ese país se permitía su exportación, para haber traído a Chile la mayor cantidad de fosfato que hubiera sido posible. Sin embargo, ello no pudo hacerse porque existía una ley aquí en Chile que prohibía la importación de fosfatos, y esta ley sólo se derogó en los precisos momentos en que Argentina prohibía la exportación de sus fosfatos.

Además, en estos momentos, no se dan facilidades a los industriales que se dedican a la producción de fosfatos, para que puedan traer la materia prima que necesitan.

Cuando se disintió el proyecto relacionado con la Compañía Sud Americana de Vapores, yo dije que no habría fletes para nuestro cabotaje ni para transportar los elementos necesarios para nuestra vida. Se hicieron muchas argumentaciones; se dijo que sobrarían los fletes y que debíamos hacer este negocio. Como estamos en una economía utilitaria, aquí no se miran más que los negocios de resultados inmediatos. Resultado: que hoy no hay fletes para transportar las materias primas necesarias para la elaboración de los fosfatos y, en consecuencia, nuestra agricultura —que en estos momentos debe desarrollar al máximo su capacidad de producción, tanto para el consumo interno como para el externo— se encuentra sin este elemento que es esencial para obtener buenos rendimientos.

Pero dejen constancia, señor Presidente, de que Chile, con una buena organización, puede tener los fosfatos que se necesitan, y, si tenemos —como ya lo he dicho— nitrógeno, cal y potasa, quiere decir que Chile dispone de todos los elementos fertilizantes para tener los alimentos que se necesitan y mantener en buen estado de nutrición al pueblo.

Hace poco, leía en el cable —que tanto nos enseña en estos momentos— la opinión de notables economistas americanos, los que, después de hacer un estudio de la situación económica y social de todos los países de América, llegaron a la conclusión de que los economistas latinoamericanos tienen un problema grande, y éste consiste —dicen— en la necesidad de organizar sus economías, indicar la organización de esas economías, para mejorar el nivel de nutrición de sus habitantes. Pero nuestros grandes economistas, a quienes admiro, en cuyos consejos me inspiro, cuyos estudios leo con ocasión de las grandes polémicas, ni siquiera se han preocupado de estos problemas. Sólo se preocupan del déficit del presupuesto y del circulante.

El señor Grove (don Marmaduke).— Y de desvalorizar nuestro peso.

El señor Azócar.— Asuntos mucho más importantes son estos otros; aquéllos son secundarios ante la trascendencia de éstos.

En nuestro país, el economista que quiere surgir, que quiere tener gran prestigio, debe hablar todos los días de los grandes déficit, de los grandes gastos, de la forma cómo hay que detenerlos; pero de estos otros problemas, que son los que más interesan al país, no se preocupan. Ni a la prensa, ni a los políticos, ni a los Partidos tampoco les interesan, y, si llega a haber algún interés, éste es secundario, en relación con los otros que ponen en primer plano y que no son primordiales.

En nuestros campos hay 460 mil obreros, y, si mecanizáramos la agricultura, si hiciéramos técnicamente los cultivos, podríamos establecer que hay exceso de obreros campesinos. Mientras en los campos se está hablando del éxodo de los obreros campesinos, mientras los agricultores reclaman por falta de brazos, la realidad es que, en nuestros campos, hay exceso de trabajadores. Lo que pasa es que nuestros obreros no dan el rendimiento que dan los obreros de otros países. Establecer las causas de esto sería materia de largo estudio, pero creo que las causas primordiales de ello debemos atribuir las a la falta de cultura, al analfabetismo y a la embriaguez.

Por otra parte, los partidos de Izquierda — y también el Senador que habla, como hombre de Izquierda — propiciaron la sindicalización campesina, que es, en estos momentos, la manzana de la discordia entre

los partidos de Izquierda y de Derecha, y tal vez no sea posible organizar el Ministerio debido a este problema. Sin embargo, la cuestión no debe plantearse en esa forma. El campesino no va a obtener ningún beneficio con sindicalizarse, a pesar de que el sindicato es, primordialmente, un medio para obtener mejoramientos económicos, porque la situación en que se encuentra hoy día la industria en Chile no permite proporcionar al obrero campesino ese mejoramiento económico.

Este problema está planteado en su verdadera forma en casi todos los países, menos en el nuestro, que es un país de frases. Basta que a alguien le guste una frase para que ésta se ponga de moda y se propague por todas partes; y basta que alguien no acepte la frase de moda para que sea calificado de reaccionario, aunque con su vida entera haya demostrado lo contrario.

El problema en Chile ha sido planteado en esta forma: el obrero campesino debe tener el mismo salario que el obrero industrial. Yo no soy demagogo, sino hombre de realidades, y conozco la agricultura: creo que si mañana se impusiera esa fórmula, equivaldría a producir la bancarrota de nuestra agricultura. Sin embargo, estas cosas hay que iniciarlas alguna vez. Yo he afirmado que estas reformas no se hacen de la noche a la mañana, como se dice, sino que es necesario hacerlas paulatina y gradualmente. Hay que colocar a la agricultura en condiciones de poder mejorar los salarios, y para esto hay que comenzar por lograr que el obrero campesino aumente su rendimiento, porque, como ya lo he dicho y repetido en muchas ocasiones — y en esto sigo el ejemplo de los católicos cuando afirman que hay que repetir las cosas para que entren alguna vez en la mente de los hombres...

El señor Lira Infante.— ¡Y en la de Su Señoría, también...!

El señor Azócar.—... el rendimiento de nuestros obreros es muy inferior al de los obreros campesinos de otros países.

Dice Mr. Henry Wallace que un obrero campesino norteamericano alimenta a 65 habitantes. En cambio, señor Presidente, un obrero campesino nuestro alimenta sólo a 10 habitantes. Hay, pues, una gran diferencia, y esto es lo que motiva la diferencia también enorme que existe en lo que respecta a los salarios que ganan unos y otros.

Quando estubo en Chile Mr. Wallace, recuerdo que este gran político americano me interrogó en el fundo del Honorable Senador señor Ossa acerca de los salarios que se pagan en nuestro país, e inmediatamente los comparó con los que perciben los obreros campesinos en Estados Unidos.

Aun cuando reconozco que los obreros de este fundo estaban en una situación superior a los de muchos otros, su "standard" de vida era bajo y su remuneración, comparada con la que se paga en Estados Unidos, también era escasa.

Peró nuestro agricultor no podrá nunca mejorar el rendimiento del obrero, no podrá conseguir que su trabajo sea más productivo, mientras no se preocupe de mejorar y elevar su nivel de cultura. Porque ¿a qué se debe esta falta de rendimiento?

Como he dicho más de una vez, en primer lugar, a que la inmensa mayoría de nuestra población campesina es analfabeta, y es un hecho ya demostrado que el rendimiento de un analfabeto es inferior al de un obrero que posee suficiente cultura. Otro factor que falta a nuestra agricultura para que el obrero pueda dar un mayor rendimiento, son los medios mecánicos de producción. En nuestro país carecemos de ellos. ¿Por qué tiene el obrero campesino de Estados Unidos ese gran rendimiento? Porque tiene medios mecánicos de producción; porque allá la agricultura está mecanizada.

En Chile se habla de la necesidad de mecanizar la agricultura. Pues bien, yo poseo alguna experiencia acerca de este asunto, pues he propiciado, predicado y practicado la agricultura mecanizada. Por eso, puedo asegurar que dado el precio a que se vende la maquinaria agrícola, esta mecanización, si bien no es un negocio ruinoso, por lo menos todavía no es un buen negocio en Chile. La maquinaria es sumamente cara.

Además, señor Presidente, como la mayor parte de nuestros obreros son analfabetos, es imposible que puedan ser buenos mecánicos. El elemento obrero capacitado para manejar las máquinas en los campos es sumamente reducido.

En consecuencia, lo que se precisa es empezar por la base del problema: por educar a nuestro pueblo. Y a propósito de esto, quiero hacer en este momento un recuerdo de ese gran concepto que emitiera el ex Presidente don Pedro Aguirre Cerda: "Gobernar es educar". En realidad, el problema de la educación está íntimamente relacionado

con el problema de la producción, y no podríamos mejorar nuestro rendimiento y ampliar nuestra capacidad productiva sin solucionar previamente este problema.

Además, el alcoholismo hace tales estragos en los campos, que, en general, podría decirse que es inútil tratar de mejorar los salarios a los obreros, porque obrero que obtiene este mejoramiento es obrero perdido, ya que se alcoholiza. Y los que tenemos sentimientos de solidaridad social y queremos ir en ayuda de la clase asalariada, señor Presidente, no podemos dejar de sentirnos profundamente decepcionados ante esta realidad. Por eso, aplaudo la iniciativa del Director General de Informaciones y Cultura, don Anibal Jara, que está desarrollando una enérgica campaña destinada a combatir el alcoholismo. Sin embargo creo que esto, no se puede realizar con propaganda en los diarios, porque los analfabetos no los leen. Es preciso tomar medidas más drásticas, porque en los campos, en los villorrios agrícolas, se puede comprobar que por cada veinte casas hay diez cantinas...

Si no se toman medidas contra el alcoholismo, es inútil que tratemos de mejorar los salarios de los obreros agrícolas, pues lo que obtendremos no será un mejor "standard" de vida, sino un mejor "standard" de alcohol para el campesino.

Chile tiene actualmente uno de los pueblos más desnutridos y puede y debe llegar a tener uno de los mejor alimentados.

La nueva dieta aconsejada por la ciencia para nutrirse viene también en nuestra ayuda. Todos los pueblos aspiran a tener alimentos "protectores" con lo que se abre una gran posibilidad a Chile para transformarse en exportador de alimentos. En efecto, en el mundo hay una verdadera revolución en materia de alimentación. La ciencia afirma que el hombre necesita no sólo de los alimentos productores de energía, sino también de los llamados "protectores". Los Congresos Científicos sobre alimentación han llegado a la conclusión de que pueden considerarse felices las naciones que tienen condiciones para producir alimentos "protectores". Pues bien, Chile es una de ellas. Y me parece que no sólo deberíamos producir esos alimentos para nosotros, sino también exportarlos a los países que, por su clima o por la calidad de sus tierras, no pueden producirlos. Esto abre un enorme porvenir a nuestra agricultura. Cuando se dice que Chile no puede ser un país agrícola

la, como manifestaba alguien hace poco al expresar que se sentiría feliz el día en que el último arado de Chile se destruyese, queriendo demostrar que el porvenir de Chile está en la industria, se revela un total desconocimiento del problema. Los actuales descubrimientos de la ciencia, en lo que se refiere a los alimentos "protectores", abren un brillante porvenir para nuestra agricultura.

Por otra parte, la técnica ha resuelto el problema de la conservación de estos alimentos, de su transporte y de la mecanización que debemos emplear para producirlos con mayores rendimientos. Hasta hace poco, no se sabía cómo transportar estos alimentos; los fracasos de su exportación eran grandes, y su conservación deficiente. Pero hoy día la guerra ha aportado experimentos que han dado espléndidos resultados en el transporte y conservación de estos productos, con lo cual se han obviado las dificultades para desarrollar su producción.

En Chile tenemos, por ejemplo, el problema de la leche; no alcanzamos a producir la que necesitamos para nuestro consumo. Pero si nuestro país se organizara, podría producir este alimento en forma que satisficiera las necesidades del pueblo. Sin embargo, según la opinión de los técnicos, este país reúne condiciones extraordinarias para desarrollar esta industria, en circunstancias que el alimento número uno que señala hoy día la ciencia está constituido por los productos lácteos. La técnica ha enseñado cómo conservar estos productos para transportarlos a los países que no pueden producirlos; y se ha llegado a la conclusión de que los países con mucha densidad de población no deben dedicarse a la producción de ganado y de productos lácteos. En cambio los de poca densidad de población son los que deben producir leche, carne, etc. Como en los países de Europa se ha destruido toda la ganadería — esa ganadería formada en el transcurso de miles de años hoy día no existe — el único recurso de carne y leche para la Humanidad son estos países pequeños. Y Chile, señor Presidente, tiene condiciones extraordinarias por su clima, por las características de su terreno, por la calidad de pasto y forraje que produce, etc... Nosotros no admiramos nuestro país, porque estamos viendo su belleza y su capacidad de producción a diario. Pero los extranjeros, que comprueban aquí, por ejemplo, la forma en que se produce la alfalfa, el

"tónico de la ganadería" como se la ha llamado, se admiran, pues en otros países unas cuantas hectáreas de alfalfa se señalarían como una riqueza enorme. Nosotros podemos producirla desde Arica hasta Bío Bío y aún más allá, hasta Temuco, como lo ha hecho el Honorable señor Haverbeck. La alfalfa podría ser, señor Presidente, para nuestro país, una riqueza superior a la del salitre. Sin embargo, esto no se ha apreciado debidamente.

Por otra parte, tenemos la posibilidad de que en nuestras fábricas, con las materias primas existentes, se obtengan determinados productos y subproductos de exportación y consumo. Sin embargo, no hay ninguna organización para aprovechar esos subproductos y éstos se han estado exportando a vil precio.

La producción de carne y de leche podría ser industrializada entre nosotros. ¿Por qué no hemos movilizad o estos recursos para el consumo de nuestro pueblo, primero, y para exportar, después? Porque no hemos tenido el valor, el carácter, la iniciativa, la fuerza la visión, ni la capacidad para hacerlo. Nos preocupamos solamente de menudencias y no somos capaces de comprender que estas riquezas, puestas por la naturaleza a nuestro alcance, nos darán el bienestar.

Pero un país no puede ser únicamente industrial agrícola; también necesita desarrollar el resto de su industria para mejorar el "standard" de vida del pueblo. Sin embargo, tampoco puede afirmarse, como en Chile lo han hecho muchos, que nuestro país deba ser sólo industrial, porque no puede existir industria sin agricultura, como tampoco, podría existir agricultura sin industria; son dos actividades que deben marchar entrelazadas. Eso es lo que dice hoy día la ciencia económica. ¿Quiénes consumen los productos agrícolas? Los obreros de la industria, y viceversa. En consecuencia, si hay malestar en la agricultura, también lo habrá en la industria, y no se puede mejorar el "standard" de vida de un pueblo ni con la agricultura sola, ni tampoco con la industria sola. El "standard" de vida se mejora con gran producción agrícola e industrial.

¿Tiene Chile condiciones para ser industrial? La afirmativa se impone. Basta señalar las minas de carbón, las caídas de agua y las materias primas de que disponemos. Por otra parte, tenemos buenos ingenieros, técnicos especializados, capacidades

organizadora y no carecemos de elementos para formar buenos obreros calificados.

Todo es para mirar al porvenir con confianza y optimismo. Estamos de acuerdo en organizar bien nuestras finanzas, en detener la inflación, en reducir la burocracia, en defender nuestra moneda, en trabajar más y con mejores rendimientos, en la necesidad de ahorrar, de detener los gastos públicos, en hacer sacrificios en bien del futuro, en dar al capital las garantías correspondientes; y no obstante, ciertos grupos se empeñan en desprestigiar nuestros propósitos para crear un ambiente económico desfavorable.

Esta es la desgracia de este país: si están las Derechas en el Gobierno, las Izquierdas desprestigian su labor; si están las Izquierdas gobernando, las Derechas se encargan de hacer igual cosa y forman así, en cada etapa de Gobierno, un ambiente económico desfavorable. Por eso; sin razón alguna que lo justifique, huyen los capitales del país, y el daño que se hace a éste con esa campaña de desprestigio es enorme.

Hace poco, una persona cuyo nombre no quiero citar por no colocarla en una situación difícil, aunque sí puedo decir que es una persona autorizada, que me daba la información con pleno conocimiento de causa, me decía que a la Argentina habían salido de Chile 1.200 millones de pesos. ¿Qué daño más grande se hace con esto al país! ¿Acaso los capitales no tienen garantías en Chile? ¿Acaso el capital en Chile está en peligro? ¿Quién amenaza al capital? Nadie. Por el contrario, nuestra legislación ha establecido una situación de privilegio que el capital no tiene en ningún otro país del mundo.

En consecuencia, no hay ninguna razón para estos temores, máxime cuando las propias Izquierdas, los partidos de avanzada, han dicho: el capital es tan necesario como lo son la luz, el agua, el calor. Pero se siguen desprestigiando mutuamente los partidos políticos y se sigue atacando o saboteando nuestra economía.

Es una miopía de nuestros capitalistas y de esos grupos, porque en estos momentos es sumamente peligroso hacer uso de estas armas que son vedadas y que, en estos momentos, lo son más que nunca.

El señor Urrejola (Presidente).— Solicito el asentimiento de la Sala para prorrogar la hora hasta que termine el Honorable señor Azócar.

Acordado.

El señor Azócar.— Voy a terminar, señor Presidente.

Nuestra producción actual es sólo de 13.143 millones.

Debemos aumentar esta producción, porque no es suficiente para mantener un alto nivel de vida. Todos los países que han querido elevar el "standard" de vida de sus pueblos, han debido, previamente, aumentar sus producciones.

El señor Bórquez. — ¿Su Señoría ha hablado de 13 millones?

El señor Azócar.— Son trece mil ciento cuarenta y tres millones de pesos, Honorable Senador.

Es insuficiente para tener un buen nivel de vida. Por eso en otros países bien organizados, como Suecia, los líderes obreros se preocupan de estos problemas económicos; son verdaderos profesores de economía y llevan el convencimiento al pueblo de que para tener mejores salarios y un mejor nivel de vida en general, es necesario producir más y trabajar por que la producción aumente. Esto debe ser dado a conocer en los sindicatos.

En Suecia, los líderes de los sindicatos dan conferencias sobre esta materia, para persuadir a los obreros acerca de lo que he expresado.

Es inútil que continuemos prometiendo a los obreros mejor alimentación, mejor vestuario y vestido, si no producimos más. Es lo mismo que pensar que un particular con un trabajo reducido pueda tener un nivel de vida superior.

Debemos todos convencernos de que el "standard" de vida sólo se mejora con una mayor producción.

La humanidad trabaja y produce para consumir.

Las creaciones y métodos de la ciencia y la técnica muy poco significarán, a menos que eleven realmente el nivel de vida y alivien la dureza del trabajo humano.

Debemos crear un misticismo alrededor del trabajo y llevar a la clase trabajadora el convencimiento y la seguridad de que si trabaja más comerá mejor, vestirá mejor, tendrá mejor habitación y cultura..

Del trabajo del obrero, de la capacidad técnica, de la comprensión del capitalista, depende el futuro. Y, como dice un escritor americano — yo cito continuamente escritores americanos, porque admiro el talento, la capacidad y hasta el ingenio de los economistas que se han formado en ese país,

para el bien de la humanidad y no sólo para el de su propia patria...

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — ¿De quién es la cita que lee Su Señoría?

El señor **Azócar**. — Lo que acabo de leer es mío.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — Lo felicito, porque creía que sería de un economista reaccionario.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Muchas veces lo hemos dicho.

El señor **Azócar**. — ... si podemos convertir en realidad las condiciones que anhelamos, entonces nada impide que miremos el futuro con confianza y optimismo. Podrá ser un porvenir de un nivel de vida cada vez más alto... Esto es por lo que todos debíamos luchar, para que nuestro pueblo tenga cada vez una nivel de vida más alto. Los Presidentes de la República deberían comenzar sus Mensajes diciendo, en este año se ha mejorado el nivel de vida de los habitantes en tal proporción; pero todos siguen con la rutina de hacer sobresalir problemas secundarios, anteponiéndolos a estos otros que son fundamentales.

“Podrá ser un porvenir de un nivel de vida cada vez más alto, con trabajo para todos — agrega este economista — y brindando a cada cual su parte de la abundancia puesta a nuestro alcance por la naturaleza, la ciencia y el esfuerzo humano. Todo esto podremos obtenerlo con sólo alargar la mano al establecer una cooperación entre el Gobierno, el trabajo y el capital, encaminada a dejar que nuestros vastos recursos conduzcan a la nación a la prosperidad”.

Este optimismo americano, razonado, es el que falta a nuestros políticos, que con su pesimismo están creando un ambiente económico desfavorable al país, que puede ser fatal para el régimen democrático y aún para el régimen capitalista.

Si nos asustamos de una inflación tan fácil de remediar, ¿qué actitud asumiremos frente a la depresión que está a la vuelta de la esquina?

En otra oportunidad me voy a ocupar de este problema que es de palpitante actualidad. Pero quiero terminar recordando al Honorable señor Presidente, que es tan católico, lo que dijo un Papa: “la deflación sola ha producido en la humanidad más mal que el diluvio”.

Sin embargo, la deflación ya está hacien-

do estragos y no se toman las medidas científicas, técnicas, adecuadas, a fin de poner término a los males que engendra.

He dicho.

INSCRIPCION PARA USAR DE LA PALABRA

El señor **Martínez** (don Carlos Alberto). — Señor Presidente, yo quisiera que dar inscrito para la sesión próxima.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Quedará inscrito el Honorable Senador, como lo ha solicitado.

INVITACION A LA CAMARA DE DIPUTADOS PARA DESGLOSAR UNA DISPOSICION DEL PROYECTO SOBRE TRANSPORTE COLECTIVO

El señor **Secretario**. — El Honorable señor Guzmán, don Eleodoro E., formula indicación para que se dirija oficio a la Honorable Cámara de Diputados, solicitando su asentimiento para desglosar la letra g) del artículo 6.º del proyecto sobre Corporación de Transporte Colectivo, en actual discusión, para los efectos de tramitarla como un proyecto de ley separado.

El señor **Martínez** (don Carlos Alberto). — ¡Muy bien!

El señor **Martínez Montt**. — Pero ¿se podría hacer esto en un tercer trámite?

El señor **Walker**. — Evidentemente que no.

Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor **Walker**. — Estimo que a esta altura de la discusión del proyecto no procede desglosar un artículo, porque ya estamos en el tercer trámite constitucional. Es obligación del Honorable Senado pronunciarse sobre las modificaciones que haya hecho la Honorable Cámara de Diputados y no puede rehuir este deber porque la Constitución se lo impone en el artículo 50, al establecer los trámites de toda ley. No puede el Honorable Senado sustraerse a este régimen de revisión a que está sometido el proyecto.

Dice el artículo 50 de nuestra Constitución: “El proyecto que fuere adicionado o corregido por la Cámara Revisora, volverá a la de su origen; y en ésta se entenderán aprobadas las adiciones o correcciones con

el voto de la mayoría de los miembros presentes"; y continúa dando una serie de reglas que obligan al Honorable Senado a seguir este trámite constitucional.

Por lo demás, ello está de acuerdo con nuestro Reglamento que, en su artículo 59 dice: "En el Orden del Día se guardará rigurosamente la unidad del debate, y no podrá admitirse indicaciones sino para los objetos siguientes"; y enumera taxativamente las indicaciones que pueden formularse, entre las cuales no se encuentra esta idea de desglosar un artículo que ha sido materia de un pronunciamiento por parte de ambas Cámaras. Además, el artículo 76 de nuestro Reglamento dice que "la discusión particular tiene por objeto examinar el proyecto en sus detalles, y aprobar, modificar o reprobar cada uno de sus artículos". No puede, por tanto, el Honorable Senado decir: "Aprobaré estas modificaciones y sobre estas otras no me voy a pronunciar".

Dice el Reglamento que está obligado a pronunciarse sobre cada uno de los artículos del proyecto. Por eso, rogaría al Honorable señor Guzmán, don Eleodoro E., que no insistiera en su indicación, porque sería sentar un fatal precedente para la tramitación de las leyes el que nosotros aprobáramos parcialmente un proyecto y no nos pronunciáramos sobre determinados artículos. Nuestra misión es dar un pronunciamiento íntegro sobre cualquier proyecto que nos envíe la Honorable Cámara, dado el tercer trámite a que estamos abocados.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.) — ¿Me permite, señor Presidente?

El señor **Urrejola** (Presidente). — Tiene la palabra el Honorable señor Guzmán, don Eleodoro.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — He formulado la indicación teniendo presente el Art. 57 del Reglamento que dice: "Durante el tiempo destinado en las sesiones ordinarias a incidentes, podrán los Senadores tratar de los negocios que estimen convenientes para el mejor desempeño de su cargo, respetándose el precepto del artículo 39 número 2.º de la Constitución".

El artículo 39 número 2.º de la Constitución dice: "Son atribuciones exclusivas de la Cámara de Diputados fiscalizar los actos del Gobierno. Para ejercer esta atribución, la Cámara puede, con el voto de la mayoría de los Diputados presentes adoptar acuerdos o sugerir observaciones que se

transmitirán por escrito al Presidente de la República". Parece que no es el caso del artículo 39 de la Constitución.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — En la Hora de Incidentes se pueden formular todas las indicaciones que deseen los señores Senadores; pero siempre, naturalmente, que no sean antirreglamentarias.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Pero aquí no tiene ninguna limitación.

El señor **Walker**. — El objeto de ese artículo es que los señores Senadores puedan cumplir con el deber de hacer presente las necesidades de sus respectivas agrupaciones. En la práctica se ha entendido que los señores Senadores pueden tratar de cualquiera materia. Esto lo vemos diariamente; pero, como muy bien ha apuntado el Honorable señor Rodríguez de la Sotta, esto juega, naturalmente, dentro de las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias que rigen para el desempeño del cargo. Que se pueda tratar una materia o los negocios que se estimen convenientes no quiere decir que puedan hacerse indicaciones contrarias al régimen constitucional y al Reglamento.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.) — ¿Me permite, señor Presidente?

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

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Yo creo, señor Presidente, que la indicación que he formulado es procedente. Sin embargo, me someto a lo que sobre el particular resuelva la Mesa.

El señor **Urrejola** (Presidente). — La indicación que ha presentado Su Señoría, al haber sido formulada en el Orden del Día, no habría sido procedente, porque el artículo 59 del Reglamento en forma clara y precisa se lo habría impedido.

Comprendo que Su Señoría, al presentar su indicación, ha querido armonizar en ciertos puntos con la doctrina sustentada por el Honorable señor Walker, que es perfectamente clara: la discusión particular tiene por objeto examinar los proyectos en sus detalles, aprobando, modificando o rechazando cada uno de sus artículos. Teniendo en vista que en el proyecto que ocupa hoy el Orden del Día, la función del Honorable Senado es la de Cámara revisora, Su Señoría ha formulado una indicación en la Hora de Incidentes para que se dirija oficio a la Honorable Cámara de Diputados con el objeto de ver si allí se acepta o no el des-

glose de una disposición del proyecto que se encuentra en tercer trámite en el Senado. La Mesa cree que, de acuerdo con el Reglamento, puede formularse esta indicación. El Honorable Senado podrá aceptar o rechazar la indicación que ha formulado Su Señoría, la cual es admisible a votación por haber sido presentada en la Hora de Incidentes; si se hubiera presentado en el Orden del Día, habría sido desestimada por la Mesa.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Por esa razón la he presentado en los Incidentes.

El señor **Walker**. — Estimo que las indicaciones que inciden en la discusión del proyecto deben formularse en el Orden del Día y con motivo de esa discusión. No podría, so pretexto de las amplias facultades que da el Reglamento para tratar cualquiera materia en la Hora de Incidentes, pedir que se aprobara en tal forma el artículo tal del proyecto, porque ese artículo deberá discutirse en el Orden del Día.

En consecuencia, no se puede pedir en la Hora de Incidentes que se apruebe en esta forma o que se modifique en esta otra, un artículo, porque para eso el Reglamento ha dividido las tareas del Honorable Senado y ha dispuesto que las sesiones se dividan en Tabla de Fácil Despacho, Incidentes y Orden del Día. En consecuencia, no puede solicitarse que en Fácil Despacho se trate una materia que pertenece a Incidentes ni vice versa, ni tampoco que una materia del Orden del Día se trate en Incidentes.

Debemos encuadrarnos dentro de las disposiciones del Reglamento que han dividido nuestras sesiones, dedicando cada parte de ellas para un objeto preciso y determinado. Lo contrario equivaldría a hacer una amalgama de materias del Orden del Día y de Incidentes. Me parece que esto no es reglamentario y estoy seguro de que el señor Senador autor de la indicación va a compar-tir mi opinión.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.) — Estoy de acuerdo en aceptar la solución que la Mesa dé a este asunto.

El señor **Lira Infante**. — Desearía dar otro antecedente que espero que sea tomado en cuenta, tanto por la Mesa como por el Honorable Senado.

Según entiendo, este proyecto tiene urgencia declarada y, en tal caso, el Honorable

Senado no puede, por una indicación formulada en la Primera Hora, postergar el despacho de un proyecto que tiene un plazo determinado de discusión. Me parece que esta consideración es bastante atendible y posiblemente bastará para desechar la indicación del Honorable señor Guzmán, don Eleodoro, por improcedente.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Es-timo poderosa esa razón, pero es el caso que la Mesa se encuentra abocada a la presentación de una indicación que no tiene otro objeto que consultar a la Cámara de Diputados si acepta que una disposición del proyecto que el Senado discute en tercer trámite se desglose con el objeto de tramitarla como proyecto separado.

Los señores Senadores pueden votar en contra de esta indicación, sea porque la consideren improcedente o sencillamente por que no la aceptan. Esta indicación ha sido formulada en la Hora de Incidentes; no coarta la libertad del Senado para continuar la discusión; la Cámara de Diputados puede también, si esta Corporación lo estima conveniente, aceptar o rechazar la sugerencia de desglosar este artículo del proyecto.

El señor **Rivera**. — El Honorable señor Guzmán don Eleodoro, no ha pedido que se vote su indicación, sino que la Mesa resolviera si es admisible a votación.

El señor **Walker**. — Pero es necesario pronunciarse sobre ella.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Yo respeto los principios reglamentarios. Creo que mi indicación es procedente y he pedido que la Mesa se pronuncie al respecto.

Si la Mesa resuelve negativamente, no insistiré en mi petición.

El señor **Urrejola** (Presidente). — La Mesa pone en votación la indicación, porque estima que no está en desacuerdo con lo que establece el artículo 57.º del Reglamento.

El señor **Martínez Montt**. — ¿Y en qué situación quedaría el proyecto, señor Presidente?

El señor **Urrejola** (Presidente). — El Senado puede aprobarlo o rechazarlo.

El señor **Martínez Montt**. — Pero estamos discutiendo el proyecto.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Sí, Honorable Senador; pero dentro del Orden del Día.

El señor **Martínez Montt**. — El pun-

to en que incide esta indicación, está en segunda discusión.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Continuaría la discusión.

El señor **Martínez Montt**. — Como estamos en la segunda discusión de un inciso de un artículo del proyecto, adoptar esa determinación equivaldría a pedir tercera discusión. Creo que la Mesa está en un error, porque si estamos ya en segunda discusión, el nuevo trámite equivaldría a una tercera discusión y no puede admitirse una tercera discusión ni se puede enviar un oficio en ese sentido a la Honorable Cámara de Diputados, porque tendríamos que entrar a discutir nuevamente este inciso y no se podrá seguir tratando el proyecto.

¿Cuál sería entonces, la determinación de la Mesa, señor Presidente?

El señor **Urrejola** (Presidente). — Si Su Señoría estima que esto no es conveniente ni está claro, puede solicitar que el asunto pase en informe a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia.

El señor **Martínez Montt**. — Este asunto ya está resuelto por la Comisión.

El señor **Alessandri** (don Fernando). — La Comisión puede emitir un nuevo informe sobre la materia, Honorable Senador.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Lo que procede ahora, es que se vote la indicación.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Se va a votar la indicación del Honorable señor Guzmán.

El señor **Secretario**. — El señor Presidente pone en votación la indicación del Honorable señor Guzmán, don Eleodoro, para que se dirija oficio a la Honorable Cámara de Diputados solicitándole su asentimiento para desglosar la letra g) del Art. 6.º del proyecto sobre adquisición de bienes de la Compañía Chilena de Electricidad Ltda., afectos al servicio tranviario, y tramitarlo como proyecto separado".

El señor **Walker**. — Debemos dejar constancia de que esta indicación no impide que el Senado se pronuncie sobre el artículo correspondiente.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Así es Honorable Senador.

—Durante la votación.

El señor **Martínez** (don Carlos A.) — Voto que sí, para mejorar el proyecto.

El señor **Torres**. — Quiero recordar al Honorable Senado que en el año 1941, cuan-

do discutíamos aquí un proyecto de reforma a la Ley de Empleados Particulares, el proyecto llegó en segundo trámite a esta Honorable Corporación y aquí se acordó pedir a la Honorable Cámara de Diputados que desglosara varios artículos.

El señor **Walker**. — Pero ahora se trata de un proyecto en tercer trámite.

El señor **Torres**. — En realidad, en esa ocasión se trataba de un proyecto en segundo trámite.

El señor **Alessandri** (don Fernando). — Se estaba discutiendo el proyecto en el Orden del Día.

El señor **Torres**. — Se discutía el proyecto en el Orden del Día, y el Honorable Senado, tomando en cuenta que el contenido de determinados artículos se refería a una materia extraña al fondo mismo del proyecto en debate, acordó hacer a la Honorable Cámara de Diputados, la petición a que me refiero.

En esa oportunidad ocurrió más o menos lo mismo que sucedería si se aceptara la indicación del Honorable señor Guzmán. Creo que la letra g) del artículo 6.º es una materia que incorporó la Honorable Cámara de Diputados en el segundo trámite del actual proyecto y que el Honorable Senado no consideró en el primer trámite.

El señor **Rivera**. — Es todo lo contrario.

El señor **Estay**. — Todo lo contrario; fué aprobada por el Honorable Senado.

El señor **Prieto**. — Aprobada por el Senado y rechazada por la Cámara de Diputados.

El señor **Rivera**. — De manera que no sirve el argumento de Su Señoría...

El señor **Torres**. — Entonces es a la inversa. Se ha dado a conocer un punto de vista que creo debe considerarse, cual es el de desglosar esta parte del proyecto —la letra g) del artículo 6.º— para tramitarla separadamente.

Bien es cierto que esta proposición no se formula en el segundo trámite del proyecto, como ocurrió cuando discutimos la ley de Empleados Particulares, pero estamos usando el mismo procedimiento, o sea, el de dejar algunas disposiciones —en este caso una sola— para tramitarlas por cuerda separada, a fin de no tener que pronunciarnos sobre su contenido en un momento como éste, en que desgraciadamente tratamos un proyecto con urgencia. Me parece que esto podríamos hacerlo sin ningún in-

conveniente, puesto que no se trata del fondo mismo del proyecto sobre creación de la Empresa de Transportes, sino de un tema que no tiene mayor importancia respecto del contenido substancial de la ley en proyecto.

Porque creo que no hay ningún inconveniente en dejar un poco de lado la letra g) del artículo 6.º, acepto la indicación del Honorable señor Guzmán, don Eleodoro.

El señor **Rivera**.—Me parece que la indicación formulada es totalmente improcedente en estos instantes y que ni siquiera debería ser sometida a votación.

El artículo 49, inciso 2.º, de nuestro Reglamento, dice lo siguiente:

“La primera hora se destinará al Acta, a la Cuenta, a los asuntos de fácil despacho y a los incidentes extraños al Orden del Día”.

En este caso se trata de una materia que está en el Orden del Día y, por consiguiente, no se puede tratar en la Hora de los Incidentes.

La disposición citada concuerda con una análoga que contiene el Reglamento de la Honorable Cámara, y es muy natural, porque si por indicaciones hechas en la Hora de Incidentes se pudieran tratar materias que figuran en el Orden del Día, se prestaría para sorpresas, ya que muchos Honorables Senadores que tuvieran interés en terciar en el debate de un determinado proyecto del Orden del Día, podrían encontrarse con que en la Hora de Incidentes ese asunto había sido eliminado de dicha tabla.

Por ese motivo, estimo improcedente la indicación formulada, la cual, en mi concepto, ni siquiera debiera ser sometida a votación.

Pediría pues, al Honorable señor Guzmán que dejara su indicación para la Segunda Hora.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Estamos en votación.

El señor **Rivera**.— Con el asentimiento de Su Señoría podría hacerse.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — En la Segunda Hora no puede hacerse lo que Su Señoría ha indicado. Precisamente, durante la discusión del Orden del Día eso no se puede hacer. De ahí que haya formulado mi indicación en la Hora de Incidentes, pues el artículo 57 da opción para hacerlo, como podrá comprobarlo Su Señoría por una lectura atenta de esa disposición reglamentaria.

El señor **Rivera**.— Mantengo mi opinión, y si no se puede hacer a Segunda Hora, quiere decir que no se puede hacer en ningún momento.

El señor **Rodríguez de la Sotta**.— Estoy completamente de acuerdo con la doctrina que han sostenido los Honorables señores Walker y Rivera. Aparte eso, hay otra razón de orden material que hace inadmisibles esta indicación, de tal manera que si nosotros la aprobáramos, no podría tampoco cumplirse su finalidad. En efecto, ¿con qué antecedente podría la Honorable Cámara de Diputados resolver este punto, si los antecedentes tienen que continuar en poder de esta Corporación? Tendría que comenzar por pedir a remisión de los autos, como se dice en lenguaje judicial. ¿Cómo podría la Honorable Cámara de Diputados pronunciarse sobre un proyecto que está en tercer trámite en el Honorable Senado?

Voto que no.

El señor **Estay**.—Entiendo que, en el tercer trámite de un proyecto, no se pueden hacer otras modificaciones que las que consistan en aprobar o rechazar las innovaciones introducidas por la otra Cámara.

El señor **Urrejola** (Presidente).— En el Orden de Día, Honorable Senador.

El señor **Estay**.— En el Orden del Día. Aún más, el artículo 59 del Reglamento, en su número 5.º, dice:

“Artículo 59.—En el Orden del Día se guardará rigurosamente la unidad del debate, y no podrán admitirse indicaciones sino para los objetos siguientes:

“5.º.—Para dividir un artículo complejo o para hacer en él adiciones, supresiones o enmiendas”.

La Hora de Incidentes no es la pertinente para hacer esta clase de indicaciones; porque la que se ha presentado importaría una supresión...

El señor **Urrejola** (Presidente). — ¿Me permite, Honorable Senador?

La indicación es para dirigir oficio.

El señor **Estay**.—Según el Reglamento, eso no puede hacerse. El artículo que he citado lo impide.

No debiera haberse puesto en votación esta indicación; pero ya que así se hizo, voto que no.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — ¿Me permite, señor Presidente?

No quisiera repetir las razones que ya he dado, para insistir en que la indicación que

he presentado es procedente; pero me obliga a hacerlo el hecho de que el Honorable señor Rivera haya planteado esta cuestión diciendo que la indicación no es procedente, porque en conformidad a lo que dispone el artículo 49 del Reglamento, no puede formularse en esta Hora. ¡Pero si el Reglamento tampoco permite hacerlo en el Orden del Día!

El señor **Rivera**.—Entonces, no puede hacerse nunca.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.).—No, Honorable Senador. En conformidad a lo que dispone el artículo 57 del Reglamento, puede formularse esta indicación en la Hora de Incidentes. Por lo tanto, voto que sí.

El señor **Secretario**.—Resultado de la votación: 14 votos por la negativa, 5 por la afirmativa, 2 abstenciones y 1 pareo.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Desechada la indicación.

SUPRESION DE UNA SESION

El señor **Secretario**.—El Honorable señor Rodríguez de la Sotta ha formulado indicación para suprimir la sesión del miércoles próximo, en atención a que el día martes 1.º de mayo no habrá sesión por celebrarse la Fiesta del Trabajo.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Si le parece al Honorable Senado, se aceptaría esta indicación.

Aprobada.

Se suspende la sesión.

—Se suspendió la sesión a las 17 horas 45 minutos.

SEGUNDA HORA

—Continuó la sesión a las 18 horas, 19 minutos.

EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTE COLECTIVO.—ADQUISICION DE LOS BIENES DE LA COMPAÑIA CHILENA DE ELECTRICIDAD AFECTOS AL SERVICIO TRANVIARIO.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Continúa la sesión.

El señor **Secretario**.—Corresponde continuar discutiendo la modificación introducida por la Honorable Cámara de Diputados en la letra g) del artículo 6.º del proyecto sobre creación de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Estaba con la palabra el Honorable señor Guevara, que en este momento no se encuentra en la Sala.

Ofrezco la palabra.

El señor **Jirón**.—Podríamos esperarlo un momento, señor Presidente. Se encuentra en los pasillos, de manera que ha de venir de un momento a otro.

—(Entra a la Sala el Honorable señor Guevara).

El señor **Urrejola** (Presidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Guevara.

El señor **Guevara**.—En la sesión de ayer di a conocer una denuncia que se hizo en la Honorable Cámara de Diputados sobre los remates de microbuses y de autobuses que se verifican por orden de los empresarios.

Para no cansar a los Honorables Senadores, no daré lectura a diversas planillas de lote de remates de microbuses y góndolas, y sólo pediré su inserción en el Diario de Sesiones.

El señor **Martínez Montt**.—¿Me permite, Honorable Senador?

En atención a lo mucho que se ha hablado sobre estos asuntos y a la circunstancia de existir comunicaciones oficiales, emanadas de la Municipalidad y de otras reparticiones públicas, que acreditan hechos en contrario, desearía que también se insertaran estos documentos en el Diario de Sesiones. En esta forma será posible formarse un juicio completo respecto de esta materia.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Solicito el asentimiento de la Sala para insertar, en el Diario de la presente sesión, los documentos a que se han referido los Honorables señores Guevara y Martínez Montt.

Acordado.

—Los documentos cuya inserción se acuerda, aparecen al final del presente Diario de Sesiones.

El señor **Guevara**.—Tengo también la nómina completa de los extranjeros que figuran como empresarios de autobuses y microbuses, y que representan el 60 por ciento de estos propietarios, según lo manifesté en la sesión de ayer. Para no abusar de la atención de los Honorables Senadores dando lectura a la citada nómina, solicito que se inserte también en el Diario de Sesiones.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Si le parece al Honorable Senado, se acordará insertar, en el Diario de la presente sesión, la nómina a que se ha referido el Honorable señor Guevara.

Acordado.

—La nómina a que se refiere este acuerdo se inserta al final de la presente sesión.

El señor **Guevara**.—Antes de ponerse término al debate, desearía que se diera lectura a unas notas que han enviado los Consejos Directivos Nacional y Provincial de la Confederación de Trabajadores de Chile, en las cuales solicitan, basados en muy serios antecedentes, el rechazo de la letra g) del artículo 6.o.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Se dará lectura a los documentos a que se ha referido el Honorable señor Guevara.

El señor **Rivera**.—Que se inserten también.

El señor **Guevara**.—Solicito que se lean, para no tener que darles lectura yo.

El señor **Rivera**.—Todos los hemos leído.

El señor **Secretario**.—¿Su Señoría se refiere a la presentación de la Confederación de Trabajadores de Chile, de que se dió cuenta hoy?

El señor **Guevara**.—Sí, señor Secretario; son dos comunicaciones, una del Consejo Directivo Nacional y otra del Consejo Directivo Provincial de la C.T.Ch.

El señor **Secretario**.—Las presentaciones a que se refiere el Honorable Senador dicen como sigue:

“Santiago, 25 de abril de 1945.

Solicita el apoyo para la aprobación integral del proyecto a que se refiere, en la forma que expresa.

Honorable Senador de la República:

La Confederación de Trabajadores de Chile acordó en su Consejo de la fecha, dirigirse a V. S., a fin de solicitarle el apoyo para el pronto despacho del proyecto de ley que crea la Empresa de Transporte Colectivo, en la misma forma que éste ha sido aprobado por la Honorable Cámara de Diputados y por la Honorable Comisión de Gobierno del Senado, sin modificaciones y alteración alguna.

Ha tenido la Confederación de Trabajadores de Chile en vista para dirigirse a V. S. sobre el particular, especialmente ciertos antecedentes que nos llevan a la conclusión de que en ese Honorable Senado existiría una corriente de miembros que tendría el propósito de volver a insistir en la antigua letra g) del artículo 6.o del primitivo proyecto, que con tanta justicia fué rechazado en la Honorable Cámara de Diputados, por encerrar un atentado en contra de los derechos del pueblo y del país, en general, al pretender establecer un monopolio por doce

años en favor de los empresarios, en circunstancias que la materia a legislar debe mirar al beneficio de todos los ciudadanos, y muy en especial a la clase trabajadora y al pueblo.

Aprobando el proyecto, tal cual lo ha aprobado la H. Cámara y la Comisión de Gobierno, se establece que el mejoramiento efectivo de los servicios de locomoción, tal cual son los anhelos de la clase obrera y de la clase media, del pueblo en general, y por esto que la Confederación de Trabajadores de Chile, invocando a la honradez y el espíritu de justicia que segura está animada a V. S. para el pueblo de Chile, solicita que se obtenga el despacho del proyecto y referido en la integridad de sus disposiciones, como la H. Cámara y Comisión de Gobierno lo han determinado, ratificándose muy especialmente en sus artículos 11 y 14, que determinan una justa distribución de la gasolina, con efectivo control, y establecen para el personal de estos servicios una estabilidad de tres años, indispensable desde todo punto de vista en las circunstancias actuales.

La Confederación de Trabajadores de Chile agradece de antemano a V. S. el esfuerzo que segura esta pondrá de su parte por que lo anteriormente expuesto, que es el deseo y la necesidad del pueblo y de la ciudadanía, sea a la brevedad posible ley de la República, y tiene el agrado de saludar afectuosamente al H. Senador.

Por el Consejo Directivo Nacional de la C. T. CH.—**Bernardo Ibáñez**, Secretario General”.

“Santiago, abril 25 de 1945.

Honorable señor Senador:

La Confederación de Trabajadores de Chile, por intermedio de su Consejo Provincial de Santiago, se permite dirigirse a S. S. a fin de expresarle el acuerdo tomado en reunión de Consejo, relacionado con el apoyo que se solicitará a S. S. para el pronto despacho del proyecto de ley que crea la Empresa de Transportes Colectivos, conforme lo aprobó la Cámara de Diputados.

Esta Central de Trabajadores, al dirigirse a U.S., lo hace dada la trascendencia de la materia que se discute en el despacho de esta ley, y que tiene relación, no con unos cuantos intereses, sino, sus disposiciones atañen a todo el conglomerado social, especialmente a la clase obrera y clase media, que anhelan y desean un mejoramiento

de los servicios de locomoción colectiva, aspiraciones que se han tenido en vista al quererse legislar sobre esta materia. Conforme a lo ya dicho, la C.T.CH. ve con horror las posibilidades, de que con el beneplácito del Honorable Senado, se pueda consumir un atentado contra los derechos del pueblo, cual sería el mantener por un plazo de 12 años un monopolio a favor de los Empresarios, como se pretende en lo dispuesto en la letra g) del artículo 6.º, que fué rechazado por la Cámara de Diputados, y que según parece, algunos señores Senadores quisieran insistir en la redacción que le dió el H. Senado.

Por estas razones y velando por los intereses de la clase trabajadora a la cual representamos, es que nos dirigimos a S. S. para solicitar su cooperación para hacer realidad una anhelo, cual es, buena movilización, barata, sin monopolios en manos de empresarios extranjeros, y tendiente a servir los intereses colectivos y no de particulares. Para esto, señor Senador, es menester la aprobación por parte del H. Senado del informe de la Comisión de Gobierno de esa H. Cámara, respecto a las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados al proyecto de la Corporación, y que U.S. conoce en último trámite.

Saludan atentamente al H. señor Senador. Por el Consejo Provincial C. T. CH. de Santiago.— **Roberto Pérez Núñez**, Secretario General Provincial.— **Juan López Rodríguez**, Subsecretario General”.

El señor **Guevara**.—He querido, señor Presidente, que se diera lectura a esas notas, porque la oposición a la letra g) del artículo 6.º del proyecto que se discute ya está encontrando eco en muchos sectores de la población del país, especialmente de la capital.

He dado una serie de antecedentes y señalado el camino que, a mi juicio, debe seguirse para investigar hasta dónde llegan estos escándalos, que se cubren con una cortina de humo y se trata de justificar en forma silenciosa, bajo cuerda, como tuve ocasión de afirmarlo en mi intervención de ayer. Felizmente, ahora los propios afectados están interviniendo directamente en la campaña iniciada en contra de estos abusos.

No puedo dejar de referirme a cierta prensa que en otras oportunidades ha hecho campañas contra la mala movilización de nuestra ciudad y que ahora mantiene un silencio casi absoluto sobre esta cuestión,

como no se trata de publicaciones pagadas.

Mucha extrañeza me causa semejante actitud de cierta prensa de nuestro país. Reconozco y he defendido siempre la libertad de imprenta, pero estimo que, tratándose de la defensa de los intereses generales del país, la moralidad periodística debe ser muy severa.

Quiero hacer dos denuncias concretas acerca de cómo los empresarios de autobuses y micros están urgiendo mucho más aún a la población modesta de nuestra capital. En las “góndolas” de los recorridos “Tropézón” y “Recoleta-El Salto” se ha establecido un servicio nocturno, creado con el pretexto de mejorar la movilización, por el cual se cobra la tarifa de 1 peso, a contar desde las 9 de la noche, en circunstancias en que hasta las empresas imperialistas han entendido siempre que el servicio nocturno comienza después de las 12 de la noche, y sólo a partir de esa hora han cobrado doble tarifa.

En esta forma se está esquilmando más aún a los sectores modestos de nuestra población, que ganan escasos salarios, y así estos empresarios están repletando cada vez más sus áreas, lo que les permite desarrollar, por la prensa, una intensa propaganda destinada a engañar a la población de la capital, y al país en general, a fin de obtener lo que yo condeno duramente y califico de monopolio.

Quiero terminar, señor Presidente, diciendo que el negocio de estos empresarios no corre ningún peligro. Al empezar mi discurso de ayer, manifesté, hablando en nombre del Partido Comunista, que no hemos pretendido desconocer, en ningún momento, el derecho de propiedad que tienen estos empresarios, derecho que está muy bien garantido por la Constitución Política del Estado.

Me parece algo muy raro y sugestivo: el que se pretenda introducir una disposición como la de la letra g) del artículo 6.º, en un proyecto que, al convertirse en ley de la República, vendría a beneficiar a todo el país.

Se trata, en efecto, de un privilegio que rara vez, casi nunca, se ha otorgado por las leyes de nuestro país. ¿En qué condiciones quedan las atribuciones que leyes generales conceden a las Municipalidades y a las autoridades encargadas del tránsito? Tales atribuciones cesarían, pero únicamente tratándose de Santiago, mientras que seguirían en vigor respecto del resto del país. Esto es

algo que verdaderamente me extraña, y me parece muy raro que en nuestro Congreso se esté debatiendo semejante proyecto.

Yo hice todo lo posible porque esta letra se dejase para el último y fuese rechazada, porque, a mi modo de pensar, es eso lo más correcto, lo más justo y lo más honrado.

Los intereses de estos señores están garantizados — repito — por la Constitución Política del Estado, que todos hemos contribuido con esfuerzo y sacrificio a crear y a sostener y que estamos dispuestos a defender.

Por esa razón, señor Presidente, abrigo la esperanza de que el Senado rechazará esta letra, para bien del país, en defensa de los intereses fundamentales de nuestro pueblo; abrigo la esperanza de que el momento de la votación, cuyo resultado esperan ansiosos muchos sectores del país, servirá para que los Honorables Senadores demuestren a estos señores, que se han dado el lujo de decir que han derribado Ministros del Interior, que han derribado a muchos políticos y que tienen santos en muchas cortes, que esos santos no están en todas partes y que no todos los chilenos se prestan para negociados que van directamente en perjuicio de los intereses fundamentales de nuestra patria.

He dicho.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Ofrezco la palabra.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — En una de las sesiones anteriores, señor Presidente, tercié en este debate defendiendo la letra g). Ella tuvo su origen en esta Cámara, y al estudiarla y proponerla animó al Honorable Senado un alto espíritu de justicia, cual es el de resguardar los intereses de todos aquellos que, dentro de nuestras leyes, se ganan la vida legítimamente. Todas las argumentaciones agregadas y los cargos que aquí se han hecho a estos servicios, si es que ellos existen en toda su extensión —y reconozco que hay deficiencias que deben mejorarse—, más que a otra cosa se deben a la falta de fiscalización de las autoridades correspondientes, defecto que no será aumentado por obra de lo dispuesto en la letra g), ya que el aprobarla, de ningún modo significará que se les va a permitir a los empresarios que hagan lo que se les ocurra dentro de los recorridos: quedarán sometidos, como todos los ciudadanos de la República, a las

leyes, a los reglamentos y a las autoridades.

Me parece infantil decir que, en caso de aprobarse esta letra, los recorridos de "maestros y autobuses van a quedar fuera de toda fiscalización, al arbitrio de los empresarios, lo que se prestaría a toda clase de abusos. Es como afirmar que fueran ellos a ser los dueños y señores en nuestro país, y fueran a quedar sin efecto la Constitución y las leyes, y sin poder las autoridades.

Se ha oído en esta Honorable Sala toda clase de cargos relacionados con abusos cometidos en el racionamiento de la bencina, de los "chassis", etc. En "El Diario Ilustrado" de ayer aparece una información, que pido se inserte en el Diario de Sesiones, en la cual las autoridades responsables del reparto de la bencina, "chassis", neumáticos y otros elementos, manifiestan, sobre su firma —y este documento no ha sido desmentido—, que no son efectivas tales irregularidades.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Solicito el asentimiento de la Sala para insertar en el Diario de Sesiones el documento a que alude el Honorable señor Grove, don Marmaduke.

Acordado.

El señor **Jirón**. — Bien pudiera ser que no merezca mucho crédito esa información.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Posiblemente, señor Senador, pero las firmas que aparecen respaldando esta información corresponden a personas que me merecen plena confianza, y ella aparece en un periódico que, a pesar de no estar siempre de acuerdo con mis ideas, está considerado entre los pertenecientes a la "prensa seria".

Los Senadores de estos bancos apoyaremos el mantenimiento de la disposición, que consideramos justa y beneficiosa, especialmente porque no crea ningún monopolio ni establece ningún privilegio.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Tiene la palabra el Honorable señor Martínez, don Carlos Alberto.

El señor **Martínez** (don Carlos A.). — Cuando se discurrió en el primer trámite constitucional esta letra, yo fui franco enemigo de establecer las disposiciones que contiene, y voté en contra de ella.

Esta malhadada letra es el producto del sistema de trabajo que tiene el Senado,

dentró del cual no hay segundo informe, y se originó en una de esas indicaciones que se presentan a última hora y que los Senadores no tienen tiempo de estudiar, de modo que las aprueban, generalmente, confiando mucho en quien las firma.

Yo me opuse a su aprobación, porque, a mi juicio, ella hace desaparecer toda fiscalización de parte de la autoridad sobre estos servicios: basta leer la letra g) para darse cuenta de la enormidad que significa, que no tiene precedentes en ninguna ley que haya dictado el Congreso, a propósito de servicios de esta naturaleza.

Yo convendría en que hay necesidad y conveniencia de otorgar un plazo de garantía a los empresarios de autobuses y de microbuses y, aún, en darles un plazo de seis años, que es la mitad del que fija el proyecto; pero el de doce años es una enormidad y tiene, todavía, el agregado de que los actuales empresarios y sus sucesores no podrán ser privados de su industria en ese tiempo.

Con esta disposición, el Congreso permitirá el funcionamiento de las ferias de recorridos. Ya en la actualidad son muchas las personas que se dedican a este negocio, que traspasan los recorridos mediante el cobro de grandes sumas de dinero. Si esto lo hacen ahora que los permisos de recorridos están regulados sólo por disposiciones municipales, es posible suponer que un recorrido con doce años, del cual podrán usufructuar los actuales poseedores y sus sucesores, costará ciento, doscientos o trescientos mil pesos. Este es, a mi juicio, el gran negocio que se ofrece a las expectativas de los interesados que logran obtener del Honorable Senado la aprobación de tal enormidad.

Encuentro mucha razón al Honorable señor Guzmán cuando pidió que se deglosara la letra g) de este artículo, porque estoy conforme en que sería conveniente fijar un plazo de garantía a los actuales poseedores de autobuses y microbuses, pero de ninguna manera el plazo exagerado que aquélla consigna.

Este proyecto se encuentra en el tercer trámite, de modo que sólo podemos aprobar o rechazar las modificaciones introducidas en el segundo. La Honorable Cámara de Diputados, con muy buen acuerdo, suprimió la letra g), porque, sin duda, tuvo el tiempo suficiente para estudiarla en el

seno de su Comisión y darse cuenta de la trascendencia que tenía; y creo que el Honorable Senado, con el mismo buen juicio que tuvo la Honorable Cámara de Diputados, debería aceptar esa supresión.

En ningún caso la supresión de la letra g) privará a los dueños de autobuses y microbuses de garantías en el desarrollo de su trabajo. A los que así lo creen, les pregunto: ¿en la actualidad no tienen ninguna garantía? ¿cualquiera les quita sus recorridos y sus máquinas?

Nosotros, siempre que se ha tratado de servicios públicos, hemos tenido que defender los intereses de la colectividad. En su caso, también hemos defendido los de los particulares. Aquí estamos frente a estos dos intereses y no podemos en ningún caso admitir que prime el de los empresarios frente al de la colectividad, al del público, que es el que necesita y utiliza esos servicios; y consciente de que por la falta de esta letra no van a quedar en el desamparo los dueños de autobuses, como se pretende, voy a votar por que se mantenga la supresión acordada por la Honorable Cámara de Diputados, ya que así se presta un señalado servicio al vecindario de Santiago, que está harto de los abusos que cometen los dueños de autobuses.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Mucho se ha argumentado para sostener que la redacción de la letra g) no significaría para los empresarios de autobuses y microbuses un privilegio; pero, señor Presidente, no hay más que leer lo que dice:

“g) Los actuales empresarios de transportes colectivos de pasajeros y sus sucesores no podrán ser privados de su industria, ni podrán ser suprimidos ni modificados los actuales recorridos en un plazo no inferior a doce años...”

¿Acaso habría el peligro de que los empresarios pudieran ser privados de su industria? No hay ninguno. Se ha demostrado que no lo hay, puesto que los recorridos se les conceden a los empresarios por un número determinado de años —entendiendo que actualmente rige una disposición en tal sentido—.

En seguida, hay otra circunstancia que me parece hace sumamente grave la disposición de esta letra. Dice: “...sin perjuicio de que puedan ellos ampliar e intensificar los servicios de acuerdo con las necesidades...”. De suerte que la población

de Santiago queda colocada en manos de estos empresarios, para que ellos resuelvan cuándo puede ampliarse o intensificarse el servicio de movilización colectiva. O sea, se prescinde del "control de que se ha hablado tantas veces, del "control" de la autoridad respectiva. Este es el interés especial que tienen también, seguramente, los empresarios, que desean no tener ninguna fiscalización en lo que para ellos constituye ya una prebenda definitiva; y, mientras tanto, está fuera de toda duda que éstos deben estar estrictamente fiscalizados por la autoridad: no pueden existir de otra manera, porque ya hemos visto cómo se conducen los empresarios y cómo son de incómodos y antihigiénicos los vehículos que ponen en servicio.

Creo que la frase "Los actuales empresarios de transportes colectivos de pasajeros y sus sucesores, no podrán ser privados de su industria", es sumamente peligrosa. Parece que los empresarios estuvieron amenazados de despojo de su propiedad y que se quisiera impedir este despojo! Y se me ocurre que esto ha querido hacerse con el objeto de impresionar. Por suerte, sabemos que no hay ciudadano en este país que no esté garantizado en el derecho que tiene sobre su propiedad y que no se conocen casos, señor Presidente, de personas que hayan sido despojadas de lo que correctamente les pertenece.

Por todas las circunstancias que he señalado, a mí me parece que, efectivamente, el aprobar la letra g) significaría instituir un verdadero monopolio y crearía un verdadero peligro público, dada la forma en que se encuentra redactada.

En la Comisión de Gobierno se estudió detenidamente este proyecto en su tercer trámite, y en lo que se refiere a la letra g), todos sus miembros estuvimos muy de acuerdo en la conveniencia de suprimirla. Allí tuvimos oportunidad de oír — y lo hicimos con especial interés — las observaciones, pedidos y descargos formulados por los propios empresarios, representados por su abogado y por el Presidente de la Asociación de Dueños de Autobuses; y la resolución, tomada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, esto es, por mis Honorables colegas los señores Martínez, don Carlos Alberto, y Martínez Montt, y por el que habla, fué adoptada después de haber pesado todos los antecedentes que

nos dieron a conocer tanto los interesados como el personal de chóferes y cobradores de autobuses.

No vale la pena relatar nuevamente ante el Honorable Senado estos antecedentes, lo que, por lo demás, sería muy enojoso. Ya se ha dicho bastante sobre este punto y sobre la forma cómo los empresarios cumplen sus obligaciones. Puede agregarse, sin embargo, respecto a esta letra, que se ha querido cubrir el contrabando que ella significa, agregando, en la última parte de su redacción, términos que no pueden menos que ser aceptados con agrado por nosotros, porque van en resguardo de los intereses de los empleados subalternos de esos empresarios: "...y gozarán de todos los beneficios que las leyes, decretos, reglamentos y ordenanzas, otorguen a la Empresa de Transportes Colectivos y otras similares, a condición de que esos empresarios otorguen a sus obreros y empleados los derechos, gratificaciones y garantías que disfrute el personal de la Empresa de Transportes Colectivos, o concedan las compensaciones correspondientes". Yo digo que esto es un verdadero contrabando, que las disposiciones de la ley van a ser burladas, como sucede cada vez que los individuos que contratan lo hacen, en cierto modo, de mala fe: en la primera oportunidad que se presente, los empresarios burlarán a sus obreros en estos beneficios que establece la ley; buscarán cincuenta modos de burlar la ley. Y no es esto una cuestión antojadiza: hay antecedentes, muchos, muchísimos, que indican que efectivamente esto es el pan de cada día en los procedimientos de ese gremio.

Se ha dicho, señor Presidente, durante el debate, que es una conveniencia para el país, para la ciudad de Santiago, principalmente, que se consoliden estas empresas; que pueden proporcionarnos un mayor número de beneficios por efecto de haber obtenido las utilidades correspondientes dentro de sus mismos servicios. Consolidar estas empresas estaría, en realidad, muy bien; nadie se opondría a que en los negocios legítimos se obtengan legítimas ganancias, y que éstas constituyan una consolidación económica; pero el hecho es otro: un monopolio por doce años significa, no solamente el que las empresas van a consolidarse económicamente, sino que los bienes que actualmente tienen, por el he-

cho sólo de establecerse el monopolio, van a aumentar en su valor, y que va a multiplicarse el precio de los recorridos, que actualmente desean también tener todos aquellos empresarios que no son tan afortunados como éstos.

Yo insisto, señor Presidente, en que la letra g), en la forma en que está redactada, es inaceptable; y, por mi parte, hago presente que votaré favorablemente su supresión, sin que, para ello, me sienta inhibido por el hecho de que durante toda la discusión de este proyecto, en su primer trámite constitucional, fuera contrario a él, y votaré en contra de todas sus disposiciones. Fuí contrario a él, porque estimaba que no se había considerado efectivamente la conveniencia nacional al tratar de llegar a este contrato con la Empresa de Tranvías. Esperaba que junto con hacerse esta operación se hubiera proyectado también la adquisición de la Compañía Chilena de Electricidad, que es la que produce la fuerza.

De manera, pues, señor Presidente, que, habiendo estado contra todo el proyecto, no se me podrá ahora hacer el cargo de haber contribuído con mi voto a aprobar entonces esta letra y querer ahora su supresión.

Se ha dicho, también, que las autoridades, por ningún motivo, van a perder el control sobre estas empresas; que la Municipalidad de Santiago, la Dirección General de Tránsito y Transporte Público y la Dirección de Abastecimiento de Petróleo seguirán teniendo el control sobre todos estos servicios. Pero, en el hecho, hay un control que, efectivamente, no van a tener: es el control sobre los vehículos que están actualmente en circulación. Y no lo van a tener, porque —como lo ha dicho el H. señor Grove, don Marmaduke— las leyes deben cumplirse, y esta ley quita a dichas autoridades la facultad de intervenir en los servicios creados y organizados con anterioridad a su vigencia, sin perjuicio de que los servicios puedan ampliarse e intensificarse de acuerdo con las necesidades, porque esta ley obliga, sencillamente, a las autoridades a respetar los "derechos adquiridos" por estos empresarios.

Así, entonces, cuando se afirma que estos empresarios van a quedar dentro de la ley, se dice una verdad relativa, porque, desde luego, al aprobar esta letra, se daría a estos empresarios derechos que an-

tes no tenían ni les concedían las leyes de carácter general.

Por estas razones, señor Presidente, y porque en la Comisión estuvimos todos sus miembros de acuerdo en aprobar esta supresión, mantengo mi opinión en el sentido que esta letra debe ser eliminada.

He terminado, señor Presidente.

El señor Urrejola (Presidente).— Tiene la palabra el H. señor Guzmán, don Leonardo.

El señor Guzmán (don Leonardo).— El hecho de que el H. Senado se haya preocupado durante varias sesiones de la discusión de esta disposición revela que se trata de un asunto de interés e importancia. En verdad, se está fijando cierta doctrina en lo que se refiere a la legislación futura.

Hay algunos señores Senadores, y junto con ellos los interesados, que opinan que, de aprobarse el proyecto que se discute, se lesionarán en forma grave ciertos intereses y, sobre todo, que se someterá a los intereses particulares a una serie de vaivenes que restarán, en lo futuro, estabilidad al capital. Se ha dicho también que esto constituye, hasta cierto punto, un atropello al derecho de propiedad. Y, en verdad, señor Presidente, no se trata de eso.

Siempre ha habido discrepancias entre el interés particular y el interés colectivo; siempre han existido aquellos que han tomado la defensa de lo que le es propio y personal; siempre han existido aquellos que, con cierto sentimiento egoísta, no han querido convencerse de que el interés colectivo debe siempre primar y superponerse a todo otro interés. Es la misma lucha que dicen que hubo —y acerca de la cual ni siquiera he tenido oportunidad de informarme— en aquellos tiempos en que se empezaron a construir los primeros puentes sobre los ríos del sur, en que el dueño de la lancha se oponía a la construcción de un nuevo puente, porque pensaba que, de esta manera, se le iba a arrebatar su trabajo y se le iba a hacer perder el dinero invertido en aquella embarcación con que movía a los pasajeros que iban de una a otra orilla del río.

Se dice también que muchas de las inversiones de que fué víctima aquel gran Presidente, don Manuel Montt, por haber impulsado la construcción de ferrocarriles venían de dueños de carricoches, carretas y carretelas, que repudiaban esa

iniciativa del Presidente, y aun procedían de los que tenían posadas para alojamientos de los viajeros a lo largo de los caminos. Esta es una lucha eterna y, en cierto modo, tiene algo de ella lo que ocurre alrededor del proyecto de ley que ahora discutimos.

Los dueños de autobuses y micros —no sé por qué se llama "micros" a estos vehículos tan grandes, cuando micro quiere decir algo infinitamente pequeño, hasta tal punto que se llama microscopio ese aparato con el cual se ve lo pequeño—, creen que con esta disposición se les va a privar de trabajar y prosperar en lo futuro. Si han podido prosperar a través de 20 o 30 años de trabajo cuando no existía esta disposición, ¿por qué creen que en razón de ella, que no establece ningún privilegio exclusivo para la nueva Empresa, se les va a perturbar en su trabajo y a lesionar en sus intereses? Yo pregunté al señor Ministro de Hacienda —no sé si lo continúa siendo en estos momentos, ya que en nuestro país son tan frecuentes las crisis ministeriales— si había alguna disposición que estableciera tal privilegio, y me dijo que no había ninguna; aún más: que esta letra se había arreglado en tal forma en la Cámara de Diputados, que se garantizaba en forma indirecta, pero precisa, la tranquilidad de quienes habían invertido capitales en estos servicios tan necesarios para la colectividad.

El señor **Prieto**.— ¿Me permite, señor Senador? Desearía hacer una aclaración sobre este punto.

En realidad en la Comisión de la Honorable Cámara de Diputados se redactó una letra que daba ciertas garantías a los que trabajan en estos servicios de micros y autobuses; pero, desgraciadamente, no fué aprobada; y habría sido muy conveniente que lo hubiese sido, porque se habrían evitado estas discusiones y no habríamos quedado con esta otra letra, a la cual es necesario dar el alcance que, en realidad, tiene.

El señor **Guzmán** (don Leonardo).— Celebro lo que ha manifestado el Honorable señor Prieto; pero, si se lee con detenimiento el proyecto, se ve que, en verdad, no hay el propósito de establecer ningún privilegio para la nueva Empresa. A modo de comparación, quiero citar el ejemplo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, que tenía casi la exclusividad del transporte de cargas y pasajeros entre los

diversos pueblos del país. Pues bien, a pesar de ser una empresa del Estado, de contar con su amparo, nadie ha pretendido prohibir la formación de otras empresas que hagan ese transporte, y, todavía más, lo hacen por los caminos que el Estado ha construido con sus propios medios, caminos que se han ido mejorando más y más; y, a pesar de que los Ferrocarriles dan de por sí mayor seguridad y de que, por el hecho de ser servicio público, deben hacer correr los trenes con carga o sin ella, con pasajeros o sin ellos, pues tienen itinerarios determinados, las otras empresas, que los hacen en forma caprichosa, han podido prosperar al lado de aquella otra, fuerte y poderosa, que contaba con todos los beneficios del amparo del Estado.

¿Por qué no puede ocurrir la misma mañana en Santiago, cuando no hay ninguna disposición que establezca que en lo futuro se prohibirá el tránsito de otros vehículos?

Todavía más, en el inciso primero del proyecto aprobado primitivamente por el H. Senado, que fué transformado en artículo 7.º por la H. Cámara de Diputados, se dan todas las garantías posibles, porque establece que "todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros en cualquier clase de vehículos serán considerados por la autoridad en igualdad de condiciones y sin discriminación con la Empresa Nacional de Transportes Colectivos".

Por lo tanto, no hay privilegios. El legislador ha previsto esto y así lo ha propuesto. Así lo han expresado aquí quienes han estudiado con más detenimiento este proyecto de ley, es decir, los miembros de la Comisión de Gobierno. Ellos han escuchado a todos los interesados con el objeto de hacer justicia, porque —forzoso es reconocerlo— en el Parlamento chileno existe el propósito de no perjudicar a nadie; lo han hecho siguiendo esta tradición; de modo que se ha llegado al convencimiento de que en la forma en que está redactado este artículo, si que se lesionarán los intereses de la ciudad, la cual, por el hecho de atársele las manos por doce años, tendrá muchas dificultades para progresar en cuanto a locomoción.

Ya en el mensaje que nos recordaba ayer el H. señor Guevara, el Gobierno de aquella época, con toda previsión, comprendió perfectamente que esto sería un problema para lo futuro, y que era necesario, entonces, darle solución con especial interés, es-

tudiándolo bien, y en forma de permitir, en todo caso, que se desarrollasen convenientemente las actividades de que dependen la movilización de una ciudad grande y con posibilidades de progreso.

Yo digo que, como no se quitará a nadie los derechos adquiridos, como todas las empresas quedarán sometidas a la legislación municipal y a las disposiciones del tránsito local, entonces ¿por qué vamos nosotros a atarnos las manos en tal forma que durante doce años, cualquiera que sea el servicio que se haga, tengamos que aceptarlo tal como sea?

Se dice que las disposiciones reglamentarias no se han suprimido. Efectivamente, no se han suprimido; pero las disposiciones reglamentarias en ningún momento podrán colocarse por encima de la ley, y cuando por medio de alguna disposición municipal de carácter reglamentario se quisiera alterar lo que actualmente se pretende dar en forma de privilegio en esta disposición de carácter legal, se dirá: "Señor, el reglamento es para aplicar la ley; en ningún caso, para modificarla"; y el privilegio se hará sentir con toda su fuerza.

Encuentro muy grave esta disposición.

Yo no temo a los monopolios cuando ellos tienen realmente por objeto el bien de la colectividad, y creo que, entre un servicio particular manejado por muchos manos y otro que quedará en manos responsables que pueden fiscalizarlo constantemente, no se podría vacilar en la elección de este último, aún en el caso de que fuera un monopolio. Y así ha sido comprendido en el caso de ciudades como París y Londres, donde el transporte de pasajeros se hace en trenes subterráneos, en autobuses y en "trolley-buses". En ellas, estos medios de locomoción son servicios municipales, que, además de funcionar en excelentes condiciones, constituyen fuentes importantes de entradas, que son destinadas a obras de mejoramiento y conservación de esas ciudades, al mantenimiento de sus calles y plazas, al estímulo del turismo hacia ellas, porque el dinero proveniente de las contribuciones que pagan las propiedades y bienes raíces, a pesar de ser bastante altas, no alcanzaría a cubrir los enormes gastos que demanda la conservación de esas ciudades en las condiciones en que se mantienen; y, en épocas en que no se hablaba todavía de la posibilidad de que el Estado interviniere abiertamente en

estos asuntos, esos servicios hacían una movilización eficiente.

En la ciudad de Nueva York, durante algún tiempo, estos servicios eran de propiedad municipal; fueron arrendados ahora último a empresas particulares, a las cuales se somete en ofrma severa a todas las reglamentaciones del caso. Y, en esa gran ciudad, aun, en esta época en que no hay abundancia de gasolina, en que ha disminuído el servicio de taxis y en que casi no hay automóviles particulares en circulación, no se ha notado la carencia de medios de transporte: es la consecuencia de tan sabia medida establecida por medio de una disposición municipal acertada.

Hace poco estuve en Nueva York y jamás observé aglomeraciones por falta de autobuses o por escasez de trenes. Sin duda alguna que éste es el resultado de la aplicación de esa disposición.

El H. Senado puede ver, entonces, como es posible la conciliación de los dos intereses que, me parece, están ya sabiamente considerados en el proyecto que se discute: no se quita a nadie sus derechos y los reglamentos municipales seguirán vigentes para todos.

¿Por qué no dejamos en las disposiciones que reglen estos servicios la elasticidad necesaria para atender al desarrollo creciente de la ciudad de Santiago, donde cada mes se está creando un nuevo barrio? Ello puede lograrse mediante esta Empresa de Transporte del Estado, más el interés particular, y así se facilitará el progreso de la ciudad. No lo impidamos nosotros colocando un marco de fierro que puede hacer mucho daño y cuyas consecuencias nos pesarán en el futuro.

El señor **Azócar**.— ¿De dónde deduce eso Su Señoría? Su Señoría habla de monopolio y aquí no se establece ninguno.

El señor **Guzmán** (don Leonardo).— Su Señoría estaba conversando cuando yo me refería a este asunto; de manera que es probable que no me haya oído bien.

El señor **Azócar**.— Hay que ser leal en los puntos que se plantean. Aquí hay un hecho: se sigue hablando de un monopolio que no existe en ninguna parte.

El señor **Guzmán** (don Leonardo).— Tal vez he usado mal el término, y he debido decir "privilegio para los que actualmente tienen estos vehículos".

El señor **Azócar**.— El H. señor Guevara nos informaba que hay actualmente, más o menos, novecientos "micros" que pertenecen

a ciento y tantas personas. Bien; si mañana se necesitaran dos mil "micros", nada impediría que se pusiera en servicio esa cantidad, y, si estos micros, en vez de pertenecer a cien personas, pertenecieran a doscientas, tampoco nadie podría oponerse a ello, porque no hay ninguna ley que lo prohíba. En consecuencia, no existe monopolio.

El señor **Guzmán** (don Leonardo).— Voy a aclarar el concepto.

Esta letra, que ha sido tan leída, dice: "Los actuales empresarios de transporte colectivos de pasajeros y sus sucesores no podrán ser privados de su industria, ni podrán ser suprimidos ni modificados los actuales recorridos en un plazo no inferior a doce años..." ¡Oiga bien el H. Senado: durante doce años, a los actuales dueños de estos medios de transporte no se les podrá impedir que los sigan explotando, cumplan o no con los reglamentos! porque los reglamentos no podrán colocarse por encima de esta ley.

Durante doce años tampoco podrán ser modificados los recorridos, ya que la letra en discusión dice: "no podrán ser suprimidos ni modificados los actuales recorridos..." Esto es grave. La ciudad está creciendo a ojos vista; ninguno de nosotros es anciano y, sin embargo, hemos podido ver como esta ciudad en menos de veinte años se ha hecho enorme.

Por razones de mi profesión, he tenido que hacer a veces el recorrido de Apoquindo al sur de la ciudad, y los que, como yo, hayan hecho este recorrido, habrán podido percatarse de como la ciudad se ha extendido y sigue extendiéndose. Se advierte que ella tiene vitalidad, capacidad de crecimiento y expansión, y no podemos prever hasta donde llegará en doce años más. Por medio de esta letra, nosotros impediríamos que el día de mañana la ciudad pudiera exigir las modificaciones de recorridos que su crecimiento haga necesarias.

Tal como están las cosas, estos empresarios de autobuses han obtenido grandes utilidades. El Honorable señor Guevara citaba a uno que tiene más de cien máquinas, y que, posiblemente, empezó a trabajar nada más que con tres o cuatro máquinas. Hay que felicitar a ese empresario por su capacidad de economía, de trabajo, y por su visión para invertir su capital; pero hay que decir que, si bien debemos permitir que esa prosperidad siga, debemos impedir que a estos empréstitos se les someta en

los años venideros, a la posibilidad de una reglamentación, reglamentación que, como he dicho, no podrá alterar, en ningún caso, los efectos de una ley vigente.

Vuelvo ahora a lo que decía hace poco. ¿Quién ha impedido hasta ahora que prosperen estos empresarios en la forma en que lo han hecho? Conozco a dos o tres empresarios que han empezado a trabajar modestamente, y que ahora cuentan con un capital considerable. En realidad, hay que celebrar que un país sea capaz de dar a los capitales esa posibilidad de expansión y desarrollo; hay que felicitarse de que a nadie se la haya quitado lo que en justicia le corresponde y le ha sido amparado por la ley. Hay que felicitarse de que los Ferrocarriles del Estado nunca hayan reclamado por encontrarse en déficit debido a que se les hace competencia, y, a pesar de que los Ferrocarriles del Estado constituyen una empresa que interesa a todos los ciudadanos, no ha habido jamás el propósito de darles el monopolio exclusivo. No hay por qué, entonces, atarse las manos, si tal como es en las cosas se camina bien. Se camina bien, desde el punto de vista de la defensa de los intereses, pero, no, evidentemente, desde el punto de vista del desarrollo del transporte en sí mismo, que es pésimo, tanto respecto de los microbuses, como de los autobuses y de los tranvías. Estos servicios no pueden ser peores ni más vergonzosos. De más está decir que respecto a los taxímetros la situación es parecida. Cuando se ha dirigido una campaña contra el tifus exantemático, como lo ha hecho el que habla, y después se tiene que utilizar un taxímetro para trasladarse de un punto a otro, uno tiembla, ante la posibilidad de que se repita lo ocurrido a la señora Josefina Ferrari y al señor Carlos Edwards, que contrajeron una grave enfermedad en uno de esos vehículos, debido a que no se ejerce el control suficiente en relación con su limpieza y porque los conductores de ellos no se someten a los requerimientos de la profilaxis. ¿Por qué, entonces, si estamos viendo todo esto, hemos de privarnos de la posibilidad de reglamentar, y de reglamentar bien?

Decía el señor Ministro del Interior, señor Alfonso Quintana, que no sé si todavía desempeña la Cartera de Interior...

El señor **Rodríguez de la Sotta**.— ¿Por qué está tan escéptico, Su Señoría?

El señor **Guzmán** (don Leonardo).—... que sería interesante conocer la historia fi-

medigna de esta ley. Creo que las palabras pronunciadas por el Honorable señor Guzmán, don Eleodoro Enrique y por otros H. colegas, no envuelven el propósito de que se altere la situación actualmente existente, siempre que sea buena o tolerable; pero tampoco queremos que se prive a la ciudad de Santiago del derecho de modificar estas cosas si las considera malas. No queremos que se le aten las manos a la Municipalidad de Santiago y se le impida fijar recorridos nuevos que podrían ser más beneficiosos que los actuales.

Yo pido, en consecuencia, al Honorable Senado, que se sirva considerar de nuevo este punto y compruebe que a los capitalistas actuales no se pretende cercenarles en nada sus inversiones ni sus posibilidades.

El señor Videla (Presidente). — Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Se va a proceder a votar si se insiste o no en la letra g).

El señor Guevara. — Pido que la votación sea nominal.

El señor Videla (Presidente). — La indicación de Su Señoría necesita ser apoyada por dos honorables Senadores.

Varios señores Senadores. — ¡Yo la apoyo!

El señor Rivera. — Parece que todos apoyan la petición del Honorable Senador.

El señor Estay. — Hay unanimidad.

El señor Videla (Presidente). — La votación se tomará nominativamente.

El señor Secretario. — El señor Presidente pone en votación la modificación que incide en esta letra g), en los siguientes términos: ¿se mantiene o no se mantiene la letra g)?

—Durante la votación.

El señor Azócar. — Al fundar mi voto, quiero comenzar por establecer en forma precisa, sin lugar a dudas, que no existe monopolio alguno. Todos los que han atacado esta disposición han usado como argumento para impugnarla el hecho de que ella constituiría un monopolio, no obstante no existir tal cosa.

Veamos, en nuestro Diccionario de la lengua, lo que significa la palabra monopolio: "Aprovechamiento exclusivo de alguna industria o comercio", dice. Pues bien, según la ley, no hay tal aprovechamiento exclusivo. Desde luego, hay una organiza-

ción de tranvías que va a explotar la misma industria, pero, lo fundamental en esto es que la misma industria puede llegar a ser explotada por otras empresas o personas. Eso no lo prohíbe la ley en parte alguna, y es necesario que el país lo sepa para que no se mixtifiqué a la opinión pública. Así, pues, podrán salir tantas nuevas góndolas o microbuses cuantas el servicio de movilización colectiva requiera, ya que, como dije, esta ley no lo prohíbe en parte alguna.

Estoy de acuerdo con el Honorable señor Martínez, don Carlos Alberto, en cuanto ha sostenido que el plazo es excesivo y que en vez de doce años podría haber sido sólo de seis; pero, lo que sí es indispensable, es un plazo que asegure la estabilidad del negocio. Para todos los hombres que tenemos alguna empresa o que conocemos la vida de los negocios, es imposible concebir una industria sin estabilidad. Por otra parte, el éxito del servicio de movilización colectiva depende del éxito de todas y de cada una de estas empresas, como lo decía muy bien el Honorable señor Guzmán, don Leonardo. Eso es lo que le conviene al país: que estas empresas tengan éxito. ¿Y por qué? Porque de ese éxito derivará un buen servicio. ¿Y sería posible mejorar el servicio sin un mínimo de estabilidad? ¿Cómo van a arriesgarse los dueños a comprar los nuevos autobuses que vendrán en la postguerra, que serán mucho más cómodos que los actuales, pero en cuya adquisición tendrían que invertirse centenares de millones de pesos?

Yo creo que si bien podemos disentir en cuanto al camino que debe seguirse para obtener un mejor servicio, la verdad es que todos coincidimos en que se necesita ese buen servicio de movilización colectiva.

En mi opinión, es indispensable asegurar la estabilidad de las inversiones para conseguir el buen servicio que anhelamos.

Por otra parte, mucho se ha insistido en el hecho de que en el futuro las autoridades no podrán alterar los recorridos.

Pero la verdad es que el "control" se mantendrá en forma integral, no modificándose en absoluto la situación actual.

Además, las tarifas podrán ser modificadas por la autoridad competente. En consecuencia, ¿de quién depende el negocio en definitiva? De la autoridad que fije las tarifas.

El H. señor Guevara nos hablaba de las cuantiosas utilidades de estas empresas. No

sé si estoy equivocado, señor Presidente, pero, en lo que se refiere a negocios, no soy tan optimista. A mi juicio, los negocios, en el papel y a través de los cálculos, pueden resultar fantásticos; pero la realidad es muy distinta. Puede que sea un buen negocio, pero no creo que sea fantástico. Si así fuera, si en verdad las utilidades son excesivas, quien puede ordenar esta situación y decir a los empresarios que están ganando demasiado y que no les asiste ningún derecho a lucrar obteniendo estas grandes utilidades con el uso de un servicio público, es la autoridad. Y el medio para poner orden es fijar una tarifa que sea módica y justa. Por lo demás, a través de esta fijación de tarifas podrá la autoridad manejar aun los mismos recorridos. En efecto, si en un momento dado la autoridad comprueba la conveniencia de modificar un recorrido determinado, y el empresario se ampara en la prohibición que establece la ley de introducir estas modificaciones, ella puede fijar en un determinado recorrido cierta tarifa, de 60 centavos, por ejemplo, y para otro, una tarifa de \$ 1. En consecuencia, estos empresarios tendrían necesariamente que marchar de acuerdo con la autoridad que fija las tarifas.

¿Qué es, entonces, lo que se quiere? Lo que se quiere únicamente es obtener la estabilidad necesaria. Y, para eso, es necesario que el país tenga informaciones verdaderas, porque se están desvirtuando los hechos y se tiende a crear una atmósfera pesada alrededor de este problema, en circunstancias que tal monopolio no existe en la realidad. El control y la reglamentación de estos servicios van a continuar existiendo.

Se me dice que yo, como Senador socialista, debería velar por el interés general de la colectividad, y no favorecer intereses particulares. Pero no es ese el problema, señor Presidente.

Si yo me opuse aquí al proyecto en su discusión general, fué porque no estaba concebido en la forma que yo estimaba conveniente. Voté en contra de este proyecto en la discusión general, pero ahora, frente a una discusión particular como la presente, la situación es distinta.

Si mañana el Estado quiere tener el monopolio exclusivo de estos servicios, poseo el arma constitucional para proceder: la expropiación. Por lo tanto, si así lo desea, puede el Estado constituir ese monopolio en su favor, previo pago, naturalmente, a los empresarios, del precio de sus máquinas.

Esto puede suceder en el caso de que esta empresa estatal dé resultados satisfactorios que hagan innecesaria la iniciativa particular. Pero esta expropiación estará condicionada por la indemnización justa que corresponda, pues el despojo no es propio de un régimen democrático ni jurídico.

En consecuencia, si en el futuro quiere el Estado mantener el monopolio exclusivo de esta empresa, puede hacerlo, y la aprobación del proyecto en discusión no cierra las puertas a una determinación de este carácter.

Lo que se quiere, señor Presidente, es que haya estabilidad.

Las cesiones y transferencias a que se ha hecho mención, podrían prohibirse en el reglamento; no es materia de ley. Pero hay otros negocios, y es a ellos a los que temen los empresarios. En efecto, si no se dicta esta disposición, se les podrían quitar sus recorridos y dárselos a otros empresarios que podrían cumplir quizás si en peor forma que los actuales.

En consecuencia, voto por que, se mantenga la letra.

El señor Estay.— Voy a ser lo más breve posible, señor Presidente. En realidad, hemos debatido esta letra como si hubiéramos estado en la discusión general del proyecto, y se han hecho algunas afirmaciones que creo necesario desvirtuar.

En primer lugar reconozco que este artículo, del cual soy autor, puede tener fallas de redacción. Pero no puedo aceptar que se diga que lo que dispone oculta ideas que dan la sensación de un contrabando que se hubiera matizado o velado al contemplar algunas situaciones en favor de los obreros. Hace muchos años que lucho por los intereses de los obreros y soy un obrero de Chile. Así es que no es propio emplear frases como las que todos hemos escuchado para referirse a la actuación de colegas que con buenas intenciones y patriotismo desarrollamos nuestra labor frente a los negocios que se discuten en el Honorable Senado. Que no entraña estos un monopolio, está probado hasta la evidencia. No asegurar a los empresarios particulares un plazo de 12 años, significaría establecer un monopolio.

Doce años no constituyen un lapso demasiado largo. Estamos en un período de guerra mundial. Los proveedores de estas máquinas están en naciones extranjeras. Necesitamos después de la guerra, por lo menos, dos años para tener la provisión necesaria en esta clase de industria. Si una

máquina representaba antes un valor de 60 a 80 mil pesos y hoy uno de 200, 300 o 350 mil pesos, necesitaremos por lo menos tres años para poder hacer una inversión general en una industria de esta naturaleza. Los técnicos así lo aseguran, y algo hay que creerles en lo que es su especialidad. Ellos afirman que la amortización de estos capitales no podrá hacerse en menos de siete años. Esto, que aparece excesivo en las circunstancias en que fué presentada esta letra, no es un absurdo y está dentro de la realidad.

Algunos señores Senadores — a quienes no puedo suponer otra intención que la que yo tuve al formular esta indicación — se alarman mucho cuando leen la parte que dice que los empresarios "... no podrán ser privados de su industria, no podrán ser surprimidos ni modificados los actuales recorridos en un plazo no inferior a doce años, sin perjuicio de que puedan ellos ampliar e intensificar los servicios de acuerdo con las necesidades, ... etc." Creen ver en esta disposición algo que en un momento dado haría que los empresarios se colocaran por encima de las autoridades. Pero esto sólo es una garantía que se quiere dar a estos empresarios que aparecen hoy como grandes millonarios ante algunas personas, pero que, cuando termine la guerra, verán que sus vehículos, cuyo costo actual es de \$ 200.000 o más, volverán a tener el precio de antes, es decir, de menos de \$ 80.000. Entonces, estos millonarios artificiales van a quedar en las mismas condiciones que cualquier capitalista modesto, o tal vez peor. Es por esto que no me parece alarmante esta disposición. Con ella sólo se ha querido dar a los empresarios la seguridad de que podrán seguir renovando su material con toda honradez, como lo han hecho hasta ahora.

La frase "no podrán ser privados de su industria", quiere decir que no se les podrá privar nuevamente de sus máquinas, como se hizo hace mucho tiempo en este país, en que la gente tiene tan mala memoria. Cuando se les requisaron sus máquinas, no se les retribuyó con nada, y cuando se suspendió esta medida, se les devolvieron en malas condiciones, sin guardar ninguna consideración a los derechos de propiedad que consagra la Constitución Política para todos los ciudadanos que con su trabajo legítimo han obtenido alguna riqueza.

Hay gente que se asusta porque los empresarios de "micros" y góndolas ganan dinero. Pero no ven que a diario los fabrican-

tes de medias, de calzado, de guantes, en el mismo plazo cuadruplican y quintuplican sus capitales, en este país cuya economía está en formación. ¿Hay razón, entonces, para alarmarse porque los hombres de empresa lleguen a tener éxito en sus negocios? A mí me parece que opinar en esta forma es un absurdo.

Se dice que los empresarios son en su mayoría extranjeros. Tengo la lista oficial de los empresarios. Son 675, de los cuales 514 son chilenos y 161 extranjeros. Más de 80 de estos 161 son casados con chilenas y tienen hijos chilenos, y la mayoría de ellos lleva vividos más de treinta o cuarenta años en Chile.

El señor **Rivera**. — ¿Quién dijo, que eran extranjeros?

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — El H. señor Guevara dijo que el sesenta por ciento de estos empresarios era extranjero.

El señor **Estay**. — Estos datos demuestran que no es esa la cifra exacta.

Los autobuses son 708, y el total de máquinas de los servicios de locomoción asciende a 1.268, distribuidas entre 675 dueños. La sociedad mayor tiene 37 máquinas y está en manos de cuatro dueños.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — ¿Son oficiales esos datos, Honorable colega?

El señor **Estay**. — Sí, Honorable Senador. Los he obtenido del Sindicato del ramo y han sido ratificados en los servicios municipales.

En estas condiciones, ¿qué se ha pretendido al decir que no se les puede privar de sus máquinas? Solamente se ha querido mantener la seguridad de que no vuelva a suceder en Chile un atentado contra la propiedad privada. Porque en este país, en donde todo se encuentra malo y en donde funcionarios interesados en algunas situaciones especiales logran a veces crear atmósferas desfavorables en relación a lo que no les agrada, es conveniente hablar con la claridad que el caso requiere. Es necesario decir que esa gente fué víctima de un atropello, cosa que no queremos que se repita nuevamente en nuestro país los que deseamos que las industrias prosperen a base de una enérgica protección del Gobierno y del Parlamento, a fin de que haya alguna vez buenos salarios. Técnicamente hablando, no puede darse un plazo menor a capitales modestos para que se consoliden y crezcan en el futuro. Los obreros y empleados que trabajan en estas empresas son hombres mo-

destos; por lo tanto, hay que defenderlos sin hacer demagogia, con la seguridad de los números y de los hechos y de que defendemos una causa justa. Esto es lo que hemos hecho.

Tengo una larga y amplia documentación para probar y desvanecer muchos cargos aparentes que se han hecho en el Honorable Senado. No lo voy a hacer porque no deseo cansar a los señores Senadores; pero ojalá se hiciera lo que pidió en la sesión de ayer el Honorable señor Guevara y se procediera, si fuera reglamentario, al nombramiento de una Comisión de Senadores, Diputados y hombres prominentes para que investigara y estableciera lo que han hecho los empresarios y las autoridades que gobiernan este país. De esta manera se podrían hacer cargos y descargos para poner de relieve el escándalo o la honradez que ha habido en la gestión de este negocio.

Por eso, voto afirmativamente.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Voy a fundar mi voto, aparte de las observaciones que ya hice en la sesión de hoy.

Votaré afirmativamente por las siguientes razones:

Primero.— Porque este artículo no significa un monopolio, sino involucrar una rama del servicio de locomoción bajo una directiva general.

Segundo.— Porque sometidos a esta directiva se beneficiará el público con un mejor material de locomoción y con un mejor personal que atienda a este servicio.

Tercero.— Porque los empresarios quedan comprometidos a cumplir con las leyes sociales que dicen relación con la atención de sus empleados y obreros.

Cuarto.— Porque es justo defender los capitales nacionales y extranjeros invertidos en este servicio, dentro del plazo prudencial que esta ley determina, y

Quinto.— Porque la autoridad de control en cualquier momento hará sentir su acción contra aquellos que no cumplan con las obligaciones estipuladas para mantener un buen servicio.

Por tales razones voto favorablemente el mantenimiento de la letra g) del artículo 6.º, que tuvo su origen en el Honorable Senado.

El señor **Guevara**. — Voy a fundar mi voto, señor Presidente.

Ya todos tenemos la experiencia de que en nuestro país se burlan fácilmente las leyes. Así como sabemos también que ciertas empresas tienen balances públicos y priva-

dos, este grupo reducido de empresarios tiene micros y góndolas bajo diferentes nombres, pues hay personas que se prestan de "pantalla", como se dice vulgarmente. Se ha señalado hasta el caso de que algunos empresarios no trepidan en inscribir las máquinas a nombre de su señora madre.

Con estas pocas palabras creo dejar refutado el argumento expresado por el señor Estay en su fundamento de voto. La realidad es que se trata de un grupo reducido. Los demás son sencillamente individuos que se prestan para esto, como para muchas cosas en nuestro país, y eso lo saben muchos políticos y parlamentarios, perfectamente bien.

Tengo la convicción de haber estado defendiendo una causa justa. Por el desarrollo de la votación comprendo — y lo comprenderán también quienes desean defender los intereses del país — que vamos a salir derrotados en esta oportunidad. Pero por lo mismo que es una causa justa la que defienden, abrigo la esperanza de que esta letra g) no se convertirá en ley de la República, porque todavía falta que demuestren su patriotismo los Honorables Diputados, y aún, hay otro camino constitucional todavía para salvaguardar los derechos legítimos de nuestro pueblo, y especialmente de la población de Santiago.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Yo debo decir que no obstante el cúmulo de antecedentes y razones que han pretendido dar algunos colegas para estimar que esto no constituye un monopolio, por mi parte sigo creyendo que lo es.

De lo que algunos Honorables colegas han manifestado, parece que fuera necesario que esta industria obtuviera la garantía del Estado, o sea, que se le diera a esta industria lo que solamente a algunas instituciones de bien público o instituciones del Estado se le da, como ocurre con los empréstitos que se contratan para realizar obras públicas, o los que se autorizan para que las Municipalidades puedan cumplir sus fines, o algunos otros casos.

Estimo que dar a los empresarios, por disposición de la ley, esta garantía del Estado, es inconveniente.

Por otra parte, mi Honorable colega, señor Estay, ha manifestado que se desea no vuelva a ocurrir nuevamente lo que sucedió en otra ocasión, en que la autoridad requisó los autobuses, y estima el señor Senador que con la aprobación de la letra g) de este proyecto, que hemos estado discutiendo, se

impediría que el Estado o el Fisco se incautara de estos autobuses y microbuses, porque ya ésta disposición lo habría previsto para evitar ese atropello.

Creo que mi Honorable colega está equivocado, porque cuando eso ocurrió existía el precepto constitucional que garantiza que nadie puede ser privado de cosas de su propiedad, y creo que no obstante esta letra g), estos sucesos pueden repetirse si actúa un Ministro prepotente, atropellador y descontrolado, como era aquel que hizo posible que tales cosas ocurrieran.

El señor **Muñoz Cornejo**. — Es de esperar que ese Ministro haya pasado ya a la historia.

El señor **Rivera**. — Ha pasado al Brasil.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Ha pasado y ha dejado una huella negra de sus pasos.

Por esto digo, señor Presidente, que esa circunstancia que desgraciadamente ocurrió, no será salvada en el futuro por la letra g) que estamos discutiendo, y podrá repetirse cada vez que llegue a ocupar ese cargo otro ciudadano de estas condiciones.

Voto por que se suprima esta letra.

El señor **Jirón**. — Como lo expresé ayer, voy a votar por que se suprima la letra g) del artículo 6.º. Quiero brevemente fundar mi voto.

Recalco que para mí no tiene mayor importancia que, de acuerdo con el diccionario, esto sea o no un monopolio; sin embargo, nuestra Comisión de Gobierno dice que lo es. Pero considero que es un privilegio irritante el que se otorga a estas empresas que, como pocas en Chile, obtienen un éxito extraordinario en el orden económico, a tal punto que, con lo que les reditúa este negocio, debiera atenderse alguno de los servicios públicos que actualmente son deplorables, y que la Municipalidad no puede atender con sus rentas exiguas. A pesar de este rédito inmenso que obtiene esta empresa, su actitud es de egoísmo frente a su personal, porque no cumple con la legislación social que los beneficia y generalmente son mal tratados; también es egoísta con el público, porque el público también es mal tratado y explotado; es prepotente, porque no se ha querido someter hasta ahora a las disposiciones de la autoridad y, porque se ha burlado del público de Santiago, como lo recordaba ayer: fueron autorizados los microbuses para llevar tres o seis pasajeros de pie, y ayer

mismo, en el microbús que tomé al retirarme del Senado, iban más de veinte pasajeros de pie. Esto es una burla para la ciudad de Santiago, y nosotros, al aceptar esta disposición, la estaríamos manteniendo.

Voto en contra, porque es "vox populi" que se han gastado millones de pesos en propaganda, por los diarios y en toda forma.

Voto en contra, porque ayer dije, y lo probé, con documentos oficiales, que estaba comprobado que hay un negociado con la bencina, a través del cual se podría descubrir el hilo que nos conduciría a aclarar el problema escandaloso de la venta de bencina en la Bolsa Negra.

Voto en contra, porque se ha dicho que se ha acaparado no sólo bencina, sino repuestos, neumáticos y "chassis".

Todo esto no tiene nada de correcto. De sobra se sabe que son cuantiosas las ganancias de estas empresas; sin embargo, no han querido someterse a una norma de conducta.

Voto en contra, porque es una burla para la capital de Chile, que ni las disposiciones más elementales se hayan cumplido. Basta ver cómo los cobradores de góndolas van sobre el techo o sobre los tapabarros y con unos delantales con los que parece que estuvieran atendiendo un servicio del último pueblo de Chile, para darse cuenta de la vergüenza que esto significa y apreciar cómo ese personal expone sus vidas, sin que tenga siquiera la satisfacción de que los empresarios cumplan con las leyes sociales vigentes en nuestro país.

Por todo esto, señor Presidente, voto en contra de la mantención de la letra g), y estoy de acuerdo con el Honorable señor Guevara en que debería nombrarse una comisión que investigara los abusos que aquí se han cometido.

Se ha dicho que aprobando esta letra g), habrá competencia, lo que es siempre saludable. Creo que no habrá competencia, señor Presidente, a menos que se suprima esta letra, y sólo como consecuencia de esa competencia, tendríamos el mejoramiento del servicio. Esta es otra razón más por la que voto la supresión de la letra g).

El señor **Urrejola** (Presidente). — Puede fundar el voto el Honorable señor Ortega.

El señor **Ortega**. — Señor Presidente,

habría deseado sinceramente no verme en el trance ingrato de estar en desacuerdo con las opiniones manifestadas en este debate por mis Honorables colegas, los señores Jirón, Guevara, Guzmán, don Leonardo, y Guzmán, don Eleodoro E.; pero, por encima de mis sentimientos están mis convicciones.

He estudiado la disposición en debate, y las razones que se han aducido para objetar la letra g) no me han convencido, ya que he llegado a la conclusión honrada y leal de que los inconvenientes que su aprobación ofrece, son menores que las ventajas que realmente tiene.

Para apreciar la razón de lo que acabo de manifestar, me bastaría recordar al Honorable Senado, que en una sesión anterior expresé que lejos de llevar envuelta la idea de monopolio, esta letra g), precisamente, evitaba ese peligro.

Y si analizamos cuidadosamente el texto de la letra en debate, tendremos que convenir en que ella propicia las siguientes ideas sustanciales: primera, la de que los actuales empresarios y sus sucesores, no podrán ser privados de su industria.

Ya se ha dicho que esto obedece a la necesidad de asegurar a los propietarios de esta industria, que en el futuro no se verán amagados sus legítimos derechos por arbitrariedades de la autoridad. Hay ya una experiencia que no podemos desconocer. Tiene esta letra, por lo tanto, plena justificación moral.

¿Qué dispone en seguida la letra g)? Dispone que no podrán ser suprimidos ni modificados los recorridos que actualmente tienen o poseen los propietarios de esta industria. Y bien, señor Presidente, supongamos que no exista esta disposición, que ella desaparezca del proyecto; podría irse a la supresión de los recorridos actualmente existentes. Pero, ¿cuál sería el resultado práctico de este hecho? Uno bien claro: el monopolio del servicio de tranvías en las calles en que este recorrido se suprimiera, porque bastaría con que no se le concediera a otra empresa, para que se eliminara totalmente la competencia.

Tomemos como ejemplo la Avenida España, o cualquiera otra calle o avenida de la ciudad, donde, además del servicio de tranvías, existan los de autobuses y microbuses.

¿Qué ocurriría si la autoridad adoptara

la medida de suprimir el recorrido? Esto significaría, precisamente, la consumación del peligro que se trata de evitar, y que los señores Senadores que objetan este artículo han señalado. Se iría directamente al monopolio que se desea impedir.

Pero, señor Presidente, supongamos que esta letra no aparezca incluida en el proyecto y se adopte la disposición, no de suprimir el recorrido, sino de modificarlo. El resultado práctico será el mismo. Y es posible llegar a este mismo resultado, porque bastaría que la Empresa de Transportes adoptara la resolución modificatoria, para obligar prácticamente a los vecinos de aquel barrio a usar el único servicio que queda a su disposición: el servicio de tranvías.

En resumen, se llega al mismo resultado: al establecimiento del monopolio por parte de un servicio, que es precisamente lo que mueve a algunos señores Senadores a objetar la disposición que discutimos. Y no hay más, señor Presidente: no se concede en virtud de esta letra, otro derecho.

Se ha hablado de privilegio; pero el derecho que se reconoce en la disposición que discutimos, tiene un claro fundamento de equidad y, además, un claro fundamento de orden público y de bien colectivo.

Creo que precisamente para no correr el riesgo de que se establezca un monopolio en un servicio de esta importancia, debemos mantener esta letra. Votaré, en consecuencia, en este sentido.

Aunque me parece suficiente lo que he manifestado para justificar mi actitud, quiero, sin embargo, agregar que condeno en la forma más enérgica los innumerables abusos de toda clase que estos empresarios cometen en contra de la población de Santiago, al imponer en los servicios, prácticas que son incompatibles con las normas de vida de un pueblo civilizado. Condeno esos abusos, pero no saco de ello la conclusión de que el derecho legítimo que a mi juicio se reconoce en esta disposición, deba ser amagado, procediendo frente a él en términos que la legitimidad de ese derecho sea desconocida. Creo que la única conclusión valedera que debemos sacar del hecho mencionado, o sea, de la existencia real de este ambiente de abusos de parte de los empresarios de autobuses, es una sola: que carecemos de autoridades, que las autoridades que tenemos no saben cumplir con su

deber, y que, de consiguiente, están de más en sus cargos y constituyen una afrenta para un pueblo que se precia de tener derecho a la vida establecida en los principios jurídicos que reglan su existencia. Esto es lo que debe corregirse y lo que debemos exigir, porque el Parlamento no sólo debe dictar las leyes, sino que debe velar por el cumplimiento de ellas. Debemos exigir de las autoridades llamadas a velar por el cumplimiento del orden jurídico dentro del país, que cumplan con su deber. Ese sería el único correctivo que deberíamos aplicar.

En consecuencia, voto afirmativamente, señor Presidente.

El señor **Rodríguez de la Sotta**. — Soy enemigo de los monopolios, y porque lo soy, debo votar afirmativamente una disposición que no tiene otro objeto fundamental que evitar el monopolio de la empresa creada por esta ley.

Voto afirmativamente.

El señor **Secretario**. — Resultado de la votación: 16 votos por la afirmativa, 6 por la negativa y 1 abstención.

—Votaron por la afirmativa, los Honorables señores: **Alessandri P.**, don Arturo, **Alessandri R.**, don Fernando, **Azócar**, **Durán**, **Estay**, **Grove**, don **Marmaduke**, **Haverbeck**, **Larrain**, **Lira**, **Martínez**, don **Julio**, **Muñoz**, **Ortega**, **Prieto**, **Rivera**, **Rodríguez** y **Walker**.

Votaron por la negativa, los Honorables señores: **Guevara**, **Guzmán**, don **Eleodoro**, **Guzmán**, don **Leonardo**, **Jirón**, **Martínez**, don **Carlos A.**, y **Torres**.

Se abstuvo de votar el señor **Urrejola**.

El señor **Urrejola** (Presidente). — En consecuencia, se mantiene la letra g), y queda desechada la modificación de la Honorable Cámara de Diputados.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 20 horas.

Juan Echeverría Vial,
Jefe de la Redacción

Los documentos cuya inserción se acordó a petición del H. señor **Guevara**, son los siguientes:

PLANILLA DE LOTE DE REMATE DE MICROBUSES, VERIFICADO EL 7 DE AGOSTO DE 1943, EN CALLE INDEPENDENCIA N.º 2985

LOTE	VENDEDOR	DIRECCION MARCA Y PATENTE	ESPECIFIC. COMPRADOR	DIRECCION	VALOR SUBASTADO
1	Santos Arribas, Independencia 2985	Ford Y A— 743	1 Micro Pedro Apostolides, Delicias 2913.		\$ 130.000
2	Santos Arribas, Independencia 3985	Ford Y A— 140	1 Micro Miguel Rapanakis, Pablo Urzúa 1677		125.000
3	Santos Arribas, Independencia 2985	De Soto Y A—7381	1 Micro Adán Araya, Pob. M. Montt, calle 7 número 1997		150.000
4	Santos Arribas, Independencia 2985	Ford Y A—7451	1 Micro Jesús González, Vivaceta 2771		134.000
5	Santos Arribas, Independencia 2985	Ford Y A—7371	1 Micro Demetrio Katevas, Aviador Acevedo		130.000
6	Santos Arribas, Independencia 2985	De Soto Y A— 770	1 Micro Gómez y Gil, Delicias 2492		145.000
7	Santos Arribas, Independencia 2985	Ford Y A— 761	1 Micro Fdo. Humeres, República 72		130.000
8	Santos Arribas, Independencia 2985	Dodge Y L— 741	1 Micro Hto. Segovia, Bandera 655		149.000
9	Santos Arribas, Independencia 2985	Dodge K B— 59	1 Micro Ema Reyes, Independencia 2579		155.000
10	Santos Arribas, Independencia 2985	De Soto Y A— 760	1 Micro Benito Yturriño, J. M. Infante 1685		155.000
11	Jesús González, Vivaceta 2771	Ford K A— 81	1 Micro Juan Checa, Nueva York 52		100.000
12	José Riera González, Independencia 1985	Ford K A	1 Micro Sto. Segovia, Bandera 655		152.000
12 Lotes			TOTAL SUBASTADO		\$ 1.655.000

Santiago, 16 de agosto de 1943.

NICANOR MARTICORENA PEREIRA

Martillero de Hacienda.

PLANILLA DE LOTE DEL REMATE DE GONDOLAS, VERIFICADO EL DIA 9 DE AGOSTO DE 1943, EN CALLE GENERAL VELASQUEZ N.º 059

LOTE	VENDEDOR	DIRECCION MARCA Y PATENTE	ESPECIFIC. COMPRADOR	DIRECCION	VALOR SUBASTADO
1	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Opel	1 Góndola Marcos Cáster, Delicias 3997		\$ 60.000
2	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Opel Y F— 87	1 Góndola Florencio Cáster, Delicias 3997		60.000
3	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Diamond Z M—409	1 Góndola Irene Granier, M. Rodríguez 26		80.000
4	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Diamond Y E— 33	1 Góndola Luis Seepesi, Delicias 4763		80.000
5	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Diamond Y G— 18	1 Góndola Víctor Noemí, Campos Sports 279		80.000
6	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Diamond Z N—254	1 Góndola Victoriano Cotera, Av. Providencia 1301		80.000
7	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Mack G A—706	1 Góndola Irene Granier, M. Rodríguez 26		80.000
8	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Mack G C—211	1 Góndola Ramón Guajardo, Exposición 412		80.000
9	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Diamond Y E— 32	1 Góndola Ernesto Romero M., Dolores 782		80.000
10	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Mack Y G— 73	1 Góndola Guido Piccardo Y., Hacienda Sta. Rita Puente Alto		80.000
11	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Diamond J A— 5	1 Góndola Victoriano Cotera, Av. Providencia		86.000
12	Engelberto Duyvestein, G. Velásquez 059	Diamond J A— 97	1 Góndola Juan Tapia Shandía, Av. Ecuador 4628		80.000
13	Manuel Miranda, Vivaceta 2771	G. M. C. Y A—686	1 Góndola Jesús González, F. Vivaceta 2771		57.000
13 Lotes			TOTAL SUBASTADO		\$ 983.000

NICANOR MARTICORENA PEREIRA

Martillero de Hacienda.

PLANILLA DE LOTEO DEL REMATE DE MICROBUSES Y GONDOLAS, VERIFICA DO EL DIA 14 DE AGOSTO DE 1943, EN

CALLE VILLAGRA 400

LOTE	VENDEDOR	MARCA Y PATENTE	ESPECIFIC.	COMPRADOR	DIRECCION	VALOR SUBASTADO
93	Rubio, Belarmiro	Opel Y I-254	1 Micro	Gómez y Gil, Delicias 2492		\$ 53.000
94	Soc. Micros Naranja Ltda.	Dodge Y L-583	1 Micro	Cesario Rodríguez, Villagra 400		140.000
95	Jesús González, Vivaceta 2771	Ford K D-54	1 Micro	B. Rubio, Villagra 400		150.000
96	Moraga Carlos, Villagra 400	Internat. Y A-704	1 Góndola	José Herera, Villagra 400		88.000
97	Soc. Micros Naranja Ltda.	Studebaker Y I-261	1 Micro	Julio Rubio, Villagra 400		105.000
98	Soc. Micros Naranja Ltda.	Studebaker Y I-263	1 Micro	José Riera, Villagra 400		112.000
99	Soc. Micros Naranja Ltda.	Studebaker Y I-262	1 Micro	José Riera, Villagra 400		113.000
100	Soc. Micros Naranja Ltda.	Studebaker Y I-265	1 Micro	A. González, Villagra 400		86.000
101	Soc. Micros Naranja Ltda.	Internat. Y I-263	1 Micro	Gómez y Gil, Delicias 2492		52.000
102	Soc. Micros Naranáa Ltda.	Opel Y I-264	1 Micro	Gómez y Gil, Delicias 2492		53.000
103	Hto. Azuaga Villagra, Cádiz	Opel Y I-270	1 Micro	Gómez y Gil, Delicias 2492		56.000

11 Lotes

TOTAL SUBASTADO \$ 1.018.000

Santiago, 16 de agosto de 1943 Nicanor Marticorena Pereira Martillero de Hacienda

LOTE	VENDEDOR	MARCA Y PATENTE	ESPECIFIC.	COMPRADOR	DIRECCION	VALOR SUBASTADO
1	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K C-63	1 Micro	Núñez y Peirano, A. Matta 1469	p.	
2	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K D-38	1 Micro	casa B		\$ 95.000
3	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K D-40	1 Micro	Jesús González, Vivaceta 2771		80.000
4	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K D-51	1 Micro	Juan Checa, Nueva York 52		120.000
5	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K D-45	1 Micro	Manuel Pérez A., Nueva York 52		140.000
6	Roca Hnos., Brasil 773	Diamond K D-77	1 Micro	Alejandro Ríos M., Nueva York 52		125.000
7	Roca Hnos., Brasil 773	Diamond K D-85	1 Micro	Wasfi Narche, San Diego 614		90.000
8	Roca Hnos., Brasil 773	Dodge K D-50	1 Micro	Jesús González, Vivaceta 2771		100.000
9	Roca Hnos., Brasil 773	Studebaker K A-97	1 Micro	Pantoja Edo., Placilla 241		85.000
10	Roca Hnos., Brasil 773	Studebaker K C-99	1 Micro	Manuel Linares, Av. Correa 128		75.000
11	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K E-1	1 Micro	Luis E. Zelada, Roma 36		130.000
12	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K B-90	1 Micro	No vendida, minimum de \$ 141.000		
13	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K E-3	1 Micro	Stgo. Vásquez B., M. Fischman 0192		132.000
14	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K E-5	1 Micro	Edmundo Berríos, F. Vivaceta 2771		150.000
15	Roca Hnos., Brasil 773	Dodge K D-47	1 Micro	Carrasco, Manuel, F. Vivaceta 2771		100.000
16	Roca Hnos., Brasil 773	Ford K B-66	1 Micro	Carlos Silva, Gálvez 184		154.000
17	Roca Hnos., Brasil 773	Dodge K A-30	1 Micro	Muñoz, Armando, Vergara 66		133.000
17	Lotes			Baeza Gmo. P. F. Concha quiosco		140.000

TOTAL SUBASTADO \$ 1.849.000

NICANOR MARTICORENA PEREIRA

Santiago, 16 de agosto de 1943.

Martillero de Hacienda.

—La nómina cuya inserción se acordó a pedido del Honorable señor Guevara es del tenor siguiente:

“Nómina de dueños de autobuses y micros de nacionalidad extranjera

Argentino	Miguel Hadad
Español	Francisco López Fernandez
id	Benito Rubio Izquierdo
id	Gabriel Aguiló Forteza
Yugoeslavo	Vicente Karmelic Ivulic
Peruano	Hernán Freytas Coutiño
Griego	Juan Deliyanis Protopsaltis
Italiano	Luis Uboldi Figini
Uruguayo	Víctor Pelayo Chioceconi
Yugoeslavo	Radoslav Rokis Butorovic
Italiano	Francisco Oller Torres
Yugoeslavo	Salomón Safán Saragusi
Argentino	Vicente Vives Castro
Palestino	Elías Tumayan B.
Español	Cándido Mariné Maleras
Sirio	Salim Zacur Juré
Español	Atanasio Mateo González
Italiano	Osman Casali Pezzini
Polaco	Gustavo Berazin Lev
Italiano	José Peirano Podestá
Español	Juan Moraguez Saurina
Inglés	Francisco Pacey
Yugoeslavo	Svetozar Vidogcovich Z.
Español	Domingo Andreu Navarrete
id	Esteban García Sáenz
Italiano	Mario Paganini Bernnati
Español	Joseba Tellechea Muruaga
Italiano	Firma Trabucco Hnos.
Inglés	Tomás Ledger Parry
Español	Antonio Solanes Rivera
Italiano	Víctor Odano Nicolini
id	Vittorio Trombetta Valerio
Español	Julián González Diez
id	Eulogio Prado Alberdi
id	José Riera González
Griego	Jorge Katevas Takis
Español	Matías Rubio Izquierdo
id	Manuel Linares Martín
id	Fernando Robles del Río
id	Pedro Rocca Arnaut
Argentino	Juan Diuana Zamar
Español	José Rubio Gobante
id	Victoriano Cotera Torres
Italiano	Spartaco Delfín Mosettig
Peruano	Sergio Bendezú G.
Español	Pedro Trulla Mari
id	Juan Vidal Bula
Griego	Fafulia Fafulakis Cavallanis
id	Elena Lazarato de Katevas
id	Demetrio Leguizos Cotakis

Portugués	Albino Freitas Coutinho
Japonés	Jorge Yamamoto Oyama
Griego	Atanacio Almallotis Mallis
Italiano	Luis Castellani Anselmi
Italiano	Arturo Bruzón Cevato
Italiano	Bruno Yacononis
Español	Vladimiro Salquinovitz
Lituano	Juana Montier vda. de B.
Francesa	Jesús González Diez
Español	José Alberni Vidal
id	Silvio Botto Botto
Italiano	Antonio de Torres Lozano
Español	Santiago Plañilla
Paraguay	Fortunato Costa Morchio
Griego	Juan Gerontis
Italiano	Miguel Rapanakis
id	Humberto Emanuellis
id	Victorio Costa
Sirio	Dante Sirandoni
Español	Abdo Rahín Sufan
id	Longino Hernando Alonso
Griego	Enrique Villadangos
Arabe	Moisés Fajuri Fajuri
Italiano	Víctor Giglio Ragi
id	Angel Costa Canessa
Peruano	Jorge Nenenschvander
Español	Laureano Vallejos
id	Ignacio Pando Bueno
Portugués	Antônio Núñez Cuño

TOTAL: 79 empresarios extranjeros que tienen el 60 o/o de la industria.

—Los documentos cuya inserción se acordó a petición del Honorable señor Martínez Montt dicen como sigue:

Sindicato General Profesional de Dueños de Autobuses de Santiago.

“Solicita un Certificado al pie de la presente.

Núm. 149. — Señor Director:

Para fines relacionados con la discusión del Proyecto de Corporación de Transporte, en cuyo curso se ha dicho que soy dueño de 80 máquinas, vengo en solicitarle certificar al pie de la presente se sirva expresar:

1. Cuántas máquinas posee la Empresa Pullman Bus Santiago-Cartagena, cuyos cartones de recorrido aparecen a mi nombre, en mi calidad de gerente;

2. Cuántas máquinas fuera de esta Empresa, aparecen con cartón de recorrido a mi nombre, y

3. Cuántas máquinas están a nombre de mi madre, doña Blanca Quiroga v. de Agüero.

Muy agradecido de su benevolencia, lo

salua atentamente su Affmo. y S. S.—Humberto Agüero Q.”	27925	4-7-44	5,000
Santiago, 25 de abril de 1945.	28106	10-7-44	5,000
Al señor Director Municipal del Tránsito.—Stgo.”	28281	14-7-44	5,000
Informe la Oficina de Recorridos. — Eduardo Goza P., secretario.	28420	21-7-44	3,000
	258528	25-7-44	6,000
			27,000

“Santiago, 25 de abril de 1945.— Señor Director:

En atención a su providencia de la vuelta, digo a Ud. que la Empresa Pullman-buses, tiene inscritas en la Oficina de Recorridos de esta Dirección, 35 máquinas.

La señora Blanca Quiroga vda. de Agüero, 3 máquinas.

Don Humberto Agüero, 2 máquinas.

Saluda a Ud. Atte.—Armando Labbé T., Jefe de Ofic. de Recorridos”.

“Santiago, 25 de abril de 1945.—Con lo informado por la Oficina de Recorridos, vuelva al interesado para los fines que estime convenientes, previo pago del derecho de \$ 5, establecido en el D. F. L. N.º 245 sobre Rentas Municipales y del cumplimiento de la Ley de Estampillas.

Anótese.—Juan Enrique Delpiano G., Director del Tránsito’.

Standard Oil Co., Chile

“Santiago, 16 de abril de 1945.— Señor Luis Humberto Agüero.— Santiago.— Muy señor nuestro:

Por la presente nos es grato certificar que al hacer entrega de las bombas operadas por Ud. o el Sindicato a la Dirección de Transporte y Tránsito Público, según constancia de las Actas de Recepción, figuraban los siguientes saldos de nafta al 22 de marzo de 1945:

Bomba Plaza Argentina	190	litros
” Mapocho-Bandera	100	”
” Mapocho-Recoleta	330	”
” Plazuela Placer	450	”

1,070 litros

Nafta entregada a la Empresa Pullman Bus, 5 de abril 3,485 durante el mes de julio 1944.

Shell Mex Chile Limited

Factura	Fecha	Litros
27785	30-6-44	4,000

Saludamos muy atentamente a Ud. — Luis Abarca S., Jefe de Depósito”.

“Abril 18 de 1945.—Señor Gabriel Reneoret.— Presente.— Muy señor nuestro:

Con respecto a la conversación que tuvimos con Ud. en nuestra oficina, deseamos confirmar que los 3,550 litros de gasolina que había en existencia en la bomba que nos arrendaba en Los Aromos 110, el 21 de marzo pddo., formaba parte de la cuota inicial de 5,000 litros que habíamos asignado a esa instalación.

Ud. en ninguna forma podía haber dispuesto de esa gasolina porque se trataba de gasolina que formaba parte de la cuota inicial y, por lo tanto, era obligación suya restituirla a la Compañía desde el momento que estaba haciendo entrega de la bomba de gasolina.

Saludan a Ud. muy atentamente.— Shell Mex Chile Limited.

Departamento de Ventas y Distribución.— Gerente”.

Shell Mex Chile Limited

“Abril 16 de 1945.—Señor Víctor Nbemí.—Presente.— Muy señor nuestro:

Con respecto a la conversación que tuvimos con Ud. en nuestra oficina, deseamos confirmar que los 2,900 litros de gasolina que había en existencia en la bomba que nos arrendaba en Av. B. O'Higgins-Amengual, el 21 de marzo pddo., formaba parte de la cuota inicial de 5,000 litros que habíamos asignado a esa instalación.

De ninguna forma podía haber dispuesto de esa existencia porque se trataba de gasolina que formaba parte de la cuota inicial y, por lo tanto, era obligación suya restituirla a la Compañía desde el momento que estaba haciendo entrega de la bomba de gasolina.

Saludan a Ud. muy atentamente.— Shell Mex Chile Limited.

Departamento de Ventas y Distribución, Gerente.”

MEMORANDUM**Observaciones generales**

El Decreto N.º 3,329 tiene por objeto reglamentar la aplicación de la Ley N.º 7,173, y coordinar las disposiciones de los decretos y órdenes ministeriales fundadas en esta ley y enumeradas en los considerandos del mismo decreto.

La ley citada, N.º 7,173, autoriza al Presidente de la República en su artículo 1.º, para "reglamentar y distribuir el uso y circulación de los medios motorizados de transporte y limitar o suspender la circulación de los mismos medios en las épocas o zonas que estime necesarias". Estos términos son muy amplios y vagos y aparentemente permiten al Ejecutivo subrogar a las Municipalidades en las facultades que les confiere la Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades y, además, ejercer funciones administrativas centralizadas en materias de interés comunal, contraviniendo así el espíritu del artículo 107 de la Constitución.

Para que así no suceda, es indiscutible que los términos de la Ley deben interpretarse y sus disposiciones aplicarse en forma que guarden armonía con el resto de la legislación, principalmente con el artículo 107 de la Constitución y con el sistema de la Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades. Dentro de ese espíritu, la ley sólo puede interpretarse como una autorización concedida al Ejecutivo para tomar, en materia de movilización, las medidas necesarias para afrontar las circunstancias provenientes de la restricción de combustible y elementos de transportes derivadas de la guerra. De ninguna manera esta Ley puede invocarse para alterar el sistema de la Ley de Municipalidades, que en su artículo 78, números 5.º y 6.º, confiere a estos organismos la función general de regular el tránsito en la movilización colectiva incluso y expresamente en el aspecto de acordar las respectivas tarifas. En otros términos, la Ley N.º 7,173 es una autorización amplia conferida al Ejecutivo para tomar aquellas medidas generales de emergencia relacionadas con la movilización que aconsejen las circunstancias de guerra, pero no constituye una reforma constitucional legal que traslade las actuales funciones municipales al Ejecutivo en materia de tránsito y movilización.

Por desgracia, el Decreto N.º 3,329 está

muy lejos de inspirarse en este criterio. En primer lugar, él aborda dos materias enteramente distintas, como son el tránsito por una parte, y la movilización colectiva por otra. La primera de estas materias, el tránsito, no guarda relación con las circunstancias de emergencia derivadas de la guerra. Es una materia de interés permanente que, efectivamente, merece ser objeto de una ley especial. No obstante, al presentar un proyecto de modificación al decreto referido, no hemos creído necesario ni oportuno considerar esta materia del tránsito, pues para ello habría sido necesario estudiarlo a fondo y con propósitos permanentes, excediendo así los propósitos del Ejecutivo; así, hemos dejado subsistentes casi todas las disposiciones que a él se refieren.

En materia de movilización, el Ejecutivo ha creado un organismo, la Dirección General de Transporte y Tránsito Público, a quien se le otorga amplias facultades, pero que no tiene origen legal aún de lo dispuesto en el artículo 44 de la Constitución Política del Estado. Prescindimos, sin embargo, de estas circunstancias para atenernos a las facultades que según el Decreto, debe ejercer la Dirección General de Transporte y Tránsito Público.

Estas se refieren en primer lugar, a la función de regular el volumen del tránsito por el procedimiento de otorgar permisos y fijar días y horas de circulación. Esta facultad es amplísima, puesto que implica el ejercicio de un criterio preferencial y discrecional en materia de categorías de vehículos, así como de motivos y horarios de circulación. Pero como esta facultad, por amplia que sea, tiene por fundamento las razones excepcionales que dieron origen a la Ley 7,173 y constituye, por otra parte, el medio adecuado para afrontar dichas circunstancias, se la considera, justificada del todo.

Además, el Decreto 3,329, autoriza a la Dirección General de Transporte y Tránsito Público para fijar los recorridos de los vehículos de transporte colectivo, su capacidad, las alteraciones que deben hacerse en ellos, las tarifas de los nuevos servicios, las sanciones por infracciones, así como también las atribuciones penales que las harán efectivas.

Por una parte, estas disposiciones privan a las Municipalidades de la substancia de sus funciones y atribuciones en materia de movilización, subrogándolas por un or-

ganismo fiscal único, cuya competencia se extiende a todo el país. Por otra parte, estas disposiciones guardan una relación tan remota con las circunstancias de emergencia que se trata de encarar, que están muy lejos de constituir una ventaja administrativa en la solución de ellas.

En efecto, la fijación de recorridos y sus tarifas tiene su origen y fundamento en una serie de circunstancias de orden tan exclusivamente local, que la cooperación de los servicios municipales en estas materias es de imprescindible y permanente necesidad. La subrogación de las Municipalidades por la Dirección de Transportes y Tránsito, implica la anexión de los respectivos servicios municipales con ese organismo, provocando, en subsidio, una duplicidad de funciones desprovista de toda ventaja y llena de inconvenientes de orden práctico y económico para el público.

Si se pretende con estas disposiciones crear un organismo intermunicipal destinado a resolver las dificultades que puedan suscitarse entre comunas vecinas a propósito de la movilización, resulta muy superior el sistema en vigencia que subroga a las Asambleas Provinciales por el Intendente, el cual es siempre una autoridad local y no central. Y si con ello se pretende perfeccionar hasta en sus menores detalles el control extraordinario de la movilización requerido por las circunstancias de guerra, aparece de manifiesto que la Dirección de Transporte y Tránsito, al abocarse al farrago de pequeños detalles que representan estas funciones, sólo conseguirá comprometer tiempo, recursos e independencia en tareas adjetivas y secundarias, en lugar de completar su acción al estudio de medidas sustantivas, sencillas y eficaces, en orden al problema que le compete.

Así pues, esta subrogación total de las Municipalidades no hace más que complicar el problema de la movilización y estereotipar la acción de este organismo, mientras por otro lado vulnera abiertamente el régimen comunal y el espíritu del artículo 107 de la Constitución. Si proponemos la supresión de las disposiciones correspondientes, es por el doble motivo de adecuar la aplicación de la Ley 7,173 al sistema de la legislación, y de concretar las funciones de la Dirección de Transportes y Tránsito a las medidas de orden general, negativas y positivas que, a condición de que se ejerzan en un plano superior al de la reglamentación municipal, permiten encarar con eficacia las circunstancias de guerra.

Observaciones particulares al decreto N.º 3,329

Se proponen las siguientes enmiendas al Reglamento 3,329, fundadas en las razones que se señalan en cada caso.

ENUNCIADO.— Apruébase el siguiente Reglamento que comprenderá todos los medios de transporte motorizado en uso actualmente en el país y los que en adelante se establecieren.

OBSERVACION.— En este enunciado del Reglamento se ha agregado la palabra "motorizado" en razón de la necesidad de ajustarlo a la letra y espíritu de la Ley 7,173, ya que ésta le concedió facultades al Ejecutivo para intervenir en tal clase de medios de locomoción.

No debe olvidarse, por ningún motivo, que esta Ley es producto exclusivo de la necesidad en que se vió el Gobierno de solicitarla del Legislativo en vista del problema que se creó para el país con las restricciones que se impusieron en el consumo de gasolina.

Artículo 1.º— Sólo podrán circular los vehículos motorizados que tengan autorización otorgada por la Dirección General de Transporte y Tránsito Público.

OBSERVACION.— Se hace presente que la creación de este organismo no cabe dentro de las facultades dadas al Presidente de la República por la Ley 7,173 y por la Constitución Política, pero como se trata de una materia que no es de incumbencia municipal, se omite toda alteración en este artículo.

Artículo 2.º— Los vehículos con permiso de circulación estarán sujetos a las disposiciones reglamentarias municipales en cuanto no se opusieren al siguiente Reglamento.

OBSERVACIONES.— Se ha creído de la mayor conveniencia dejar en claro que los vehículos con permiso de circulación quedan sometidos a todas las disposiciones reglamentarias municipales, y es por esto que se ha quitado del artículo 2.º del Reglamento, la frase "actualmente en vigencia", para reemplazarla por la palabra "municipales"; ya que con ello queda en claro que estos organismos no pierden su derecho para seguir en posesión del patrimonio de autonomía que la Constitución y las Leyes le otorgan.

Artículo 3.º— Son atribuciones del Di-

rector de Transporte y Tránsito Público, todas las que se refieren a permisos para circular, y en especial las siguientes:

a) La vigilancia y fiscalización de todos los medios de transporte motorizado, con exclusión de los marítimos, lacustres, aéreos y por ferrocarril, en cuanto se refieren al permiso de circulación;

b) Ordenar el censo de los vehículos motorizados, fijando las normas para llevarlo a efecto en todo el país, en cuanto se refiere al permiso de circulación;

c) Establecer las restricciones y supresiones en la circulación de los vehículos motorizados;

d) Suprimida;

e) Otorgar los permisos de circulación de los vehículos motorizados y fijar los días, horas y radio de los mismos;

f) y g) Suprimidas;

h) Delegar las funciones precedentes en los organismos o personas que determine;

i) Evacuar las consultas que las Municipalidades le formulen con respecto al servicio;

j), k) y l) Suprimidas;

m) y n) Sin modificaciones;

ñ) Suprimida;

a) (letra nueva) Solicitar de los Tesoreros Comunales y Municipales, las estadísticas de los vehículos a los cuales se les haya otorgado patente.

La Superintendencia de Aduanas comunicará mensualmente a la Dirección General de Transporte y Tránsito la cantidad de vehículos que se importen, con indicación del importador o signatario, de la marca y modelo de cada unidad.

OBSERVACIONES.— Por las mismas razones aducidas en las observaciones hechas a los artículos 1.º y 2.º, se ha redactado este artículo 3.º y sus incisos, en la forma que se propone, pues la amplitud del Reglamento 3,329, no sólo es incompatible con la función municipal, sino que, por esta misma razón, se prestará a graves roces entre la Dirección de Transportes y Tránsito Público y las Municipalidades. Al mismo tiempo, o sea, al de evitar futuras dificultades que puedan llegar a constituir un problema serio, la letra a) de este artículo la hemos modificado, agregando a continuación de la palabra "ferrocarril", la frase "en cuanto se refiere al permiso de circulación"; igual frase se ha agregado al final de la letra b), como también la palabra "motorizado" a continuación de la palabra vehículos. En la letra c) de este artículo se

ha hecho igual agregado que en las letras anteriores.

La letra d) se ha suprimido, pues ella es innecesaria, ya que lo que se refiere a permisos de recorridos, como se verá más adelante, es función propia de las Municipalidades, de la cual no han sido despojadas con la dictación y vigencia de la Ley 7,173.

En la letra e) se ha agregado, como en las anteriores, la frase "de los vehículos motorizados", para ajustar esta disposición a la Ley.

Se han suprimido las letras f) y g), la primera por ser función propia de las Municipalidades, y estar éstas en mejores condiciones para apreciar estas necesidades que una Dirección radicada en Santiago, y que no puede conocer detalles locales tan bien como las propias autoridades edilicias.

La letra g) se suprime como consecuencia de desconocersele a la Dirección General de Transporte y Tránsito Público, facultades para intervenir en esta clase de materias, máxime cuando las Municipalidades quedarían obligadas a tomar muy en cuenta las normas que la Oficina de Abastecimiento de Petróleos imparta, y que se relacionen con los servicios de movilización colectiva.

Se ha creído necesario mantener la facultad concedida en la letra h), pero sólo en lo que se refiere a los permisos de circulación, o sea, que la Dirección General de Transporte y Tránsito pueda delegar las funciones que a esas materias se refieren, en los organismos o personas que desee, pues es lógico pensar que en provincias habrá necesidad de que existan representantes de esa oficina para atender, mientras dure el racionamiento de gasolina, las atribuciones que la ley 7,173 le concede a S. E. el Presidente de la República.

Sin embargo, se ha creído conveniente para la función municipal, dejar la redacción de esta disposición en la forma que se propone, pues así queda cada organismo en el terreno que le corresponde, y se evitan para el futuro serias dificultades.

Habiéndose dejado establecido en forma precisa cuáles son las atribuciones que la Dirección General de Transporte y Tránsito tendrá, se ha creído del caso redactar la letra i) del Reglamento 3,329 en la forma que se propone.

Creemos que es inconveniente que un organismo nuevo y de emergencia, por lo tanto de vida precaria, pueda evacuar consultas respecto a la aplicación e interpretación

de las múltiples disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con los servicios de tránsito.

Es por esta importantísima razón que se ha redactado esta disposición en la forma propuesta, o sea, dejando la facultad que ella concede, circunscrita sólo a la actividad que le dió razón de existir al Reglamento 3,329.

Se ha creído que la disposición contenida en la letra k) excede de las facultades concedidas por la Ley 7,173, y por esta razón ella se ha eliminado del Reglamento.

Se ha suprimido igualmente la letra l) en razón de que los propios Tratados Internacionales a que esta disposición se refiere, determinan y fijan su cumplimiento en organismos permanentes de cada país signatario y no parece lógico que un organismo de carácter transitorio pueda entrar a reemplazar a aquéllos que ya nuestro Gobierno, por medio de sus representaciones diplomáticas, les concedió su intervención en estas materias.

Le letra ñ) se ha suprimido en vista de que sobra la materia que ella trata existe más adelante un capítulo especial.

Finalmente se han agregado, como incisos nuevos del artículo 3.º, las disposiciones contenidas en el artículo 4.º del Reglamento 3,329, con la salvedad de que en este inciso nuevo se eliminan de obligaciones a las Tesorerías Comunales y Municipales, ya que ellas son ajenas al contenido de la Ley 7,173.

Artículo 5.º— Se suprime.

OBSERVACIONES.— Se ha suprimido este artículo por ser contrario a la Ley de Municipalidades y porque parece absurdo que la Dirección General de Transporte Tránsito pueda determinar desde Santiago el sentido de la circulación y preferencia de vías en pueblos o comunas separadas de la capital por cientos y aun miles de kilómetros.

Artículos 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10, 12 y 13.— Se mantienen.

OBSERVACIONES.— Las disposiciones contenidas en estos artículos son mantenidas, pues constituyen normas de carácter general; además, ellas son copia de las contenidas actualmente en la reglamentación de tránsito para Santiago y Ley de Caminos.

Artículo 11.— Se mantiene con modificaciones.

OBSERVACIONES.— En el inciso final de este artículo, se ha reemplazado a la Dirección General de Transporte y Tránsito por las Municipalidades, pues ellas son las únicas que pueden apreciar la conveniencia o inconveniencia de mantener en sus radios comunales las velocidades máximas que establece este artículo. Esta disposición sólo puede tomarse como una norma de carácter general.

Artículos 14 al 25. — Se suprimen.

OBSERVACIONES. — Se han suprimido todos los artículos que forman el capítulo de Dotaciones y Recorridos, por considerar que esta es materia de exclusiva competencia municipal y porque no se divisa la razón legal para que una ley de carácter transitorio y que tiene como única finalidad hacer una distribución de los medios motorizados de transporte en la emergencia porque atraviesa el país con motivo del racionamiento de gasolina, pueda intervenir en una materia de carácter permanente y trascendental para los Municipios, como es la fijación de recorridos y demás detalles de los servicios de transporte colectivo.

Las disposiciones de este capítulo se reemplazan por un artículo nuevo, en virtud del cual se obliga a las Municipalidades a encuadrar su programa o plan de movilización colectiva, en cuanto a recorridos y dotaciones de vehículos, en las disponibilidades de gasolina señaladas o resueltas por la Oficina de Abastecimiento de Petróleo, con lo cual se coordinan las funciones y actuaciones municipales con los recursos efectivos señalados por una Oficina Fiscal técnicamente capacitada.

En consecuencia, se propone que todos los artículos comprendidos entre el 14 y el 25, se reemplacen por uno solo que diga:

Artículo 14.— Los nuevos recorridos, las ampliaciones de los existentes y los aumentos de dotaciones que acuerden las Municipalidades, se harán, mientras exista la situación de emergencia porque atraviesa el país, con motivo del racionamiento de gasolina, de acuerdo con la Oficina de Abastecimiento de Petróleo.

Artículo 26.— Se suprime.

OBSERVACIONES.— Se ha suprimido este artículo por estar él fuera de los términos y autorización concedida por la Ley 7,173. Se vulneran con él, además, disposiciones constitucionales del Código Penal, de la Ley de Municipalidades y la Ley 6,827, que crea y organiza la Justicia Local.

Por otra parte, es denegación de justicia y dejar en la indefensión a los infractores. Si la misma autoridad que crea los reglamentos se encarga de sancionar su incumplimiento; esto va en contra del más elemental principio de derecho, ser juez y parte.

Artículo 27.— Se mantiene con modificación.

OBSERVACION.— Para precisar atribuciones, se ha completado el primer inciso de este artículo con la frase "en lo que se refiere a los permisos de circulación", y se ha suprimido además, la letra d) por las mismas razones que se dieron para explicar la supresión del artículo 26.

Artículo 28.— Se suprime.

OBSERVACION.— Este artículo se ha suprimido por no ser necesario, ya que se ha eliminado de este reglamento todo el párrafo que se refiere a las Dotaciones y Recorridos.

Artículo 29, 30 y 31. — Se mantienen.

OBSERVACIONES.— Estos artículos se han dejado tal como están concebidos, por no ser ellos contrarios a los principios de independencia municipal.

Artículo 32.— Se suprime.

OBSERVACION.— Existiendo una Ley de Timbres y Estampillas, toda repartición pública está obligada a hacerla cumplir, por lo tanto es innecesaria esta disposición incorporada al cuerpo de este Reglamento.

Artículo 33.— Se suprime.

OBSERVACION.— La supresión de este artículo obedece a la razón de que el legislador facultó al Presidente de la República para reglamentar, o sea, para dictar normas generales, impersonales y permanentes, pero no facultó a un funcionario o servicio dado, menos aun cuando éste no es de creación legal.

Finalmente, se ha estimado que sería conveniente, con el objeto de evitar futuras dificultades e indebidas intromisiones, que al Reglamento 3,329 se le agregaran dos disposiciones nuevas, que tendrán por finalidad evitar toda invasión de atribuciones. Estas disposiciones serían las siguientes:

Artículo . . .— La fiscalización de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, corresponderá a las Municipali-

dades, salvo en cuanto se refiera a los permisos para circular que se otorgan en relación con el racionamiento de gasolina.

Artículo . . .— Las nuevas Ordenanzas y Reglamentos que dicten las Municipalidades, se ajustarán a las disposiciones del presente Reglamento mientras exista el racionamiento de gasolina en el país.

—El documento cuya inserción solicitó el señor Grove (don Marmaduke), es el siguiente:

"El Sindicato Profesional de Dueños de Autobuses ha entregado a la prensa la siguiente exposición oficial sobre diversas materias relacionadas con el problema de la movilización colectiva de pasajeros:

"Nuevamente la Directiva General del Sindicato de Dueños de Autobuses se ve precisada a recurrir a la prensa de Santiago, a fin de dejar plenamente establecida la absoluta corrección de procedimientos con que ha actuado siempre en todos los problemas relacionados con la movilización, para lo cual no formulará declaraciones antojadizas ni tomadas al azar, sino que dará a conocer documentos emanados de organismos oficiales del Estado.

Desea, en esta forma, llevar al conocimiento, no sólo de la opinión pública, sino que de todos los señores Senadores, la verdadera situación, que es muy diversa a la que, elementos interesados, han dado a conocer.

Existe absoluto control estatal

Se ha dicho que como "no existe el control estatal" respecto de la movilización, es necesario que el Honorable Senado apruebe el artículo 11 del proyecto de Transporte que, a última hora y con sólo 29 votos, introdujo la Cámara de Diputados.

Tal afirmación es absolutamente falsa y sólo nos basta copiar, a continuación, la parte resolutive del decreto N.º 2,239 de fecha 5 de junio del año 1944, del Ministerio del Interior, que dice como sigue:

"A contar desde esta fecha la Dirección General de Transporte y Tránsito Público hará efectiva su atribución de vigilancia y fiscalización sobre los servicios de locomoción colectiva y dictará las normas relativas a dotación, horarios, frecuencia y, en general, sobre la circulación de estos vehículos, como asimismo, se preocupará de que se obtenga el mejor empleo y distribución de la gasolina que dedica a tales fines".

De la simple lectura de este decreto, resulta que las afirmaciones que se han hecho en el Parlamento en orden a que existe necesidad de lograr una nueva legislación especial, carecen en absoluto de fundamento, por cuanto ya tiene el Estado atribuciones amplias y precisas para lograr tal control. La insistencia de parte de ciertos sectores para lograr la aprobación del artículo 11, sólo permitirá crear una nueva burocracia, que se financiará con la comisión de 10 centavos por litro que la Dirección General de Transportes ha quitado en forma abusiva a nuestra industria.

Por otra parte, a un instante del término del actual conflicto bélico, es lógico suponer que las medidas de restricción para el consumo de bencina desaparecerán, pero mientras tanto nuestro país contará con un organismo al que la ley que se discute da vida permanente (la Dirección de Transporte), no obstante que nació por una situación de emergencia (Ley de Jornada Única), que ya ha desaparecido. Será muy difícil en un futuro cercano eliminar de la Administración Pública a un organismo ya creado.

El problema de los chassis

Con majadería insoportable se ha dicho, también, que los empresarios que dirigen la movilización se han repartido los chassis nuevos. El Diputado comunista, señor Juan Guerra, en la sesión 46 celebrada por la Cámara, el 7 de febrero del presente año, dijo:

“Señor Guerra.— Los señores empresarios que dirigen la movilización colectiva se reparten entre ellos los chassis nuevos”.

Ya hemos dicho, en forma reiterada, que el Consejo Nacional de Comercio Exterior no ha entregado a la industria un solo chasis para la movilización colectiva y que tampoco ha otorgado las divisas necesarias para importarlos directamente.

Esta era una honrada afirmación nuestra. A fin de comprobarla de manera oficial, el presidente del Sindicato que suscribe, dirigió con fecha 19 de los corrientes, la siguiente nota al Consejo Nacional de Comercio Exterior:

“Señor Vicepresidente:

Ante aseveraciones del Diputado señor Guerra, en el sentido de que los dirigentes de autobuses se han aprovechado de los chassis que ese Consejo de Comercio Exterior ha entregado, le agradeceremos certificar al pie de la presente, cómo es efec-

tivo que hasta la fecha no se ha racionado un solo camión ni entregado unidad alguna para la movilización colectiva de Santiago. —Lo saluda atentamente su Affmo y S. S.— (Fdo.): Humberto Agüero Q., Gerente”.

El Vicepresidente del Consejo Nacional de Comercio Exterior señor Donato Toriello, certificó lo que se copia a continuación: “Santiago, 21 de abril de 1945.— N.º 2,456.— Señores Sociedad Cooperativa de Trabajadores y Consumo de Daños de Autobuses Ltda.— Presente.

Ref. Chassis para la movilización colectiva.

Muy señores nuestros:

Obra en poder de este Consejo Nacional de Comercio Exterior, la carta de ustedes de fecha 19 de los corrientes, por la cual solicitan que se les certifique que hasta la fecha la movilización colectiva de Santiago no ha sido racionada con chassis de camiones.

Los chassis para buses están por llegar al país y su distribución se hará de acuerdo con las necesidades de la movilización del país, a base de las informaciones de los organismos técnicos respectivos.

Saluda a ustedes muy atentamente. — (Fdo.): Donato Toriello A., Vicepresidente Ejecutivo subrogante”.

En cambio, y lo decimos una vez más, de los 200 chassis llegados al país en el último trimestre del año pasado, el Consejo de Comercio Exterior no dió uno solo para la movilización.

Este es el más rotundo desmentido que podemos formular al mencionado Diputado comunista.

Acaparamiento de neumáticos

Por su parte, el Senador comunista señor Guillermo Guevara, en la última sesión celebrada por el Honorable Senado, dijo que los dueños de autobuses “acaparaban neumáticos”.

Es lamentable que un Senador de la República incurra en actitudes que están reñidas con la verdad. Pudo el Honorable señor Guevara haber recurrido a fuentes oficiales de información para verificar tal acusación. Prefirió lanzar la especie sin confirmarla. Por eso nos vemos en la necesidad de copiar, a continuación, un certificado del Secretario General del Comisariato General de Subsistencias y Precios, señor Julio Carvallo, que dice como sigue:

“Certifico, a petición escrita del Sindic-

to General Profesional de Dueños de Autobuses de Santiago y de la Cooperativa de Dueños de Autobuses, que, según informaciones de los Departamentos correspondientes, este Comisariato General de Subsistencias y Precios no ha recibido denuncias relacionadas con posibles acaparamientos de neumáticos de parte de las instituciones indicadas en este certificado.— Santiago, 23 de abril de 1945.— (Fdo.): Julio Carvallo, Secretario General del Comisariato General de Subsistencias y Precios". (Hay un timbre).

Acaparamiento de bencina

Este es otro de los cargos que se ha formulado en contra de los empresarios de los autobuses y con el cual se ha pretendido justificar la aprobación del artículo 11 del proyecto de Corporación de Transportes.

El mismo Honorable Senador, don Guillermo Guevara, dijo que los empresarios de autobuses "acaparaban bencina".

Siempre negamos, de la manera más enérgica, acusaciones en ese sentido, pues ellas, junto con ser inexactas, eran parte del plan destinado a crear el más odioso monopolio en la movilización. Ahora, nos vemos en la necesidad de dar a conocer públicamente un documento oficial del propio Director General de Abastecimiento de Petróleo, que dice como sigue:

"Movilización.— Oficio N.º 385.— Santiago, 23 de abril de 1945.— Señor Presidente:

Refiriéndome a su nota 145 de fecha de hoy, me es grato manifestar a usted que, efectivamente, hasta el 31 de marzo de 1943 esta Dirección tuvo a su cargo directo el control y distribución de la bencina para

la movilización colectiva, servicio que se hacía por medio de una dotación de Carabineros puesta a nuestra orden por la Superioridad del ramo, y durante ese lapso no tuvimos ninguna dificultad.

El 1.º de abril de 1943 se hizo cargo de la movilización colectiva un Interventor Fiscal, y desde ese momento, hasta el 31 de julio de ese mismo año, no tuvimos ninguna ingerencia ni en el control ni en la distribución de bencina.

Desde el 1.º de agosto de 1943 al 30 de junio de 1944, esta Dirección volvió a hacerse cargo de dicha distribución, pero sin contar con el personal de Carabineros necesario para el debido control.

Desde el 1.º de julio de 1944 hasta la fecha, la distribución y control ha estado nuevamente fuera de nuestra dependencia, habiéndose hecho cargo de ella, por disposición gubernativa, la Dirección General de Transporte y Tránsito Público, organismo que la tiene hasta la fecha.

Saluda atentamente a Ud.— (Fdo.): Osvaldo Martínez, Director".

Además de esta carta, recordamos que el 20 de febrero de 1943 el ex Interventor Fiscal señor Domingo Durán, a propósito de una especie según la cual nuestro Sindicato estaría negociando bencina en la Bolsa Negra, dijo que tales rumores eran absolutamente falsos y agregó: "Ningún funcionario de mi dependencia ha constatado abusos de esa naturaleza".

Con este abundante material emanado de las propias oficinas fiscales, dejamos perfectamente en claro que el Sindicato ha procedido siempre dentro de la más absoluta corrección.— DIRECTORIO GENERAL".