

# Sesión 5.a Extraordinaria, en Martes 4 de Mayo de 1943

(Sesión de 19 a 21 horas)

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR CASTELBLANCO

---

### INDICE GENERAL DE LA SESION

- I.—Sumario del Debate
- II.—Sumario de Documentos
- III.—Actas de las Sesiones Anteriores
- IV.—Documentos de la Cuenta
- V.—Tabla de la Sesión
- VI.—Texto del Debate

### I. — SUMARIO DEL DEBATE

1.—La Cámara entra a ocuparse del objeto de la presente sesión:  
El problema de la movilización.

### II. — SUMARIO DE DOCUMENTOS

1. — Presentación suscrita por 29 señores Diputados, en la que solicitan la celebración de la presente sesión para tratar acerca del problema de la movilización.

2. — Moción de los señores Smitmans y Salazar, con la que inician un proyecto de ley que modifica el artículo 28 de la Ley N.º 7,200.

### III. — ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

### IV. — DOCUMENTOS DE LA CUENTA

#### 1. — PETICION DE SESION.

“Santiago, 4 de mayo de 1943.

Señor Presidente:

En uso de la atribución que nos confiere el artículo 81 del Reglamento, solicitamos de V. E. se sirva citar a sesión para el día 4 de mayo, de 19.30 a 21 horas, a fin de tratar el problema de la movilización.

(Fdos.): Pedro Opaso C., René de la Jara, Juan Smitmans, E. Donoso, C. Acharán A., B. Troncoso, G. Alcalde, Alfonso Salazar, Lucio Concha, Fernando Aldunate, Héctor Correa Letelier, Sergio Fernández, S. Correa Larrain, Fco. J. Labbé, F. Palma, Gardeweg, C. Izquierdo, Manuel Diez, J. Mardones, Juan Valdés Riesco, José M. Pinedo, Manuel Montt, Gonzalo Jarpa, C. Atienza, J. Ceardi, Alfredo Silva C., Raúl Yrarrázaval, J. Echarri E., Raúl Marín”.

#### N.º 2. — MOCION DE LOS SEÑORES SMITMANS Y SALAZAR.

“HONORABLE CAMARA:

Las dificultades cada día mayores que el actual conflicto mundial, ocasionan en el transporte marítimo de carga y pasajeros,

y la creciente importancia que reviste para el país la conservación bajo la bandera nacional de los barcos inscritos en los registros chilenos, hacen indispensables que las transacciones que se efectúen sobre esos buques pueden realizarse sólo previa aprobación legal. La subida valorización que han adquirido los barcos, a causa del conflicto guerrerro, es un aliciente peligroso para que sus empresarios no se conformen ya sólo con las crecidas utilidades que les deja su explotación, sino que puedan llegar hasta venderlos o arrendarlos, privando así al país de elementos valiosísimos para las necesidades vitales de su comercio y que puedan ser irremplazables para la defensa nacional. Esta posibilidad debe ser evitada a cualquier precio y, en todo caso, cuidadosamente estudiada por el legislador.

En mérito de estas consideraciones nos permitimos presentar al estudio de la Honorable Cámara el siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

**Artículo 1.º** — Agrégase al inciso primero del artículo 23 de la ley N.º 7,200, de 21 de julio de 1942, lo siguiente: "Mientras dure el actual conflicto bélico, esa venta o arrendamiento sólo podrá ser autorizada por ley.

**Artículo 2.º** — Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Santiago, 4 de mayo de 1943.

(Fdos.): Juan Smitmans, Alfonso Salazar".

### V. — TABLA DE LA SESION

Problema de la movilización.

### VI. — TEXTO DEL DEBATE

#### I. — Problema de la Movilización

El señor SECRETARIO.— Se ha recibido una petición firmada por el número reglamentario de los señores Diputados, quienes, en uso de la atribución que les confiere el artículo 81 del Reglamento, solicitan la presente sesión, de 19.30 a 21 horas, a fin de que la Honorable Cámara trate el problema de la movilización.

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— En conformidad al Reglamento, corresponde el primer turno al Comité Conservador.

Ofrezco la palabra.

El señor MORENO.— Pido la palabra.

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

El señor MORENO.— Voy a ocuparme del problema creado a unos ciudadanos por medio del requisamiento de los medios de locomoción del Departamento de Santiago, decretado por el Comisariato General en el mes de febrero pasado.

No es mi propósito fundar una acusación constitucional, ni siquiera un proyecto de acuerdo o representación de esta Honorable Cámara, sino que trataré esta cuestión con simple espíritu de crítica, para demostrar que se ha trasgredido la Constitución y la Ley, y para señalar las funestas consecuencias que se desprenden de ese atentado cometido contra la propiedad ajena.

Me liga una larga amistad con S. E. el Presidente de la República, de modo que mis palabras salen de una voz amiga, con la mejor intención para señalar un grave error que se ha efectuado y para que se ponga pronto término a esa desgraciada operación.

En el mes de febrero de este año, se expidió por el Comisariato General, el Decreto N.º 256, que requisó para ese organismo el uso y goce de los medios de transporte colectivo de pasajeros del Departamento de Santiago, conjuntamente con los accesorios, repuestos y locales destinados a la reparación y guarda de esos medios de transporte.

Los considerando de ese Decreto señalan como fundamentos de tal medida la sindicalización de los dueños de autobuses, la alteración de los recorridos, la simulación de mayor número de máquinas que las existentes, la alteración de las tarifas, la inferioridad del número de autobuses respecto de los microbuses, la restricción en el número de máquinas en servicio, la falta de coordinación de los medios de transporte colectivo, por ser manifiestamente arbitraria y perjudicial a las necesidades colectivas, y la especulación en el precio del uso y goce de esos medios de transporte.

Se ha demostrado con firmeza y claridad, por los afectados, que los fundamentos de ese Decreto son falsos, pues no existen tales cargos y el Sindicato de Dueños de Autobuses ha emplazado al señor Comisario General para que dé a la publicidad esos datos y señale al culpable respecto de cualquiera de los cargos formulados en los considerandos del Decreto. Hasta hoy no se ha probado la existencia de esos hechos.

Pero aún concediendo que tales cargos sean ciertos, ello no justifica el requisamiento de los medios de transporte, que es un acto inconstitucional e ilegal, como se verá.

\* \* \*

El artículo 10 N.º 10 de la Constitución asegura la inviolabilidad de todas las propiedades, sin distinción alguna; la prohibición de privar de todo o parte de la propiedad, salvo que sea por sentencia judicial o por expropiación con indemnización; y establece la facultad del legislador

para imponer al ejercicio de la propiedad, obligaciones o servidumbres de utilidad pública.

La propiedad o dominio es el derecho real en una cosa corporal o incorporal para gozar y disponer de ella arbitrariamente no siendo contra la ley o contra derecho ajeno.

La propiedad comprende tres facultades. que son:

- 1.º) —El **jus utendi**, o uso, esto es, el derecho de servirse de la cosa;
- 2.º) —El **jus fruendi**, o goce, esto es, el derecho de gozar de la cosa, y
- 3.º) —El **jus abutendi**, o disposición, esto es, el derecho de disponer de la cosa.

El Decreto del Comisariato, en sus artículos 1.º y 2.º, requisa el USO y GOCE de los medios de transporte, accesorios y locales. Esto significa que ha privado a un grupo de ciudadanos de una parte de sus propiedades, como es el uso y goce de ellas, y tras este subterfugio se ha producido la privación total de la cosa, pues no sólo ha caído también el tercer elemento del dominio como es el derecho de disponer de la cosa, sino que se ha privado a esos pobres ciudadanos de la materialidad de la cosa misma. Y todo esto se ha verificado sin expropiación y sin indemnización de ninguna especie. Es la privación arbitraria de la propiedad, que está vigorosamente prohibida por la Constitución, como acaba de verse.

Más de algún espíritu superficial o partidista podrá argüir que la requisa de los medios de transporte puede encuadrarse en las facultades del legislador para imponer servidumbres u obligaciones de utilidad pública al derecho de propiedad.

No hay tal la privación del uso y goce de una cosa y de la cosa misma, es algo muy distinto de una obligación o de una servidumbre.

La privación es quitar a alguno una cosa de su dominio. La obligación o servidumbre es un servicio que se impone al dueño de la cosa, pero sin privarlo de ella ni de su uso goce y disposición.

Conviene recordar la discusión habida en la Asamblea Constituyente que elaboró la actual Constitución. Ella se encuentra en las páginas 85 a 137 de las actas de esa Asamblea.

El resumen de esa discusión es el siguiente:

Don Ramón Briones Luco, don Manuel Hidalgo, don Nolasco Cárdenas y otros sostuvieron que la propiedad es una función social y pidieron la consagración de ese principio.

Don Enrique Oyarzún, don Luis Barros Borgoño, don Eliodoro Yáñez, don Guillermo Edwards y otros, negando que ella fuera función social, sostuvieron que era un hecho y un derecho inherente a todos los hombres base y fundamento del orden social, por lo cual debía mantenerse el derecho de propiedad y su inviolabilidad, pero reconociendo que se deben imponer algunas limitaciones a su ejercicio en bien de la utilidad común.

Don Guillermo Guerra, poniéndose en la realidad de las cosas, dijo textualmente: "De todo lo que se ha dicho en esta reunión sólo se saca en limpio, en primer lugar, que debe reconocerse al derecho de propiedad un carácter más so-

cial. Aquello de si la propiedad es o no una función social es un juego de palabras; en el fondo, todos estamos de acuerdo en que ella debe estar más subordinada al interés social que lo estuvo antes" (Pág. 87).

Don Guillermo Edwards, colocado en el mismo punto de vista, (págs. 108 y siguientes) manifestó que todos estaban de acuerdo en mantener la inviolabilidad de la propiedad en forma absoluta en cuanto se refiere al fondo del derecho de propiedad, en que este derecho impone al que lo tiene algunos deberes respecto de la sociedad, y en que se reconoce el ejercicio legítimo del derecho de propiedad.

Es interesante repetir algunos conceptos del señor Edwards en aquella discusión, que vienen ex profeso al presente caso. Dijo: "Examinando a fondo esta cuestión, no se encuentra sino una diferencia mínima entre el derecho de propiedad y el ejercicio del mismo derecho. En general, el derecho vale en cuanto puede ser ejercitado. Esta distinción, que se impone más bien por razones de gramática, no altera la idea de limitar el derecho de propiedad, si no se pone a su vez una limitación a la esfera en que las leyes pueden reglamentar los deberes de ese derecho. El derecho de propiedad consiste en el uso y goce y en la disposición de las cosas. Y por otro lado, esto mismo es el ejercicio del derecho de propiedad. Ejercitarlo es usar y disponer de las cosas".

El Presidente de la República, señor Alessandri, (pág. 119), expresó que la propiedad hoy día impone deberes sociales, y dentro de la fórmula propuesta por el señor Edwards Matte, queda ampliamente contemplado el concepto jurídico moderno de la propiedad y observa, (pág. 120), que todos los miembros de la Comisión están de acuerdo en que en el estado actual de la sociedad, es indispensable mantener el principio de que la propiedad es inviolable".

De acuerdo con lo discutido y con esas ideas, el señor Alessandri redactó y propuso en unión del señor Barros Borgoño, el precepto constitucional en la forma que actualmente tiene en nuestra Constitución, manifestando que condensa el concepto científico moderno de la propiedad desde los puntos de vista político, jurídico, económico y social.

De la discusión e historia de este precepto aparecen, pues, estos hechos:

1.º) Fué rechazado en forma rotunda el principio de ser la propiedad una función social;

2.º) Se mantuvo la inviolabilidad de la propiedad, que comprende su uso goce y libre disposición y

3.º) Sólo se puede privar de ella por sentencia judicial o por expropiación indemnizada; y

4.º) Sólo se impondrán servidumbres de orden público a su ejercicio.

En consecuencia, la privación del uso y goce de los medios de locomoción que se ha perpetrado contra sus propietarios es una violación del precepto constitucional, pues lejos de constituir ese acto una servidumbre de orden público se ha privado a sus dueños de la cosa misma y de su uso, goce y disposición. Es la privación absoluta y arbitraria de la propiedad.

Todo lo que acabo de decir se refiere al aspecto constitucional del problema. El Comisariato se ha salido también de sus atribuciones legales como se verá en seguida.

Tengo muy alta estimación por el señor Comisario General don Rafael Gumucio. Lo reconozco un hombre honrado, recto y celoso de sus deberes, pero su celo lo ha llevado demasiado lejos en la aplicación de la ley.

Todo exceso legal es una injusticia social. Espero que el señor Gumucio, dentro de la honradez y rectitud que lo distinguen, así lo reconocerá.

Es posible que la creación de una sola empresa de locomoción para la ciudad de Santiago pueda ser la solución más conveniente; pero, de ser así, procédase por la vía legal de la sanción legislativa, o ejercitando la facultad de expropiación; mas no se prive de la propiedad de los medios de locomoción a sus legítimos dueños. Eso está manifiestamente mal.

Bastará examinar el Decreto-Ley que creó el Comisariato General para convencerse de ello.

El objetivo del Comisariato, como lo dice el artículo 2.º, es asegurar a los habitantes de la República las más convenientes condiciones económicas de vida.

Esta finalidad se obtiene de preferencia, según el artículo 3.º, mediante la Adquisición y Control de la calidad y precio de los artículos de primera necesidad y de uso o consumo habitual, en todo lo que respecta a alimentos, vestuario, calefacción, alumbrado, transportes, productos medicinales y materias primas de dichas especies y servicios, atendidos, para la fijación de precios, los costos de producción, gastos inevitables y utilidades legítimas.

Nótese bien que este artículo habla sólo de las facultades de Adquisición y Control de la Calidad y Precio.

Dentro de las atribuciones que el Decreto-Ley confiere al Comisariato para el ejercicio de estas funciones, figuran, aparte de otras, estas dos principales: la expropiación y la requisición.

La expropiación la conceden los artículos 4, 5, 6, 7 y 8, sólo para bienes raíces, establecimientos, empresas o explotaciones. La requisición la autoriza el artículo 23, letra f) únicamente respecto de las mercaderías, para el sólo efecto de venderlas al consumidor.

Como se ve, sólo se pueden requisar las mercaderías. Una empresa de transporte no es mercadería y por lo tanto no puede ser requisada. Sólo puede ser expropiada conforme a los artículos 4 y 5, lo que indica que implica el pago de su justo precio al dueño.

Mas no es esta opinión sólo la mía. Lo es también de uno de los firmantes del Decreto N.º 520, don Guillermo Bañados.

Entrevistado sobre la requisición, declaró: "Ese Gobierno creó el Comisariato de Subsistencias, basado en la necesidad de evitar la especulación en los artículos de consumo y basado en esos propósitos, TAXATIVAMENTE, el Decreto Ley promulgado expresó: Con relación a las expropiaciones que pueda efectuar el Comisariato, el Decreto Ley establece: "Para el sólo efecto de atender a las necesidades imperiosas de la subsistencia del pue-

blo, se declaran de utilidad pública los predios agrícolas, las empresas industriales y de comercio y los establecimientos dedicados a la producción y distribución de artículos de primera necesidad". "Y esto es lo que dice a la letra el Decreto Ley que yo, en mi calidad de Ministro de Justicia, firme".

Preguntado el señor Bañados en virtud de que atribuciones señaladas por la ley se ha procedido a la requisición contestó: "En virtud de ninguna disposición. En estos requisamientos como en el requisamiento de propiedades, el Comisariato ha extralimitado sus atribuciones y procede sin derecho legal de ninguna especie. Todavía más: atropella derechos establecidos en forma clara por la Constitución Política del Estado, que asegura a todos los habitantes de la República el uso y goce de todos sus bienes y sólo autoriza expropiaciones en los casos que estos bienes sean pagados en conformidad a los preceptos legales, previamente establecidos".

Pues bien. Nada de esto se ha verificado, sino que se han requisado las empresas y medios de locomoción. Consecuencialmente el Comisariato se ha extralimitado en sus atribuciones.

El señor CASTELBLANCO (Presidente). — Permítame, Honorable Diputado: Advierto a Su Señoría que ha terminado su tiempo.

¿Cuántos minutos más necesita Su Señoría?

El señor MORENO. — Tal vez unos diez u once minutos, nada más, señor Presidente.

El señor CASTELBLANCO (Presidente). — Si le parece a la H. Cámara...

El señor GUERRA. — Nosotros también queremos intervenir en el debate, señor Presidente.

El señor MORENO. — No me quedan nada más que tres páginas. En seis minutos podría terminar.

El señor ATIENZA. — Son nada más que seis minutos.

El señor URZUA. — Podría prorrogarse la hora por el mismo tiempo que ocupe el Honorable Diputado, y así podrían tomar parte en el debate los Honorables colegas lo deseen.

El señor MARDONES. — Mañana también tenemos sesión para esto mismo.

El señor MORENO. — Son seis minutos.

El señor URZUA. — Con todo gusto, Honorable Diputado.

El señor NUNEZ. — Es muy largo el discurso.

El señor MARDONES. — Pero son observaciones muy interesantes.

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

El señor MORENO. — Examinemos ahora las consecuencias de este orden de cosas, principalmente por sus resultados materiales.

En la declaración hecha por el Ministro del Interior, el mismo día en que se dictó el decreto de requisición, se dan como fundamento de tal medida, entre otras razones, las siguientes:

- 1) Péximo estado del material rodante;
- 2) Incapacidad financiera de los actuales propietarios para reparar desperfectos de las máquinas;
- 3) Incapacidad de los mismos propietarios para regularizar a su personal los salarios y previsión social;

Agrega textualmente esa declaración: "El estado en que se encuentran los servicios de autobuses, microbuses y tranvías, ha levantado un verdadero clamor de la prensa".

Es cierto. Se criticaba el servicio de tranvías y el de autobuses; más no el de micros, porque era muy bueno.

Pero ahora, todo anda peor que antes. Basta ver los tranvías sin vidrios, con los resortes quebrados, los controles descompuestos y todos en pésimas condiciones. Además, su número ha disminuido.

Los autobuses están deteriorados en su grado máximo y apenas pueden andar los que están en servicio. Tienen los vidrios rotos, los frenos malos, los neumáticos destruidos y así, todo por el estilo. De o agregar que es muy apreciable el número de máquinas retradas del servicio, que no son reparadas. Si se pregunta a los maquinistas y cobradores por qué sucede todo eso, contestan: "porque nadie se preocupa de repararlos". Antes se preocupaban sus dueños. Hoy lo que se descompone queda abandonado.

Esta situación, agregada a la falta de automóviles particulares, causa los trastornos más grandes, pues aumenta el número de pasajeros y disminuye los medios de movilización.

Hoy, más que nunca, se ha agravado el problema.

Esto es un hecho público y notorio, que está a la vista diaria de los habitantes de Santiago; pero como pudiera creerse que esta afirmación es partidista o apasionada, traeré como prueba lo que dijo al Gobierno el directorio del gremio de tranvías: "Queremos dejar constancia de que hemos sido los más fervorosos defensores de las medidas adoptadas en este sentido por el Gobierno, porque hemos aspirado siempre, como chilenos, a que el Supremo Gobierno obtenga para Chile la nacionalización de estos servicios de utilidad pública pero tenemos que señalar, para deslindar responsabilidades, que en los 23 meses que lleva requisada la industria, nada en beneficio se ha obtenido. Por el contrario, el material rodante va de mal en peor y si no se toman medidas de urgencia, de aquí a seis meses se habrá destruido totalmente un 60 % de los tranvías en actual circulación".

El señor SEPULVEDA (don Ramiro). — ¡Habrá sabotaje, también!

El señor BARAHONA. — Eso es sabotaje del Gobierno.

El señor NÚÑEZ. — Sabotaje de los patrones, de los dueños.

El señor MARDONES. — ¿Y en los tranvías, de quién es el sabotaje?

El señor NÚÑEZ. — ¡De los que están allá arriba!

El señor GUERRA. — Que Su Señoría preside.

El señor MARDONES. — ¡No tengo nada que ver con los tranvías!

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor CASTELBLANCO (Presidente). — Llamo al orden a los señores Diputados.

El señor MORENO. — Más adelante agrega: "La administración fiscal nos adeuda desde la fecha indicada hasta el día de hoy la suma de 3 mil

liones de pesos, más o menos, prorrateada entre tres mil y tantos tranviarios".

De esta suerte, los hechos que el Ministerio del Interior imputa injustamente a los dueños de autobuses, los ha estado cometiendo el propio Gobierno desde hace 23 meses en una empresa administrada por él.

El Fisco no ha reparado el material ni paga lo que debe a los tranviarios. Los dueños de autobuses reparaban sus máquinas y pagaban su personal.

Pero, no es esto lo más grave del problema, pues una mala administración puede reemplazarse por otra buena, si se quiere, y los daños materiales pueden repararse. Lo más grave y de más trascendentes consecuencias es el trastorno creado con la requisición efectuada por el Comisariato.

Con esa medida se pone en peligro todo el sistema jurídico, económico y social del país.

Se ha arrebatado violentamente, por un golpe de autoridad, el haber de unos ciudadanos, sin expropiarlo y sin pagarles indemnización, mediante el subterfugio de la requisición, no permitida por la Constitución ni por la ley.

El señor GONZALEZ, (don Luis). — ¡Pero los propietarios reciben su dinero!

El señor MORENO. — Con este procedimiento, que amenaza todo trabajo, toda actividad, todo patrimonio, toda economía privada, se establece el precedente amenazador de que cualquier ciudadano sea privado, sin expropiación ni indemnización, de los bienes de su dominio.

De esta manera se perverte la conciencia jurídica y administrativa del pueblo que, falto de cultura, lleno de apetitos y con el mal ejemplo de los hombres de Gobierno, exigirá cada vez mayores exacciones, hasta llegar a producir el trastorno social, tan ansiado por cierto partido político.

No se puede jugar impunemente con la tranquilidad social, porque los gobernantes que hoy proceden así, se verán envueltos en su propia obra y los objetivos que pensaban alcanzar serán aprovechados por otros más audaces, que destruirán más aún el orden democrático y social de este país.

No deseo este triste porvenir a los actuales gobernantes, ni al país.

— Aplausos en la Sala.

El señor CASTELBLANCO, (Presidente). — El segundo turno corresponde al Comité Radical.

Ofrezco la palabra.

El señor RIVERA. — Pido la palabra.

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

El señor RIVERA. — Señor Presidente y Honorable Cámara: he escuchado con toda la atención que ellas merecen, las palabras serenas del Honorable señor Moreno Echavarría, y debo empezar por manifestar la extrañeza que me produce el haber recibido una convocatoria a sesión extraordinaria para las 2.15 de la tarde de hoy a fin de tratar, según se dice en dicha convocatoria, el problema de la movilización. Esta sesión — como sabe la Honorable Cámara — se frustró, porque ni siquiera de parte de los Diputados que convocaban a la sesión hubo número suficiente para que ella pudiera celebrarse.

El señor ACHARAN ARCE. — Eso se produjo por causa de la hora de la citación que, como no

era la acostumbrada para estas sesiones especiales, indujo a error a muchos colegas.

El señor DE LA JARA.— Por falta de movilización, también.

El señor RIVERA.— Me ha producido bastante extrañeza que se nos convocara a sesión a las 2.15 de la tarde, para tratar el problema de la movilización, en circunstancias que todos sabemos que está pendiente de la consideración de la Comisión de Gobierno Interior un proyecto del Ejecutivo que tiende precisamente a dar solución a este problema.

El señor GARDEWEG.— ¿Y que no lo va a solucionar!

El señor RIVERA.— No se justifica, pues, la premura con que un sector de la Honorable Cámara quería anticiparse al estudio del problema de la movilización.

El señor CAÑAS FLORES.— ¿Me permite una interrupción?

El señor RIVERA.— Frustrada la sesión de las 2.15 de la tarde, fué convocada la Cámara para la sesión que estamos celebrando.

El señor CAÑAS FLORES.— ¿Me permite una interrupción, H. Diputado?

El señor RIVERA.— Muy bien, Honorable Diputado.

El señor CAÑAS FLORES.— Hoy hemos estado sesionando en la Comisión de Gobierno Interior para tratar el problema a que alude Su Señoría. El proyecto contempla organismos o empresas que no tienen relación absoluta con lo que se está debatiendo ahora.

El señor RIVERA.— Voy precisamente a eso.

Decía — y debo repetirlo, ya que el señor Cañas Flores ha creído necesario interrumpirme — que resultaba extraño citar a la Honorable Cámara para tratar el problema de la movilización en circunstancias que estaba tratándose en el seno de una de las Comisiones permanentes de la Honorable Cámara.

La sesión de las dos y cuarto se frustró y hemos sido convocados nuevamente a una sesión con el mismo objeto. Tengo aquí a la mano la convocatoria para esta sesión, que dice: se cita a sesión de 19.30 a 21 horas, con el objeto de tratar el problema de la movilización", o sea, Honorable Presidente, lo mismo que en la oportunidad anterior, se presenta a la consideración de la Honorable Cámara, vuelvo a decirlo, un problema que estudia actualmente una de las Comisiones permanentes de ella.

A través del debate nos hemos encontrado con que no se trata de abordar el problema aludido, sino que de hacer una crítica o de referirse a una medida emanada del Comisariato de Subsistencias y Precios que tiene relación con la requisición del uso y goce de los autobuses y microbuses en la capital. En otras palabras, se nos ha convocado para tratar una incidencia producida en este problema (que es enorme y de gran trascendencia), incidencia que emana de un decreto proveniente de la repartición mencionada.

Señor Presidente: Lamento que las cosas estén ocurriendo de esta manera, porque este problema de la movilización no merece, a mi juicio, ser tratado en la forma como se ha pretendido que sea conocido por la Honorable Cámara. Es un problema que afecta a una cantidad enorme de nuestros conciudadanos, hondo y de vital impor-

tancia, sobre todo para las clases desposeídas de la fortuna.

Es indispensable que esta materia sea estudiada como está siéndolo en el seno de la Comisión de Gobierno Interior, para que, posteriormente, con el informe de ésta, agregado al que emitió la Comisión Mixta de Senadores y Diputados que conoció anteriormente de ella, pueda estudiarse en esta Honorable Cámara con toda la tranquilidad y acopio de antecedentes que la profundidad del problema requiere. Sin embargo, se ha procedido con precipitación.

No quiero advertir otros propósitos en esta actitud; no quiero pensar que esto constituya la iniciación de algo que la prensa ha estado llamando "la próxima ofensiva política", de parte de los bancos derechistas en contra del Gobierno.

Quiero creer que ello sólo se ha debido a una precipitación de algunos Honorables Diputados, que se han lanzado en forma de "guerrillas" a la consideración de un problema vasto que debe ser abordado por la Honorable Cámara en una forma mucho más tranquila y mucho más serena y cuyo estudio debe ser profundizado previamente por la Comisión que ordinariamente debe conocer de él.

El señor GARDEWEG.— Permitame, Honorable Diputado...

HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor GARDEWEG.— Permitame, Honorable Diputado...

El señor RIVERA.— Señor Presidente, este problema de la locomoción no puede ser tratado en esta forma de cuartos de hora, no puede ser tratado en esta forma de turnos que se conceden a cada partido. Es una materia que exige seguramente una larga exposición, para dar a conocer una cantidad de datos y una serie de informes técnicos que indudablemente no van a poder ser presentados dentro de la brevedad de estas sesiones especiales a que nos ha traído la precipitación de algunos Honorables Diputados.

Para comprender para apreciar en justicia esta medida de requisición de los medios de locomoción acordada por el Comisariato General de Subsistencias, señor Presidente, sería indispensable que la Honorable Cámara empezara por conocer una cantidad de antecedentes, podríamos llamar históricos, que han llevado a la movilización colectiva de Santiago al estado en que se encuentra, hasta el punto que el Gobierno actual se ha visto en la necesidad de tomar algunas medidas al respecto.

Este problema es antiguo: es antiguo en Santiago, en Valparaíso, en Viña del Mar y no ha sido sólo este Gobierno el que ha debido abocarse a su estudio; también los Gobiernos anteriores han tenido que preocuparse de esta misma materia bien comprendidos de la importancia y de la trascendencia que ella tiene.

Yo deseo solamente, señor Presidente, dada la brevedad de tiempo de que dispongo, remontarme al Mensaje del 2 de agosto de 1938 con que el entonces Presidente de la República, don Arturo Alessandri Palma envió al Congreso Nacional un proyecto de Ley sobre transporte de pasajeros.

Este Mensaje del Ejecutivo en uno de sus acápites de su parte fundamental dice:

"El problema del transporte colectivo en las grandes ciudades está tomando caracteres de

“gravedad, que exigen una atención preferente del Gobierno. No son necesarias extensas explicaciones para demostrar que este problema afecta gravemente al bienestar de la comunidad, pues está vinculado en forma estrecha con la vida económica de los habitantes, y repercute aún en la salud misma de la población. Bastaría mostrar sólo estos aspectos del problema, descartando todo lo que se refiere a la estética y a la comodidad de las grandes ciudades, para comprender que él no puede permanecer estacionario, y que debe ponerse término al estado deplorable en que actualmente se desenvuelven los servicios de transporte urbano y suburbano”.

“El principal defecto que se observa en la organización actual relacionado con estas materias, es que el establecimiento y control de los medios de transporte colectivo, dentro de un mismo sistema, corresponde a diversas Municipalidades, cada una soberana dentro del área de su jurisdicción”.

“Ningún sistema racional podrá prosperar mientras el control de estos servicios esté repartido entre organizaciones separadas, sin ninguna conexión entre sí”.

“Esta distribución inorgánica — continúa diciendo el Mensaje del señor Alessandri — que ahora soportamos, será cada día más grave, hasta llegar a ser totalmente insoportable cuando con los años, como es de esperarse, estos servicios — o por lo menos gran parte de ellos — pasen de mano de los concesionarios a poder de la comunidad. Es fácil comprender que en este caso una multiplicidad de propietarios de un mismo sistema, que tiene intereses no siempre armónicos y que obran cada uno con respecto del otro con perfecta autonomía, suscitará conflictos que se traducirán invariablemente en un empeoramiento de los servicios de transportes y en un perjuicio evidente para la población que se ve necesitada de acudir a ellos”.

“El ejemplo de lo que han hecho con éxito otras grandes capitales, y la opinión más generalizada aún entre nosotros acerca de la solución del problema del transporte colectivo, conducen a la idea de coordinar los diversos sistemas y someter a todo el servicio a una norma común en que ellos aparezcan completándose entre sí, en vez de entregarse, como ahora, a competencias ruinosas en ciertos sectores, mientras otros quedan abandonados de todo medio de transporte útil”.

Esto decía, pues, el ex Presidente don Arturo Alessandri, al fundamentar un proyecto de Ley en un Mensaje del 2 de agosto del año 1933.

No voy a leer a los Honorables colegas algunas de las disposiciones que contenía este proyecto del señor Alessandri pero puede decirse que, oficialmente, es ésta la primera manifestación del Ejecutivo frente al problema de la movilización y la primera exteriorización de un criterio científico sobre la manera racional de darle solución.

La palabra del Gobierno en aquella época se adelantaba a la que, posteriormente se ha visto que es la única forma posible de encarar el problema y satisfacer el anhelo público de una movilización adecuada y eficiente.

A continuación de esta iniciativa del señor Alessandri, Honorable Cámara, tanto el Gobierno del Excelentísimo señor Aguirre Cerda, como el actual, han tenido diversas iniciativas tendientes a dar solución a este vasto, complejo y hondo pro-

blema de la movilización colectiva, problema que, vuelvo a insistir, no puede ser tratado en la forma precipitada en que se ha pretendido plantearlo en esta oportunidad, en el seno de esta Honorable Corporación.

El Gobierno del señor Aguirre Cerda buscó múltiples maneras de llegar a una solución de esta materia. Conoció, desde luego, de soluciones patrocinadas por la Ilustre Municipalidad de Santiago, que tenían como base la formación de una Corporación de Transporte Público, o sea, también como en el caso del Mensaje del señor Alessandri, la colocación de los medios de transporte colectivo dentro de una autoridad central que coordinara y organizara estos servicios, y les quitara el carácter de empresa privada de lucro particular, para transformarlos en una entidad de utilidad pública, en que el lucro particular, el lucro personal, cediera el paso al interés colectivo.

La idea de una Corporación de Transporte patrocinada por la Corporación edilicia de Santiago no prosperó por razones que sería largo exponer en esta sesión, pero que, cuando efectivamente la Cámara se vea abocada al problema de la movilización colectiva, o sea cuando se conozca el informe de la Comisión de Gobierno interior acerca del proyecto, cuyo estudio actualmente está pendiente, va a ser del caso seguramente considerar.

El Gobierno del Excelentísimo señor Aguirre Cerda tomó también otras iniciativas en este mismo sentido:

Se realizaron múltiples reuniones en la Intendencia de Santiago y en el Ministerio del Interior, con la concurrencia de los alcaldes de todas las comunas circunvecinas, de los alcaldes de Valparaíso y Viña del Mar, de los representantes del gremio de dueños de autobuses, del gremio de choferes y cobradores que actúan también en esa rama de la industria, y con la asistencia y concurrencia de los representantes de la Compañía de Tracción Eléctrica. De todos estos estudios hay una gran cantidad de informes y de conclusiones todas las cuales, por rara coincidencia, están orientadas en el mismo sentido que el pensamiento actual del Ejecutivo, o sea, en la necesidad de centralizar estos servicios, coordinarlos bajo una autoridad única y quitarles su aspecto de beneficio particular, para considerarlos únicamente como servicios de utilidad pública.

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— ¿Me permite, Honorable Diputado? Ha terminado su tiempo.

El tercer turno corresponde al Comité Liberal.

El señor LABBE.— Podría seguir el Honorable Diputado sus observaciones, que son muy interesantes.

El señor DE LA JARA.— Siempre que le dejara tiempo al Comité Liberal, podríamos aceptar que continuara.

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— A continuación le corresponderá al Comité Progresista Nacional.

El señor CONCHA.— Esta sesión era para tratar el problema de la requisición, Honorable Diputado, y a ese problema es al que Su Señoría le ha quitado el cuerpo.

El señor RIVERA.— Señor Presidente, el caso es este: el problema de la requisición no podemos tratarlo aisladamente, pues es un problema de

conjunto. Hay una cantidad de antecedentes que la Honorable Cámara tiene necesariamente que conocer antes que podamos entrar a pronunciarnos sobre este aspecto de orden general. Este problema es vasto; por eso, empecé por decir que era un error...

El señor LABBE.— ¿Su Señoría habla a nombre del Partido Radical?

El señor RIVERA.— Estoy hablando, como Su Señoría lo sabe, a nombre propio.

El señor LABBE.— Lo celebro mucho, pero muchísimo.

El señor DE LA JARA.— ¿Hay prórroga del tiempo del Comité Liberal?

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— No hay prórroga de la hora.

El señor TRONCOSO.— Si no hay prórroga, rogaría al Honorable señor Rivera que me permitiera hacer uso de la palabra.

El señor RIVERA.— Tengo entendido que posteriormente tendremos oportunidad de tratar lamentablemente este proyecto. Por eso no tengo inconveniente en interrumpir aquí mis observaciones.

El señor TRONCOSO.— Señor Presidente y Honorable Cámara, en realidad, la convocatoria a esta sesión era con el objeto de tratar el hecho arbitrario de la requisición de autobuses.

El señor RIVERA.— La citación dice otra cosa.

El señor TRONCOSO.— Desgraciadamente es así. Honorable colega, pero la intención era ésta.

El señor RIVERA.— No podemos adivinar intenciones, honorable colega.

El señor LABBE.— El Honorable señor Rivera ha tratado un asunto que tiene tanta relación con la requisición, como la podría tener el problema de la caladura de la sandía...

El señor TRONCOSO.— Había necesidad de tratar esto con rapidez, porque hay que obrar siempre rápidamente cuando se produce un amago al derecho privado, a los derechos que garantiza la Constitución.

En realidad, señores Diputados, los últimos actos del Comisariato General de Subsistencias y Precios, sobre todo el que se refiere a la requisición, uso y goce de los autobuses, accesorios, repuestos y locales que sirven para reparar y guardar esos vehículos, han logrado inquietar hasta la alarma a la opinión pública de este país, tan apática hoy día a los abusos de autoridad, quizá debido a que ha ido perdiendo la conciencia de ellos como consecuencia de regímenes dictatoriales, y en un período revolucionario en que se sucedieron, como en kaleidoscopio, en muy breve espacio de tiempo, los más pintorescos gobiernos de facto que, desgraciadamente, dejaron su legislación, que fué respetada por gobiernos que pudieron y debieron derogarla. El decreto ley N.º 520, que paso a criticar, es uno de estos especímenes de esta legislación de subversión.

Esta requisición, por parte del Comisariato General, es un acto tan abusivo, tan arbitrario, tan ilegal, tan atropellador de uno de los preciosos derechos, base social, como es la propiedad privada, tan sin justificación práctica y tan perjudicial para los intereses y la comodidad de los habitantes de esta ciudad, que ha disciplinado en su contra a la mayoría, si no a la totalidad, de la opinión.

El Honorable señor Moreno trató ya la cuestión constitucional...

El señor ABARCA.— Que no está muy clara, por lo demás.

El señor TRONCOSO.— En forma bastante clara Honorable Diputado.

Voy a tratar solamente algunas cuestiones de hecho y a referirme, en especial, al decreto ley N.º 520; que yo considero inconstitucional y espúreo.

Los pretextos en que se funda el Comisariato para proceder a la requisición de los medios de locomoción, no merecen el menor examen ni tienen ninguna seriedad.

En primer lugar, comienza el Comisariato por decir que la locomoción colectiva de pasajeros de esta capital se encuentra en poder de empresarios que se han sindicalizado con el objeto de constituir verdaderos monopolios.

El señor SEPULVEDA (don Ramiro).— ¡La verdad no más es!

El señor TRONCOSO.— En cuanto a lo primero, en realidad, los dueños de microbuses y de autobuses no han hecho otra cosa que cumplir con el deseo del legislador, con el texto de la ley que establece que deben sindicalizarse tanto los patrones como los obreros.

En cuanto a lo segundo, es decir, en cuanto a que la movilización está en manos de un monopolio, estimo que es absurdo sostener que haya tal monopolio, ya que son numerosos los dueños de autobuses, y ya que no pueden alzar las tarifas, ni siquiera determinar ellos mismos los recorridos, pues estas atribuciones son propias de las distintas Municipalidades. Entonces, ¿qué va a obtener el monopolio? Nada.

En seguida se hace una serie de cargos, más bien de orden administrativo, que tampoco resisten el menor análisis, ya que son cargos imputables particularmente a ciertos funcionarios municipales, que no han sabido cumplir con su deber. En último caso, estos cargos serían imputables a las propias Municipalidades que tienen a su cargo la supervigilancia y el control de estos servicios, de acuerdo con la Ley de Municipalidades.

A continuación se dice que el número de máquinas había sido restringido por los dueños de autobuses, con fines de especulación. Este es otro cargo infundado, ya que, al retirar una máquina del servicio, se deja de percibir la entrada correspondiente, sin que sea posible a los empresarios alzar los precios del recorrido.

El señor TAPIA.— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor TRONCOSO.— Con tal que sea breve, honorable colega...

El señor TAPIA.— Su Señoría dice que los empresarios de autobuses son cumplidores de la ley. Puedo demostrarle que no es así citándole un caso que me consta, porque lo conocí cuando era regidor de la Municipalidad de Santiago.

La gran mayoría o la casi totalidad de los empresarios no hacían los depósitos que las respectivas leyes sociales exigen, a favor de sus empleados y obreros, ya fuera en la Caja de Previsión de Empleados Particulares o en la Caja de Seguro Obrero Obligatorio.

¿Cómo puede Su Señoría decir que son cumplidores, si ni siquiera hacen las imposiciones a que los obliga la ley?

El señor TRONCOSO.— Está bien, Honorable colega; yo acepto que todo eso que Su Señoría dice sea cierto. Pero para los que quebrantan las leyes hay sanciones y existen funcionarios que tienen el deber de hacer cumplir las leyes sociales. El cargo hay que hacerlo a estos malos funcionarios, que no han sabido cumplir con este deber. Si esto es así ¿hay que hacerle cargo a los autobuseros? Evidentemente, no.

El señor SEPULVEDA (don Ramiro).— ¿Y que dice Su Señoría de todas las incorrecciones que encontró la Comisión nombrada por el Gobierno para investigar en el negocio de los autobuses?

El señor NUÑEZ.— Y, además, es gente muy rebelde; no cumplen...

El señor DELGADO.— No cumplen porque tienen vara alta.

El señor TRONCOSO.— Por lo demás los hechos posteriores han demostrado que esto era falso pues en los dos meses de administración del Comisariato el número de vehículos ha disminuido en forma notable.

La letra h) dice que hay falta de coordinación entre los distintos medios de transporte. No entiendo este galimatías; pero la verdad es que en estos meses no se ha logrado éxito visible alguno de esta decantada organización.

Si en los hechos esta medida no tiene justificación, menos le cabe en el aspecto legal. El principio general de nuestra carta fundamental es garantizar "La inviolabilidad de todas las propiedades sin distinción alguna" como lo dice el inciso 10.º del artículo 10 de nuestra Constitución Política. El párrafo 2.º del mismo inciso viene a completar el pensamiento del legislador y dice: "Nadie puede ser privado de la de su dominio" — se refiere a la propiedad — "ni de una parte de ella, o del derecho que a ella tuviere, sino en virtud de sentencia judicial o de expropiación por razón de utilidad pública, calificada por una ley. En este caso, se dará previamente al dueño la indemnización que se ajuste con él o que se determine en el juicio correspondiente".

El contexto de esta disposición es absolutamente claro y no cabe interpretación posible que pueda torcer la voluntad del legislador, como ya lo demostró el Honorable señor Moreno Echavarría.

Pero no solamente se ha atropellado la Constitución sino que también las disposiciones del arbitrario Decreto-Ley N.º 520, que creó el Comisariato, como paso a comprobarlo.

El número 3 del decreto de requisición, llamémosle así, del Comisariato, dice: "Que hecha la declaración anterior corresponde a este organismo de acuerdo con los artículos 3.º y 22.º del Decreto-Ley N.º 520, de 30 de agosto de 1932, ejercer el control sobre el precio del referido uso y goce de esos medios de transportes y sobre su distribución".

¿Qué dice el artículo 3.º citado? Lo que sigue: "La finalidad determinada en el artículo anterior, se obtendrá de preferencia, mediante la adquisición y el control de la calidad y precio de los artículos de primera necesidad y de uso o consumo habitual, en todo lo que respecta a alimentos, vestuarios, calefacción, alumbrado, transportes..."

El señor RIVERA.— Permítame, Honorable

Diputado. Su Señoría se olvida que el sentido del decreto-ley que creó el Comisariato está contenido en su artículo 2.º, o sea, aquel en que se fijan los rumbos, la orientación, la naturaleza misma del Comisariato; no puede buscarlo en un artículo que se relaciona solamente con los medios de control que ese decreto-ley pone a su alcance.

El señor TRONCOSO.— Honorable Diputado: yo estoy tratando de acortar mi discurso en vista de la premura del tiempo, y Su Señoría con la interrupción que me hace, lo está alargando. Pero ya que mi Honorable colega lo cita, voy a leer el artículo 2.º del Decreto-Ley N.º 520; que creó el Comisariato:

"Su objeto será asegurar a los habitantes de la República las más convenientes condiciones económicas de vida".

El señor RIVERA.— Precisamente, Honorable Diputado, jesa es toda la ley del Comisariato!

El señor TRONCOSO.— Su Señoría sabe que no puede ser así, porque cuando se dice mucho no se abarca nada. Sabe el Honorable Diputado que la ley manda, prohíbe o permite y que, por lo tanto, no puede dictarse una ley que diga etcétera, etcétera, etcétera. Eso no es ley.

El señor RIVERA.— Tanto es ley, Honorable Diputado, que Su Señoría ha dictado aquí disposiciones que modifican el Decreto-Ley que creó el Comisariato.

El señor TRONCOSO.— No, Honorable Diputado; nunca he dictado nada yo.

El señor CONCHA.— ¿Cómo va a dictar leyes el Honorable señor Troncoso?

El señor OPASO.— Si no es la Cámara el Honorable Diputado.

El señor URRUTIA INFANTE.— Ni es un dictador.

El señor TRONCOSO.— Después viene el artículo 22 de esta famosa ley, que dice: "Quedarán sujetos al control directo del Comisariato General de Subsistencias y Precios la producción, manufactura, importación, exportación, distribución y transporte de los artículos que el Presidente de la República declare de primera necesidad o de uso o consumo habitual, a propuesta del Comisariato General".

Como pueden verlo Sus Señorías, el artículo 3.º, que ya leí, habla de adquisición, y este artículo 22 trata del "control".

En este caso, no ha habido adquisición, porque no se ha cumplido el requisito indispensable de la expropiación. Más aún, no solamente no se han observado las disposiciones constitucionales, sino que tampoco se ha tenido en cuenta lo que establecen los artículos 4.º, 5.º y 6.º del Decreto-Ley que creó el Comisariato, y, por último, no ha habido el pago del valor de la cosa que se desea adquirir.

El señor LABBE.— Permítame una breve interrupción, Honorable Cámara.

La requisición, que importa una expropiación de bienes muebles, sólo es permitida en caso de guerra, exclusivamente.

El señor TRONCOSO.— Exacto, solamente en caso de guerra.

El señor GUERRA.— Ahora estamos en guerra contra el fascismo.

El señor CONCHA.— ¿Desde cuándo? La guerra es la guerra.

El señor LABBE.— Tengo aquí a la mano el Diccionario de la Lengua Española, que se lo puedo pasar a Su Señoría, y que confirma mi aserto.

El señor TRONCOSO.— Si, Honorable Diputado, el requisamiento es un acto propio de tiempos de guerra y significa, de acuerdo con el Diccionario, que también tengo en mis manos, "recuento de caballos..."

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor TRONCOSO.— Pero, volviendo al asunto en debate, se dice en el número 3.º del decreto de requisición, ya leído, que corresponde al Comisariato el control sobre el precio del referido uso y goce de esos medios de transportes y sobre su distribución. No ha tenido autorización alguna para decretar la requisición; lo único que autoriza el artículo 22 del Decreto-Ley N.º 520 es el control.

Ahora bien ¿qué es control? Esta es una palabra francesa que tiene las siguientes acepciones: registro doble que se tiene para servir a la verificación de un rol o de un registro. Verificación; supervigilancia de ciertos actos o hechos, censura, examen crítico, medio de verificación. Controlar (controlar) significa: verificar, examinar, supervigilar; someter a una censura o examen crítico.

Como se ve, la facultad de tener el control de algo, no habilita, en ningún caso, para requisar ni para tomar la administración de una empresa particular, como es el caso en discusión. Más aún, el Decreto-Ley N.º 520 habla de requisar sólo una vez, en un solo caso, en la letra c) del artículo 25, que dice: "Requisar y vender por cuenta de sus dueños y a precios naturales, los artículos de primera necesidad y materias primas..."

El señor GONZALEZ (don Luis).— Eso es lo que se está haciendo.

El señor TRONCOSO.—... que sean objeto de acaparamiento, de negación de venta u otra forma de especulación."

Es esta una disposición que no tiene aplicación posible en este caso.

La palabra control no tiene la acepción de tomar la administración de la cosa, como ha sido lo que ha hecho el Comisariato. Así que no solamente se ha transgredido la Constitución, sino que también la ley, en este caso el Decreto-Ley N.º 520. Con el estudio de las disposiciones de este Decreto-Ley queda plenamente esclarecido, ya sea en su aspecto constitucional como en relación con las disposiciones legales que crearon el Comisariato, que el acto de requisar o tomar la administración de las diferentes empresas de locomoción urbana es absolutamente ilegal.

El señor GONZALEZ (don Luis).— Hay control solamente, desde el momento en que el dinero lo reciben los empresarios.

El señor TRONCOSO.—Lo recibe la administración del Comisariato y, después de hacerle ciertas deducciones, lo reparte.

El señor URRUTIA INFANTE.—Les entregan lo que queda.

El señor TRONCOSO.— Pero no ha sido sólo esta requisición la única ilegalidad y arbitrariedad que se ha cometido. También se ha impuesto a los dueños un cupo o exacción de un porcentaje de lo que produce la industria.

La Constitución Política, en el inciso segundo del N.º 9 del artículo 10, declara: "Sólo por ley pueden imponerse contribuciones directas o indirectas, y, sin su especial autorización, es prohi-

bido a toda autoridad del Estado y a todo individuo imponerlas, aunque sea bajo pretexto precario, en forma voluntaria, o de cualquier otra clase."

Y el inciso siguiente agrega: "No puede exigirse ninguna especie de servicio personal o de contribución, sino en virtud de un decreto de autoridad competente, fundado en la ley que autoriza aquella exacción".

La única disposición que en el Decreto-Ley N.º 520 habla de comisión, es la del artículo 44, que dice: "El Comisariato podrá cobrar por la consignación voluntaria la comisión que fije su Reglamento interno".

No creo que ningún Honorable Diputado pueda calificar esta requisición como consignación voluntaria.

Queda comprobado hasta la saciedad que todos los actos del Comisariato, al quitar la administración de los autobuses a sus legítimos dueños son arbitrarios, inconstitucionales. No han tenido ningún fundamento de hecho y, por fin, han acarreado, lo que es más sensible, el desmejoramiento del servicio, que tienen que soportarlo principalmente, empleados y obreros que lo ocupan como único medio de transporte de que disponen para trasladarse desde sus hogares al lugar donde trabajan.

Este problema del transporte urbano de pasajeros, que se agudiza en forma dramática en estos momentos, se ha arrastrado durante largos años y no se ha resuelto, hay que decirlo francamente, por tontería colectiva.

Casi todo el mundo en esta ciudad se empeñaba en que no debía subirse la tarifa de tranvías y autobuses: la chaucha era tabú; y los hombres de Gobierno, municipal y político, no se atrevían a arrostrar la posible pérdida de lo único que les interesa, la popularidad o, más bien, populachería.

Se sabía que el transporte de pasajeros dejaba pérdidas a la empresa de tranvías, y que los autobuses, sólo en virtud de esos milagros propios de la iniciativa privada, amén de algunas pequeñas franquicias concedidas por el Gobierno a los autobuseros, podían mantenerse.

Si se hubiera permitido, cómo era lo cuerdo, una pequeña alza en las tarifas, se habría mejorado el servicio, pues la Compañía de Tracción Eléctrica habría puesto un mayor número de tranvías, habría aumentado la red de líneas para servir más barrios; los autobuseros habrían adquirido más y mejores máquinas.

Las cosas tontas siempre traen fatales consecuencias.

Si se hubiera aceptado esa pequeña alza, se habría evitado lo que han impuesto los microbuses: un peso. La gente se ve prácticamente obligada a pagarlo, porque en los autobuses de veinte centavos es casi imposible encontrar cabida. Y no tendríamos la pesadilla de la falta, en un futuro cercano, de medios populares de locomoción, pues con las pintorescas góndolas se va a cumplir el precepto bíblico de "pulvis est, et in pulverem reverteris".

Esta última disparatada medida del Comisariato traerá otras fatales consecuencias. La única manera de solucionar el problema del tránsito urbano en una ciudad de calles estrechas, como Santiago, es la construcción de un ferrocarril

subterráneo; más vehículos de superficie lo entorpecerán por la acumulación.

Pero ¿qué capital extranjero vendrá a invertirse en Chile después de todos estos actos vulneradores de la propiedad privada, de la libertad de comercio y aún de incumplimiento de contratos? Ninguno.

Del capital nacional no se puede esperar nada porque no es lo suficientemente fuerte para una empresa tan costosa, y respecto de la obra o iniciativa del Estado, más vale no menearlo. Ahí están para muestra los Ferrocarriles del Estado.

El señor ROJAS.— La situación en que se encuentran se debe a los errores de las administraciones pasadas.

El señor RIVERA.— Su Señoría parece que ignora que en ciudades más grandes, la movilización colectiva de pasajeros no está en manos del capital privado.

El señor TRONCOSO.— En ninguna parte del mundo, el Estado ha tomado a su cargo la movilización colectiva de pasajeros en las ciudades.

El señor RIVERA.— Yo puedo citar a Su Señoría el caso de Buenos Aires.

El señor TRONCOSO.— Allá es la Municipalidad y, en todas partes del mundo, cuando ha sido la Municipalidad la que ha tomado estos servicios, ha perdido gran cantidad de dinero. Por ejemplo, en Nueva York, la Municipalidad pierde 9 millones de dólares al año con el servicio de transporte de pasajeros.

El señor RIVERA.— El caso de la Administración Fiscal de la Empresa de Tranvías demuestra que las finanzas han estado mucho mejor que bajo la administración particular.

El Honorable Diputado ha dicho que con el alza pequeñas de tarifas que se pidió hace años, se podría haber solucionado el problema tranviario. Puedo afirmarle a Su Señoría, porque entonces yo era Regidor de Santiago, que cuando esta Compañía pidió el alza de la tarifa a sesenta centavos, no ofreció ni quiso ofrecer un tranvía más, ni un asiento más, ni un metro adicional de líneas.

El señor TRONCOSO.— Entonces, podían haberlo exigido.

El señor RIVERA.— Lo pedimos; pero la Compañía no quiso ofrecer nada, y por eso no aceptamos esa alza de tarifas a que ahora se ha referido el Honorable señor Troncoso.

El señor TRONCOSO.— Cada manifestación de este Decreto-Ley N.º 520, fruto de un estado subversivo, antijurídico, por que pasó desgraciadamente nuestro país, significa legalmente una inconstitucionalidad, y en la práctica es un instrumento atropellador y perturbador.

El señor ROJAS.— Su Señoría no puede decir eso de la ley que creó el Comisariato.

El señor TRONCOSO.— No hace muchos días, el 3 de abril próximo pasado, se dictó el decreto N.º 645, que fija el texto definitivo del decreto N.º 239, del año 1942, sobre arrendamiento— este es el título. Este facto declara en su artículo 3.º que “mientras no se legisle en definitiva sobre la rentabilidad legítima de los inmuebles, que no están afectos a las disposiciones de la ley N.º 6.344, es indispensable ordenar un procedimiento sencillo y rápido para regularizar la renta de tales

inmuebles; y con este simple preámbulo comienza a legislar.

El señor ROJAS.— En cuanto a la ley N.º 6.344, no ampara a los arrendatarios.

El señor OPASO.— ¿Por qué no la hacen modificar Sus Señorías?

El señor ROJAS.— La ley que creó el Comisariato...

El señor OPASO.— ¿Por qué, Sus Señorías, que tienen mayoría aquí y que están en el Gobierno, no presentan un proyecto de ley que modifique esa ley y lo aprueban?

El señor ROJAS.— Su Señoría está haciendo demagogia.

El señor OPASO.— ¿Por qué Sus Señorías no hacen cumplir la ley?

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor TRONCOSO.— Lo inaceptable, Honorable Cámara, es que se pueda tolerar una autoridad administrativa que dicta leyes a nuestras espaldas. Esto es abusivo para esta Cámara, y lo peor de todo es que pasa por encima del Congreso y de todos los principios constitucionales.

¿Puede concebirse tal cosa en un país organizado como el nuestro?

El señor DELGADO.— Por encima de toda la legislación están los problemas sociales, Honorable Diputado.

El señor TRONCOSO.— El referido decreto es una ley completa, con principios sustantivos y de procedimiento. Claro es que, para no hacer excepción a la regla, existen disposiciones monstruosas como la del Art. 2.º que dice “todos los contratos de arrendamiento en vigencia quedarán subordinados en sus efectos a las disposiciones del presente decreto, aún cuando contuvieren estipulación de plazo”. Creo innecesario hacer el menor comentario.

En realidad, el Comisariato se ha convertido en un poder autocrático; en él se resumen los tres poderes del Estado: Ejecutivo, Legislativo y Judicial. El Dicta la Ley que llama decreto, las hace cumplir y las contiendas que se suscitan son también por él dirimidas.

¿En qué queda, entonces, la igualdad y la tan decantada majestad de la justicia?

HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor TRONCOSO.— Honorables Colegas, todo está bien, todo puede hacerse, pero por medio de la ley y no otorgándole a un organismo facultades de esta naturaleza.

El señor CASTELBLANCO, (Presidente).— Ha terminado el tiempo del Comité Liberal.

El señor TRONCOSO.— Ruego que se me prorrogue el tiempo, señor Presidente, porque me han interrumpido muchas veces.

El señor NUÑEZ.— Le ha llegado la hora.

El señor ACHARAN ARCE.— No le han dejado terminar su discurso.

El señor NUÑEZ.— Que se inserte en el Boletín de Sesiones.

El señor TRONCOSO.— No señor Presidente, quiero que mis colegas oigan mi discurso.

El señor CASTELBLANCO, (Presidente).— ¿Cuántos minutos necesita, Honorable señor Troncoso?

El señor TRONCOSO.— Unos seis minutos, señor Presidente.

El señor RIVERA.— Hay oposición.

El señor SEPULVEDA.— Hay oposición.

El señor CORREA (don Salvador).— No acañzó a entrar en materia el H. señor Troncoso, debido a las múltiples interrupciones que se le hicieron.

El señor RIVERA.— Si se me hubiera prorrogado el tiempo a mí, no habría tenido inconveniente en acceder a la prórroga.

El señor ALCALDE.— Si la hubiera pedido se habría accedido a ella, H. Diputado.

El señor RIVERA.— La pedí, H. Diputado.

**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor CONCHA.— Le interesaba la prórroga para quedar bien con todo el mundo.

El señor GUERRA.— Pido la palabra.

El señor DE LA JARA.— El Honorable señor Troncoso siempre ha sido benevolente y ha concedido interrupciones; mientras que al Honorable señor Rivera nadie lo interrumpió; de modo que es justo que se acepte la prórroga que solicita el H. señor Troncoso.

El señor ACHARAN ARCE.— El Honorable señor Rivera habló diez minutos más de lo que le correspondía.

El señor RIVERA.— La única interrupción que se me hizo fué la del Honorable señor Cañas Flores.

El señor CONCHA.— Esa fué la única que concedió Su Señoría.

El señor DE LA JARA.— ¿Por qué no se vota la prórroga, señor Presidente?

**VARIOS SEÑORES DIPUTADOS.**— No, señor Presidente.

El señor SEPULVEDA.— Mañana habrá sesión otra vez.

El señor CASTELBLANCO, (Presidente).— Ruego a los Honorables Diputados se sirvan guardar silencio.

¿Habría asentimiento para prorrogar la hora?

**VARIOS SEÑORES DIPUTADOS.**— No, señor Presidente.

El señor TRONCOSO.— Entonces, hablo mañana.

El señor GUERRA.— Pido la palabra.

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

El señor GUERRA.— Señor Presidente, la citación que hemos recibido es para tratar el problema de la movilización; de manera que a él me voy a referir.

El señor GARRETON.— ¿Me permite una interrupción, H. Diputado?

El señor GUERRA.— Como no, Honorable Diputado.

El señor GARRETON.— Creo que podríamos llegar a un acuerdo para que el Honorable señor Troncoso continúe en el uso de la palabra...

El señor TRONCOSO.— Voy a hablar mañana.

El señor GARRETON.—... y para que, en seguida, se me concedan algunos minutos a mí, para poder hacer uso de la palabra, pues no tengo Comité.

El señor NÚÑEZ.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor CASTELBLANCO, (Presidente).— Tiene la palabra el H. señor Guerra.

El señor GUERRA.— Señor Presidente.

Tanto en la prensa como en la tribuna parlamentaria, se ha iniciado una campaña en contra del Gobierno por el hecho de haber requisado los medios de la locomoción colectiva, para tratar de solucionar el problema de la movilización, problema sobre el cual ya el Gobierno del señor Alessandri, como acaba de anotar mi Honorable colega señor Rivera, había tomado algunas medidas con el mismo objeto...

El señor GARDEWEG.— ¡En cinco años el Gobierno no ha hecho nada!

El señor GUERRA.— Los industriales elevaron automáticamente las tarifas haciendo desaparecer los autobuses de veinte centavos y remplazándolos por los microbuses de a peso, a pesar de existir un acuerdo municipal, en el sentido de que por cada microbús que se permitía, debían salir a trabajar dos autobuses. Sin embargo, esto no ha ocurrido y en la actualidad corren solamente micros.

Esto ha agravado el problema, especialmente en lo que se refiere a la situación económica de las clases trabajadoras que debido a sus bajos salarios, tienen que ocupar los medios de locomoción más baratos, lo que no pueden hacer a causa del incumplimiento del acuerdo municipal por parte de los empresarios.

El señor AGURTO.—¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

El señor GUERRA.— El Honorable señor Troncoso nos dice que los industriales, estos caballeros tan cumplidores con las leyes...

El señor TRONCOSO.— ¡Yo no he dicho eso!

El señor GUERRA.— Como no quiero perder tiempo...

El señor LABBE.— ¡No hable entonces!

El señor GUERRA.—...deseo solicitar de la Honorable Cámara que se incluyan en el Boletín de Sesiones y en la Versión Oficial de prensa algunos documentos de la Caja de Empleados Particulares...

El señor LABBE.— ¡A ver! Léalos...

El señor GUERRA.—...donde se establece que estos industriales no han cumplido con ninguna ley de beneficio social para sus trabajadores que contribuyen a forjar sus fortunas particulares.

El señor CONCHA.— ¡Léalos, H. Diputado!

**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor GUERRA.— Aquí tengo los documentos que comprueban cómo estos industriales se niegan, se resisten a cumplir con las imputaciones que les obliga a hacer la ley en favor de los obreros...

El señor CONCHA.— ¡No nos incumbe a nosotros hacerlas cumplir, Honorable Diputado! —Es el Gobierno a quien corresponde eso...

**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

**SUENAN LOS TIMBRES SILENCIADORES.**

El señor ASTUDILLO.— Señor Presidente ¿por qué no le pone camisa de fuerza al Honorable señor Concha?

El señor GARDEWEG.— ¡No estamos defendiendo a los autobuseros!

El señor GUERRA.— Pido se respete mi tiempo a fin de continuar tratando este problema y a la vez solicito se inserte en el Boletín el texto de estos documentos...

El señor NÚÑEZ.— ¡Que se le llame la aten

ción al Honorable señor Concha, señor Presidente!

El señor CONCHA.— ¿Por qué Sus Señorías no son capaces de contestar?

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— Ruego a los Honorables Diputados se sirvan guardar silencio, porque la Mesa no ha podido imponerse de la petición formulada por el Honorable señor Guerra.

El señor GUERRA.— He hecho una petición para que se publiquen estos dos documentos oficiales...

El señor ACHARAN ARCE.— ¡Que se leant!

El señor GUERRA.—... en que se comprueba cómo estos industriales han burlado las leyes que dicta esta Honorable Cámara...

El señor GARDEWEG.— ¡Qué culpa tenemos nosotros!

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor GUERRA.— Sin embargo, se atreven a decir que estos industriales, que hoy se oponen a la solución de un problema de importancia nacional, son respetuosos de las leyes.

—VARIOS SEÑORES DIPUTADOS HABLAN A LA VEZ.

El señor GUERRA.— Al leer estos documentos perdería mucho tiempo y, como es costumbre que estos documentos se publiquen, no sé por qué pueden negarse SS. SS. a acceder a mi petición.

El señor LABBE.— ¿Que no son breves?

El señor GUERRA.— No son tan breves. Por eso he solicitado su inserción en el Boletín.

El señor LABBE.—Es para saber su alcance.

El señor GUERRA.— En vista de la intransigencia de Sus Señorías, voy a leer una parte de la nota dirigida por el Gerente de la Caja de Empleados Particulares al señor Ministro del Interior.

Dice así:

"Como US. sabe, el Servicio de Inspección de la Caja controla el depósito de las imposiciones por parte de los empleadores. Ahora bien al tratar de obtener el entero de las correspondientes a los empleados de las empresas de autobuses ha encontrado en los empresarios una negativa invariable para efectuarlas, las cuales, a fin de enervar toda acción de la Caja, niegan el monto de lo adeudado y rechazan las liquidaciones respectivas efectuadas por la institución.

Frente a este recurso de los patronos, que ellos por su parte alegan verse obligados a emplear debido a que las entradas que perciben con las actuales tarifas no les permiten cumplir con la Ley de Empleados Particulares, la Caja se ve privada de ejercer acción ejecutiva para el cobro de lo adeudado, por cuanto la Excma. Corte Suprema ha resuelto que, en estos casos y cuando existe discrepancia en cuanto al monto de la obligación, dicha acción no puede ser ejercida por la Caja.

Lo anterior ha producido señor Ministro, que prácticamente todo el gremio a que me he referido permanecerá, en el hecho, al margen de los beneficios de la Ley de Empleados Particulares.

He querido, pues, poner en conocimiento de US. la situación anterior, a fin de que, si US. lo estima del caso, sea considerada en el estudio del problema de la movilización.

Saluda atentamente a US.—Pedro Freeman. Gerente"

Un señor DIPUTADO.— Como se ve, cumplen muy bien con la ley.

El señor GUERRA.— Tengo también aquí un oficio del Administrador de la Caja de Seguro Obligatorio, donde se demuestra que los dueños de todas las líneas de autobuses se han negado a hacer las imposiciones correspondientes a la ley 4.054. De manera que cuando el obrero se accidenta, no puede hacer uso de los servicios a que tiene derecho porque estos empresarios permanecen al margen del cumplimiento de una ley desechada por el Congreso Nacional.

El señor CONCHA.— ¡Que se les castigue, pero que no se les robe!

El señor CORREA (don Salvador).— Para eso están los Tribunales del Trabajo.

—VARIOS SEÑORES DIPUTADOS HABLAN A LA VEZ.

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— Ruego a los señores Diputados evitar los diálogos.

El señor GUERRA.— El primero que debía aconsejar a los industriales para que cumplieran con la ley, debiera ser su Presidente, que se sienta en estos bancos y que ha contribuido a legislar en esta Cámara.

A pesar de todo, y de lo que especialmente he mencionado, se burlan las leyes del país, y así se quejan de incumplimientos, de atropellos a la legislación vigente, cuando se adopta una medida de interés público, por el sólo hecho de afectar a sus intereses personales que, hasta ahora, escapaban a todo control del Estado!

Las pésimas condiciones en que se desenvolvía la movilización colectiva, la necesidad de controlar estos servicios de utilidad pública y de mejorarlos, impulsó al Gobierno a adoptar esta medida haciendo uso de una atribución legal del Comisario General de Subsistencias y Precios.

En vista del incumplimiento de estos empresarios, el Gobierno se vió obligado a enfocar también este problema social, que afecta a miles de trabajadores del volante y cobradores, que laboran no ocho horas, que es la jornada normal del trabajo humano, sino que doce o catorce horas, como Sus Señorías bien lo saben; hombres que desde la mañana hasta el anochecer tienen que estar tomados del volante, muriendo muchos de ellos víctimas de la tuberculosis por las condiciones en que trabajan, y otros, los cobradores, muriendo atropellados por los propios micros o autobuses u otros vehículos, debido al exceso de trabajo y a la actividad agotadora y febril que desarrollan.

Sin embargo, ¿cuánto sueldo ganan? No tienen sueldo; están malamente remunerados con un porcentaje; no tienen vacaciones ni derecho a veraneo, ni a ninguno de los beneficios que para las clases trabajadoras contemplan las leyes desechadas por este Congreso.

El señor TRONCOSO.— Pero, ¿sabe Su Señoría quienes son los que explotan a estos obreros? Somos nosotros, que no pagamos más que una "chauca"; ya no existe esta moneda, prácticamente debido al escaso valor que tiene...

El señor GUERRA.— Señor Presidente...

—HABLAN VARIOS HONORABLES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor GONZALEZ (don Luis).— El problema que se está tratando es un problema que afecta al país, Honorable Diputado.

El señor GUERRA.— Ahora, y con respecto al Mensaje enviado al Congreso Nacional por el

Ejecutivo, que ya la Comisión Mixta ha estudiado durante tres meses, vamos a favorecerlo con nuestros votos porque, especialmente la energía eléctrica, debe nacionalizarse, pues va a servir fundamentalmente para nuestra defensa nacional y para el mayor progreso de nuestra industria y el establecimiento de otras nuevas. Incluso la solución del problema de la movilización, está sujeta, precisamente, a la solución del problema eléctrico, pues así se podrán establecer nuevas líneas de tranvías, servicios de trolleybuses y toda clase de movilización barata, que pueda dar al pueblo mayores comodidades...

El señor LABBE.— ¿Y por qué no se requirió también la energía eléctrica?

El señor GUERRA.— Y si hay de parte de Sus Señorías el patriotismo y el interés de ayudar a solucionar el problema, sería materia de que estudiáramos juntos cómo resolverlo, y no estar haciendo críticas destructivas contra la labor que se ha realizado en este sentido.

El señor LABBE.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

¿Y por qué no se usa el mismo procedimiento adoptado por el Comisariato y se requisa también, de hecho, la energía eléctrica?

¿Por qué se va sobre pobres hombres, dueños de sus máquinas, único medio que tienen para ganar su sustento?

El señor GUERRA.— ¿No ha leído, Su Señoría, el Mensaje del Ejecutivo? En él, precisamente, se establece la manera de arreglar esta situación.

**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor GUERRA.— Señor Presidente, el Mensaje del Ejecutivo no contempla algunas de las aspiraciones de los trabajadores. Así lo hicimos presente nosotros en la Comisión de Gobierno Interior, como también lo manifestaron los delegados del Sindicato que asistieron a ella. Tal sería el caso de la jornada de ocho horas, un sueldo fijo, el reconocimiento de los años servidos, pues estos hombres han envejecido en el volante, por lo que hay justicia en reconocerles los años que han estado colaborando en un servicio de utilidad pública.

El señor LABBE.— Eso está muy bien, pero el problema planteado es distinto.

El señor GONZALEZ (don Luis).— Este, precisamente, es el aspecto social del problema...

El señor LABBE.— Es una cosa completamente distinta...

**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor GUERRA.— También vamos a votar por la estabilidad del personal en los servicios de movilización colectiva. Pero al darle esta ley al

Ejecutivo, queremos que ella sea aplicada y entregada a elementos que tengan una destacada acción democrática y no a elementos antipopulares, elementos reaccionarios, perseguidores de empleados y de obreros, quienes se transforman en capataces una vez que han ocupado un puesto de responsabilidad. Queremos que frente a estos servicios haya funcionarios democráticos y eficientes que respeten al personal y que colaboren y trabajen por la solución de este grave problema de la movilización.

Nosotros trabajaremos en el seno de la Comisión de Gobierno Interior para que la ley que se estudia contemple todas las aspiraciones de los trabajadores del volante y de los empleados.

Estoy seguro que, si en los bancos del frente hay elementos que realmente quieren obrar con patriotismo, defendiendo el interés del país y defendiendo el interés de las amplias masas que laboran y trabajan diariamente, conseguiremos que beneficia a ese inmenso conglomerado de obreros el Parlamento despache algunas leyes que van a empleados que están trabajando en un servicio tan importante como es el de la movilización.

**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor CORREA LARRAIN.— Su Señoría está tratando otro problema...

El señor URRUTIA INFANTE.— Se trata ahora del atropello a la ley y a la Constitución.

El señor LABBE.— Su Señoría está convertido en un tinterillo.

El señor GUERRA.— Se aprende mucho a su lado.

El señor LABBE.— Se trata del problema de la requisición y Su Señoría habla de otro problema. ¡Nada aprende, y le quita el cuerpo al asunto! El señor TAPIA.— La sanción legal que Su Señoría reclama, sería un remedio peor que la enfermedad.

El señor LABBE.— Esa solución no presenta ninguna dificultad.

El señor TAPIA.— Significaría dejar sin movilización a la ciudad.

**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor TAPIA.— Si eso de tinterillesco lo aplica a nosotros, debo decirle que eso corresponde a la lección que Su Señoría nos ha dado.

El señor LABBE.— Su Señoría es campeón de la tinterillada!

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— Como ha llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 21 horas.

**ENRIQUE DAREOUY P.**  
Jefe de la Redacción.



