

ANALES

DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

Calle San Martín N.º 352 - Casilla 487 - Teléf. 88841 - Santiago - Chile

Año LV ⁽¹⁾ Diciembre de 1942 N.º 12

(1) Año LV desde la fecha de su primera publicación en 1888 como «Anales del Instituto de Ingenieros». Año XLII desde la fecha de su primera publicación, Enero de 1901, como «Anales del Instituto de Ingenieros de Chile».

Informe del Directorio del Instituto de Ingenieros de Chile sobre el Proyecto de Nacionalización de los Servicios Eléctricos y de Control Estatal de la Movilización Colectiva

Santiago, 18 de noviembre de 1942.

Señor Ministro:

El Directorio del Instituto de Ingenieros de Chile se ha ocupado con particular interés del «Proyecto de Ley sobre Nacionalización de Servicios Eléctricos y Control Estatal de la Movilización Colectiva», que US. ha querido enviarle en grado de consulta.

Con el propósito de traducir fielmente el juicio que dicho proyecto merece a la Corporación que dirijo, el Directorio lo ha sometido al examen previo de las tres Divisiones Técnicas más capacitadas para cooperar en esta tarea: la de «Economía y Finanzas», la de «Electricidad y Fuerza Motriz» y la de «Comunicaciones y Transportes».

Me es grato transmitir a continuación el informe que el Directorio del Instituto ha preparado sobre la base de los estudios hechos por aquellas tres Divisiones, y que ha resuelto presentar a US. en respuesta a su consulta.

I.—OBSERVACIONES GENERALES AL PROYECTO

1. *Inconveniencia de fusionar materias distintas en un solo texto legal.*—La primera observación general que ha merecido el proyecto a cada una de las Divisiones del Instituto que lo han estudiado, es que abarca en un solo texto tres materias distintas, a saber:

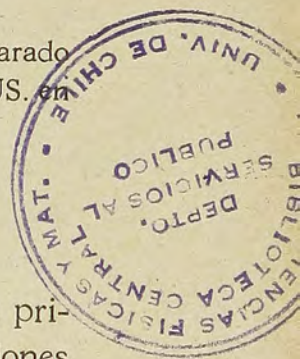
a) Nacionalización de los servicios eléctricos y creación de la Empresa Nacional de Electricidad;

b) Legislación y reglamentación del tránsito; y

c) Nacionalización de los servicios de movilización colectiva.

A este respecto dice el informe de la «División de Comunicaciones y Transportes»:

«Es fundamental la observación que fluye de la lectura del citado proyecto en cuanto a que reúne en un solo texto legal materias que, por la diferencia de sus finalidades, están muy lejos de constituir un cuerpo de doctrinas que deban encontrarse en una ley única».



El Directorio estima que esta fusión de materias distintas en un solo texto ha sido un tropiezo para el acertado estudio y redacción de cada una de ellas. En efecto, todas ellas son materias complejas, relacionadas entre sí, es verdad, pero también con otras múltiples disposiciones legales anteriores, de manera que al fusionarlas se las simplifica sólo en apariencia, con el inconveniente de crearse para ellas un régimen demasiado independiente de la legislación actual y que entra en serios conflictos con ella. Así, la idea de la Empresa Nacional de Electricidad como entidad superpuesta a la Corporación de Fomento en la realización del plan de electrificación, o la doble calidad del Consejo Superior del Tránsito como organismo inspectivo y como Dirección Superior de las empresas de autobuses y tranvías, tienen por efecto dificultar la buena aplicación de los fines propuestos en el proyecto.

Igualmente, las bases tributarias del proyecto, así como sus innovaciones jurídicas radicales, con respecto a disposiciones constitucionales y a la ley de Municipalidades, contribuyen a complicar en la práctica la gestión de estos intereses públicos.

La redacción del proyecto no es siempre clara, como en los Arts. 3.º letra d) y 21 letra b), donde parece autorizarse un impuesto de 2 por mil sobre la propiedad raíz por el hecho de tomar a su cargo las nuevas Empresas los servicios actualmente establecidos, en un caso, y nuevos servicios por cualquier empresa pública, en el otro.

2. *Criterio de monopolio, de centralismo, y de régimen legal confuso.*—El proyecto, en general, persigue fines de monopolio, tanto en materias de servicios eléctricos como en materia de movilización colectiva. En ambas materias, el propósito monopolista se logra por la creación de entidades que reúnen el doble carácter de dispensadores de derechos reservados al Estado y de explotadores de los servicios fundados en esos derechos. Esta doble calidad se reúne tanto en la Empresa Nacional de Electricidad como en el Consejo Superior de Transporte y Tránsito, organismos que por este motivo no ofrecen, ante los particulares interesados en concesiones, las garantías adecuadas.

Pero es más grave aun el hecho de que estas entidades, con relación a los particulares, disfrutan de generosos privilegios económicos en forma de contribuciones que las benefician exclusivamente y de impuestos especiales de que están exentas, sin contar los aportes fiscales de origen presupuestario previstos en el proyecto. Este régimen abiertamente monopolista no puede menos de constituir un aliciente al desarrollo del funcionarismo excluyendo injusta e inconvenientemente a los capitales e iniciativas particulares de un amplio campo de acción.

Por otro lado, el proyecto acusa una marcada tendencia centralista, opuesta al mandato de descentralización consignado en el Art. 107 de la Constitución Política del Estado y al régimen de gobierno comunal. En su informe, la División de Comunicaciones y Transportes insiste en este punto transcribiendo a la letra en referido precepto constitucional.

En general, el régimen del proyecto innova e interfiere excesivamente en el espíritu de la legislación, y además es oneroso por las múltiples autoridades actuales y organismos nuevos que intervienen en la gestión de los Servicios Eléctricos y de la Movilización, costeados con tributaciones especiales y aportes presupuestarios.

El Directorio estima que esta orientación general del proyecto no corresponde a una intervención adecuada del Estado en estas materias. Así, el informe de la División de Economía y Finanzas dice que «el papel del Estado, que es de acudir en

ayuda de la insuficiencia de los capitales particulares en materias simples y básicas, no debe desvirtuarse hacia el monopolio y la eliminación de estos capitales...» La razón general que asiste al Directorio para pensar en esta forma, es que el progreso económico depende del mantenimiento y de la creación de gran número de actividades variadas y rentables, cuya realización está fuera de la capacidad de acción de cualquier grupo de funcionarios. La eliminación de los capitales particulares destruye el aliciente para la formación de los ahorros y, con ello, sustrae a la creación económica muchas capacidades técnicas indispensables al progreso del país.

II.—NACIONALIZACIÓN DE SERVICIOS ELÉCTRICOS

Entrando a analizar en particular cada uno de los aspectos del proyecto, el Directorio observa que la idea de nacionalización de los servicios eléctricos se realiza en él por dos medios principales: la compra de la Compañía Chilena de Electricidad y la creación de la Empresa Nacional de Electricidad.

1.—Respecto al primer punto, el Directorio hace presente la opinión que expresa el informe de la División de Energía Eléctrica y Fuerza Motriz:

«Una de las razones que parecen haber aconsejado la creación de la Empresa Nacional de Electricidad es el deseo del Gobierno de crear, desde ahora, una entidad que sea capaz de hacerse cargo de la Compañía Chilena de Electricidad Ltda., por si se realiza la operación de compra que actualmente se estudia. Sin embargo, la Empresa Nacional de Electricidad parece innecesaria con este objeto, ya que la Compañía está organizada como sociedad anónima chilena. Por lo tanto, si el fisco adquiere los intereses que la South American Power Co. tiene en la Compañía, adquiere también, con ello, el control absoluto de la Empresa y la facultad de orientar su política eléctrica en la forma más conveniente para los intereses de la región». Y más adelante declara: «Para controlar la Compañía Chilena de Electricidad Ltda., basta, como ya se ha dicho, con adquirir los intereses que la South American Power Co. tiene en ella».

2.—La nacionalización de los servicios eléctricos se logra en el proyecto, fundamentalmente, por la creación de la Empresa Nacional de Electricidad, entidad que representa las siguientes características salientes: por un lado, concede las mercedes de agua reservadas al Estado, y por otro, se encarga de explotarlas mediante el derecho de aprovecharlas y usarlas para sus fines; puede adquirir las empresas que exploten o proyecten explotar el suministro de energía eléctrica, incluyendo entre ellas eventualmente a la Compañía Chilena de Electricidad y a los aportes de la Corporación de Fomento destinados a realizar el plan de electrificación; todo sobre base privilegiada de tributos establecidos en su beneficio exclusivo y de impuestos aplicados a los particulares que giran en el mismo ramo y de los cuales la Empresa está exenta.

El informe de la División de Energía Eléctrica y Fuerza Motriz es francamente desfavorable a la concepción de esta entidad, fundándose para ello en las razones siguientes:

1.º El derecho de otorgar concesiones de bienes de uso público reservados al Estado, reconocido a esta entidad, Empresa industrial ella misma, no ofrece suficiente garantía para los particulares que puedan tener interés en instalar plantas propias, especialmente porque este derecho es gracioso para la Empresa, pudiendo denegarse

o limitarse sin sujeción a regla alguna, siendo muy preferible que este derecho continúe en manos del Presidente de la República.

2.º Los fines de esta empresa forman ya el objeto del plan de electrificación de la Corporación de Fomento.

3.º Si la Corporación de Fomento no entra a formar parte de la Empresa, se produce una duplicidad perjudicial al desarrollo de la electrificación; y, si participa en ella, se somete inútilmente a un nuevo Consejo la dirección de las mismas actividades que actualmente desempeña la Corporación.

4.º La Corporación de Fomento, debido a su relativa autonomía, respeta y no ahuyenta los capitales particulares. La Empresa de Electricidad tiene un carácter estatal mucho más acentuado, puesto que la ley le fija el objetivo de adquirir las empresas actuales o futuras que exploten o proyecten explotar el negocio de suministro de energía eléctrica. Siendo así, no habrá capital nuevo que se interese por estos negocios, lo que afectará de inmediato el desarrollo normal de estos servicios. Por otra parte, si el plan de electrificación primaria de la Corporación de Fomento requiere a los precios actuales una inversión anual de más o menos 133 millones, a esta suma corresponde una inversión paralela anual de 90 millones en las distribuciones secundarias, que es muy preferible se procure sea aportada por el capital privado, debidamente controlado.

5.º Los recursos tributarios que el proyecto establece revisten la apariencia de un aporte de capital al negocio eléctrico. Pero la realidad es que el capital particular que se alejará de estos negocios puede ser aun mayor que el producto de estas contribuciones. El 2 por mil de contribución sobre el avalúo de los bienes raíces, que establece el proyecto, dará poco dinero. Además, el impuesto de 2 centavos por KWH no lo paga la Empresa. Al adquirir la Cía. Chilena de Electricidad, ésta dejará de pagar los 9 millones que le correspondería pagar de acuerdo con el proyecto. Hoy día, las empresas eléctricas establecidas en el país pagan 35 millones en contribuciones e impuestos, que la Empresa Nacional no ha de pagar.

Finalmente, en el punto relativo a los tributos, el informe de la División insiste en que el gravamen de 2 centavos por kilo watt-hora debe rechazarse de plano por su elevado monto en todas las industrias a base de energía eléctrica. Dice el informe: «Si se consideran todas las pérdidas de energía que se producen en las transformaciones de voltaje, en las líneas de transmisión y distribución, 2 centavos de impuesto en la generación representan 2,5 centavos en el consumo. Así, para las industrias electro-siderúrgicas y pesadas en general, que en tiempos normales sólo pueden soportar tarifas de 8 y 10 centavos por KWH, la aplicación de este impuesto resulta prohibitiva. Del mismo modo, el regadío mecánico vería recargado el costo directo del bombeo en un 25 a 30%, lo que limitaría en una proporción análoga la altura de elevación económica y reduciría correlativamente la superficie de los terrenos susceptibles de riego mecánico. Con relación al valor actual de la tarifa media de 12 centavos que pagan los FF. CC. del Estado, el gravamen parece excepcionalmente desproporcionado».

«No debe olvidarse tampoco que existen importantes industrias nacionales, como Papeles y Cartones, Cemento Melón, Carburo de Calcio, etc., que han realizado fuertes inversiones en plantas hidráulicas, con el objeto de obtener energía barata y los costos de los productos que elaboran se verían recargados con este im-

puesto en un 40 a 50%, en lo que a energía se refiere, sin obtener ningún beneficio que lo justifique».

6.º La Empresa Nacional de Electricidad presenta el defecto de reunir en sí dos problemas totalmente distintos, la generación y la distribución, el primero de los cuales puede ser abordado por una empresa fiscal, pero no así el segundo. La Empresa deberá contar con la totalidad de los recursos que se requiere para ambos, los que son de mucha importancia.

En virtud de estas razones, el informe de la División de Energía Eléctrica y Fuerza Motriz concluye diciendo:

«1.º Que considera innecesaria la creación de la Empresa Nacional de Electricidad que se propone en el proyecto de ley que se informa, por existir un organismo estatal preocupado del desarrollo de un plan de electrificación del país.

«2.º Que concuerda con el Supremo Gobierno en la necesidad de realizar una activa política eléctrica para lo cual propone que se legisle:

I.—Sobre la supresión de derechos de Aduana para la importación de todas las maquinarias y demás elementos que no se fabrican en el país, destinados a las construcciones de centrales e instalaciones anexas;

II.—Que se modifique la actual tributación sobre el KWH generado en la siguiente forma:

a) Supresión de todo impuesto al KWH de generación térmica,

b) Supresión del impuesto actual de 0,5 centavos, o en su defecto, rebaja a un valor no superior a 0,25 centavos, para los KWH de generación hidráulica en empresas de servicios público,

c) Establecer que este impuesto se aplicará únicamente a la generación, y, en ningún caso, a la reventa de energía.

«3.º Que estima así mismo conveniente que se reglamente el otorgamiento de mercedes de agua, cualquiera que sea su naturaleza, estableciendo, en todos los casos, la obligatoria intervención de la Dirección General de Servicios Eléctricos y del Departamento de Riego, de la Dirección General de Obras Públicas, de modo que contemple, en cada merced que se otorga, la mejor solución para el riego y para el aprovechamiento hidro-eléctrico.

«4.º Que para controlar la Compañía Chilena de Electricidad Ltda. basta, como ya se ha dicho, con adquirir los intereses que la South American Power Co. tiene en ella».

III.—LEGISLACIÓN Y REGLAMENTACIÓN DEL TRÁNSITO

El Directorio estima que este problema es distinto y ajeno al servicio de la movilización, pues constituye esencialmente un problema administrativo que consiste en la reglamentación orgánica del tránsito. El proyecto, al crear el Consejo Nacional de Transporte y Tránsito, confiere a este organismo amplias y a la vez concretas atribuciones en materia de Policía del Tránsito. Pero esta forma de resolver la cuestión no es satisfactoria por dos motivos principales. El primero es que el Consejo de Transporte y Tránsito desempeña una doble función: es a la vez autoridad reglamentaria y empresario, en cuanto asume la dirección superior de las empresas públicas de tranvías y autobuses, confusión de calidades en general inaceptable. El segundo es que

las atribuciones y directivas confiadas por el proyecto a este organismo chocan directamente con la esencia de las atribuciones municipales y del mandato de descentralización contenido en el art. 107 de la Constitución Política del Estado; aparte de que, a título como de compensación, el proyecto reconoce expresamente una multitud de atribuciones secundarias a las Municipalidades, consagrando así un régimen administrativo confuso, complicado y oneroso.

La División de Comunicaciones y Transportes de este Instituto se había preocupado con anterioridad de este problema y ha preparado un proyecto de «Ley de Tránsito Nacional» que aprovecha la experiencia adquirida en los países en que esta materia ha alcanzado un gran perfeccionamiento.

Este proyecto responde a una idea central, que es de crear un organismo estatal dotado de las atribuciones necesarias para resolver los problemas del tránsito que exceden por su naturaleza de las facultades municipales, como son los que ofrecen los servicios intercomunales y las normas de tránsito de interés general y no local, y en que la uniformidad constituye una ventaja. De esta manera, se logra el objeto de una reglamentación del tránsito todo lo perfeccionada que se quiera, dispensada en atención a los problemas reales que la circulación suscita en la práctica, y reforzada por una información técnica centralizada que es de gran utilidad para orientación y consulta de las autoridades locales; pero al mismo tiempo evita toda confusión administrativa y toda posibilidad de conflicto jurídico con respecto al régimen interior y a las normas constitucionales de descentralización.

En líneas generales, el Directorio estima que sería ventajoso considerar esta materia independientemente de la nacionalización de servicios eléctricos, así como de las medidas de intervención y gestión directa del Estado en el servicio mismo de movilización, y hacerla objeto de una ley especial sobre tránsito nacional. Me asiste la esperanza de que el texto del proyecto que tengo el agrado de acompañar al presente informe, pueda servir de base al que el Ejecutivo resuelva someter a la consideración del Congreso.

IV.—MOVILIZACIÓN COLECTIVA DE PASAJEROS

La movilización colectiva de pasajeros, que ocupa la mayor parte del articulado del proyecto, constituye la tercera materia que éste contempla y resuelve en su texto.

La solución propuesta para esta materia está dominada por la creación de un organismo, el Consejo Nacional de Transporte y Tránsito, que, para emplear una expresión breve, monopoliza a la vez el poder reglamentario y la gestión de los servicios de movilización. Hemos mencionado ya los inconvenientes del doble carácter de este organismo. Nos hemos referido también a la desventaja de violentar la orientación descentralizadora señalada por la constitución, arrebatando a las Municipalidades sus atribuciones en materia de tránsito para traspasarlas en lo esencial a un organismo de Estado. Nos ocuparemos ahora de las atribuciones del Consejo Nacional de **T**ransporte y Tránsito en cuanto, a través de la doble Empresa de Tranvías y autobuses, monopolizaría los servicios de movilización colectiva de pasajeros.

El informe de la División de Comunicaciones y Transportes, después de destacar los inconvenientes de origen legal y constitucional que ofrece la concentración del poder reglamentario y a la vez de los servicios de movilización colectiva en manos del

Consejo Nacional de Transporte y Tránsito, analiza el sistema del proyecto como sigue:

1.º Resulta incongruente que el proyecto reserve para el Estado la explotación del transporte colectivo de pasajeros en automotores por las calles y caminos del país, confirme ese monopolio con la creación de las dos personas jurídicas que consultan los títulos IV y V, y no consulte recursos sino para la adquisición del sistema tranviario actual de la Compañía Chilena de Electricidad Ltda. (Arts. 96 y 97).

No subsana este inconveniente la disposición del art. 21 que impone nuevas contribuciones sobre la propiedad raíz para la organización, mejoramiento y extensión de servicios de las empresas públicas de transporte que crea en sus Arts. 74 y 80.

Aparte de que encontramos tan inequitativo gravar la propiedad raíz en beneficio del transporte de pasajeros por caminos, como sería gravarla para costear la explotación de los FF. CC. del Estado, cabe observar que la fuente de recursos escogida es de producción anual, en tanto que para resolver el problema de la movilización se requiere una suma inicial apreciable.

En efecto, no es desconocido el hecho de que el móvil de las acciones desarrolladas en el sentido de absorber por el Estado esta clase de servicios de utilidad pública, ha sido, precisamente, la necesidad de subsanar deficiencias materiales que requieren fuertes e impostergables inversiones

Para la ciudad de Santiago, por ejemplo, esas necesidades inmediatas fueron avaluadas en 90 millones de pesos el año 1935, y como de entonces acá las deficiencias materiales han aumentado y los costos se han elevado, la suma que habrá que invertirse con tal fin debe ser considerablemente superior. El simple cambio del propietario de los bienes que forman el actual sistema tranviario de la capital no tendría efecto favorable alguno sobre los servicios, si no se dispone de recursos iniciales suficientes para dotarlos con aquellos elementos de que hoy día carece.

2.º La capacidad de las organizaciones públicas puede igualar a la de las Empresas privadas para el manejo de industrias como la del transporte, que revisten, además, el carácter de servicios de utilidad pública, si ambas están habilitadas para disponer de los recursos necesarios para su desenvolvimiento.

Por otra parte, es semejante el gravamen que recae sobre el precio del transporte por el hecho de permitirse una equitativa remuneración al capital privado, o por la circunstancia de que el Poder Público tenga que pagar intereses sobre los capitales tomados en préstamo.

De estas premisas se deduce, lógicamente, que es preferible permitir a la industria privada que disponga de los medios indispensables para desarrollar su acción, en vez de incrementar innecesariamente las funciones públicas estatales y distraer, en las que sólo cambian de mano, recursos que se aprovecharían con mayor beneficio para el país en la ejecución de obras nuevas.

3.º No existiendo razones que aconsejen adoptar una solución general como la que consulta el proyecto, se hace presente el temor de que esta solución pudiera constituir también un primer paso hacia la absorción por el Estado, de la industria del transporte de mercaderías por automotores en los caminos. Ante esta posibilidad, la División declara, de un modo general, que es muy preferible que los servicios de transporte por calles y caminos, tanto de pasajeros como de mercaderías, permanezcan en manos de los particulares, con la sola excepción de casos muy calificados.

4.º En estos casos, como el de Santiago y comunas adyacentes, la intervención del Estado no ha de ser absorbente, sino de cooperación auxiliadora. Aunque con modalidades especiales, tal ha sido el criterio con que el Estado ha intervenido para concentrar en un solo organismo los servicios de transporte colectivo de pasajeros en París, (1920), Berlín (1928), Londres (1933) y Buenos Aires (1936). En todos estos casos, la solución reviste dos características enteramente contrarias al sistema del proyecto y que son: 1) El Estado permanece ajeno a la gestión de los servicios, actuando casi exclusivamente para favorecer la constitución de los organismos adecuados; y 2) cada entidad así constituída para una determinada región controla *todos* los medios de movilización colectiva, no estando la gestión de estos servicios separada en dos organismos distintos (tranvías y autobuses) como en el Proyecto que se estudia.

Las razones que abonan esta concentración no pueden ser más evidentes.

Desde luego, hay conveniencia de evitar que dos autoridades antagónicas en sus intereses económicos, malogren las expectativas sociales que se radican en las ventajas de no distinguir entre recorridos más productivos y aquellos que logran cubrir sus gastos directos con muy corto beneficio.

La creación de dos organismos para atender una sola función, es, a todas luces, más dispendiosa y, por consiguiente, es también contraria a los intereses de la ciudad.

Por otra parte, la absorción de todos los servicios por un solo organismo, favorece la transición de una clase de servicios a otro; como, por ejemplo, de tranvías a autobuses cuando no sea ya ventajoso conservar una línea de la primera clase, o viceversa, cuando aparezca ventajoso prolongar una línea de tranvías y substituir con esa prolongación un servicio de autobuses, etc.

5.º Refiriéndose en especial a la situación del problema del transporte colectivo en la región santiaguina y sólo en consideración a que las cosas han llegado a una situación que no parece favorable para organizar una entidad de carácter privado, la División recomienda una «Corporación de Transporte» del tipo propuesto en el informe de la Comisión designada por la Junta de Vecinos de Santiago presidida por don Absalón Valencia el año 1935. Esta entidad es de tipo mixto, participando en ella capitales particulares, las Municipalidades y el Fisco; las autoridades están representadas en su Directorio en forma adecuada para resguardar el interés público, cosa particularmente necesaria en atención a la amplitud de las atribuciones que el proyecto le confiere.

6.º La División puntualiza las modificaciones que requiere aquel proyecto en atención a diversas circunstancias ocurridas desde la época en que fué elaborado, agregándose al presente informe el proyecto así modificado.

7.º Examinando, para los casos que no son de excepción como Santiago, la conveniencia de adoptar resoluciones adecuadas para obtener el perfeccionamiento de los servicios de transporte de personas y cosas por los caminos públicos, se llega a la conclusión de que gran parte de las deficiencias provienen de dos causas principales: 1) que la Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades no les permite celebrar contratos adecuados que se extiendan mucho más allá del tiempo de su mandato; y 2) que dichas autoridades locales han carecido de una directiva orientadora que las auxilie en sus resoluciones y en sus iniciativas.

En consecuencia, la División de Comunicaciones y Transportes, lejos de recomendar el propósito de centralizar la dirección y administración de estos servicios de utilidad pública, recomienda lo siguiente:

1-a) Que una ley faculte a las Municipalidades para celebrar contratos de concesión de servicios públicos de movilización colectiva de pasajeros y de transporte de mercaderías, por plazos amplios, con o sin su aporte financiero, a condición de que se ajusten a un modelo que contenga las normas fundamentales señaladas por el Ejecutivo en un Decreto Reglamentario.

b) Que la misma ley determine las condiciones bajo las cuales haya de intervenir el Gobernador del Departamento, la Asamblea Provincial o el Ministerio de Vías y Comunicaciones, según los casos, para coordinar la acción de las Municipalidades cuando los servicios hayan de efectuarse en varios territorios comunales.

2-a) Que una ley establezca un Consejo Nacional de Vías de Comunicación y Transporte, que sirva de orientador de la política del Estado en materia de construcción, concesiones y coordinación de los servicios públicos de esta naturaleza.

b) Que la misma ley determine la representación que tendrán en este Consejo los organismos encargados de la construcción y explotación de caminos, ferrocarriles, vías aéreas, marítimas y fluviales, así como las entidades más interesadas en su eficiente coordinación.

V.—CONCLUSIÓN

Resumiendo la opinión manifestada en los informes de las tres Divisiones del Instituto que han intervenido en el estudio de este proyecto, se advierte que ellas coinciden en los siguientes puntos generales:

1.º El proyecto abarca tres materias distintas sobre cada una de las cuales es de todo punto conveniente legislar en forma separada.

2.º Tanto en materia de servicios eléctricos, como de servicios de movilización colectiva y de reglamentación del tránsito, el criterio del proyecto es de monopolio estatal de los servicios de centralización de las atribuciones que incumben a las Municipalidades y de exclusión de las iniciativas y capitales particulares; orientación general que está en pugna con el mandato consignado en el art. 107 de la Constitución, con la conveniencia de los servicios mismos en muchos aspectos y con el interés de los contribuyentes.

3.º La base tributaria del proyecto merece las observaciones siguientes:

a) Establece un importante privilegio en favor de los dineros públicos en relación con los capitales particulares invertidos o interesados en los servicios eléctricos o de movilización y aun en las industrias a base de energía eléctrica;

b) Financia parcialmente los servicios eléctricos y de movilización, sometidos a tarifas, con impuestos a la propiedad raíz.;

c) Grava la generación de la energía eléctrica en plantas particulares en forma de alzar substancialmente los costos de producción de las industrias a base de energía eléctrica, poniendo así en peligro el desarrollo de un vasto grupo de industrias instaladas o que deben instalarse en el país.

4.º El proyecto crea dos entidades, la Empresa Nacional de Electricidad y el Consejo Nacional de Transporte y Tránsito que reúnen la doble función de dispensar

concesiones reservadas al Estado y de explotar los servicios fundados en esas mismas concesiones.

5.º En materia de servicios eléctricos, este régimen del proyecto impide todo aporte particular a estos servicios, obligando al Estado a hacerse cargo de ellos en su integridad, tanto para proveer su normal desarrollo como para toda ampliación futura. Además, contrariando los intereses de las industrias a base de energía eléctrica, afecta también al buen éxito del plan de electrificación de la Corporación de Fomento y al desarrollo industrial del país.

6.º En materia de movilización el proyecto choca con el régimen legal existente, creando, en una materia esencialmente local, un régimen centralista oneroso. Particularmente, en relación con el caso de Santiago, el proyecto prescinde del aspecto más urgente y concreto del problema, que es el de facilitar en forma preferente y eficaz el aumento y la renovación del material de transporte, cuya deficiencia amenaza paralizar gradualmente la movilización colectiva.

En vista de estos rasgos generales del proyecto, el Directorio del Instituto de Ingenieros propone:

1.º Legislar separadamente sobre policía o reglamentación del tránsito y sobre movilización colectiva y, en lo que sea necesario, sobre servicios eléctricos.

2.º Sobre policía o reglamentación del tránsito, el Directorio propone como base de legislación el proyecto de «Ley Nacional del Tránsito» que se acompaña.

3.º Sobre movilización, el Directorio propone:

a) Legislar en el sentido: 1.º de ampliar las atribuciones de las Municipalidades para efectuar concesiones de servicios públicos; fijar las autoridades llamadas a coordinar la acción de las Municipalidades en los negocios intercomunales; y 2.º) crear un organismo encargado de orientar la política del Estado en materia de construcción de vías de comunicaciones, concesiones y coordinación de servicios de movilización, en cuyo Consejo estén representados todos los organismos interesados.

b) Adoptar, como proyecto para resolver el problema de la movilización colectiva en la región de la capital, el de la Corporación de Transportes, propuesto en 1935 y corregido para ajustarlo a las condiciones actuales. Se acompaña el texto de este proyecto.

4.º En cuanto a servicios eléctricos, el Directorio considera innecesaria la creación de la empresa Nacional de Electricidad. Al mismo tiempo, adopta las conclusiones de la División de Energía Eléctrica y Fuerza Motriz en orden a realizar una activa política eléctrica por medio de las modificaciones tributarias sugeridas en el cuerpo de este informe, y cuyo efecto ha de redundar directamente en beneficio del éxito del plan de electrificación de la Corporación de Fomento.

Finalmente, el Directorio, junto con agradecer la deferencia del señor Ministro al solicitarle un informe sobre el proyecto, se permite ofrecer su más amplia cooperación para el estudio de las diferentes y complejas materias técnicas que preocupan al Gobierno y que se relacionan con los servicios eléctricos, la movilización colectiva y la reglamentación del tránsito.

Saluda atentamente a US.

JOSÉ LUIS CLARO,

Presidente del Instituto de Ingenieros de Chile

Al señor Ministro del Interior.

TRANSITO NACIONAL

PROYECTO DE LEY

TÍTULO I

DE LA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

ARTÍCULO 1.º—Créase la Dirección General del Tránsito, que tendrá a su cargo la aplicación de las disposiciones contenidas en la presente Ley.

ART. 2.º Las atribuciones de la Dirección General del Tránsito serán las siguientes:

- a) Organizar los servicios técnicos y administrativos para el cumplimiento de esta Ley.
- b) Proponer anualmente al Presidente de la República el presupuesto anual de gastos.
- c) Fijar anualmente el tipo uniforme de placa numerada de registro.
- d) Fijar las condiciones en que puedan ser otorgadas las licencias para conducir vehículos motorizados.
- e) Dar normas para controlar periódicamente todos los vehículos en circulación.
- f) Llevar la estadística de los vehículos existentes en el territorio de la República; de los accidentes del tránsito y de sus causas; de las autorizaciones para conducir vehículos y de las infracciones que se cometan por los conductores.
- g) Fijar las normas para el señalamiento urbano, sin perjuicio de las disposiciones establecidas en el N.º 2 del Art. 2.º de la Ley N.º 4851.
- h) Hacer cumplir las prescripciones de las convenciones internacionales sobre tránsito, a que la República adhiera.
- i) Evacuar las consultas que formulen las Municipalidades relativas a la interpretación y aplicación de las disposiciones del tránsito.
- j) Decidir, en caso de desacuerdo de las Municipalidades de distintas provincias, lo relativo a líneas, recorridos y tarifas de autobuses que comprendan territorios de más de una Comuna.
- k) Armonizar las dificultades que se presenten entre las empresas de transporte y las respectivas Municipalidades.

ART. 3.º En cada Capital de Provincia existirá una Dirección Provincial del Tránsito, cuyo mantenimiento será de cargo de la Municipalidad de cabecera.

La organización de estas Direcciones Provinciales será determinada por el Presidente de la República a propuesta de la Dirección General del Tránsito.

ART. 4.º Corresponderá a las Direcciones Provinciales del Tránsito:

- a) Velar en la respectiva Provincia por la correcta aplicación de la presente Ley y su Reglamento.
- b) Supervigilar los servicios del tránsito en todo el territorio Provincial y dar cuenta a la Dirección General de las deficiencias que observare.
- c) Resolver las consultas sobre tránsito que formulen las Municipalidades de la Provincia.
- d) Otorgar en la forma y condiciones que determine la presente Ley los títulos de propiedad de vehículos motorizados y las licencias de competencia para manejar estos vehículos, las que serán válidas en todo el territorio de la República.
- e) Otorgar las placas y certificados internacionales de tránsito.
- f) Decidir, en caso de desacuerdo de las Municipalidades de distintas Comunas de la Provincia, lo relativo a líneas, recorridos y tarifas de autobuses que comprenden territorios de más de una Comuna.

ART. 5.º Corresponderá a las Municipalidades, en materia de tránsito público, dentro de sus respectivos territorios jurisdiccionales:

- a) Establecer el sentido de tránsito en las calles de la Comuna.
- b) Fijar los lugares de estacionamiento de vehículos dentro de los sectores urbanos de la Comuna.
- c) Ejecutar el señalamiento del tránsito en las calles de la Comuna, de acuerdo con las instrucciones que dé la Dirección General del Tránsito.
- d) Reglamentar las condiciones de comodidad, seguridad, limpieza y estética de los vehículos del servicio público y velar por la higiene y corrección de sus conductores.

e) Determinar las líneas o recorridos de autobuses, y en general, de vehículos de transporte colectivo de pasajeros, y las tarifas y demás condiciones de este servicio.

f) Cuando se tratare de líneas y autorizaciones de recorridos que comprenden dos o más Comunas, serán fijadas y concedidas por la Dirección Provincial del Tránsito de la respectiva Provincia. En el caso de Comunas de distinta Provincia, corresponderá a la Dirección General del Tránsito fijarlas y concederlas.

ART. 6.º Las autorizaciones para conducir vehículos de tracción animal o propulsados por la fuerza del hombre y piños de animales, serán concedidas por las Municipalidades y serán válidas en toda la República, con las limitaciones que fije cada Municipalidad.

TÍTULO II

DE LA CIRCULACION

ART. 7.º Los conductores guiarán sus vehículos en calles y caminos por su costado derecho.

ART. 8.º Al encontrarse dos vehículos que marchan en dirección opuesta, cada uno de sus conductores desviará el suyo a la derecha, y se darán mutuamente, a lo menos, la mitad de la calzada.

ART. 9.º Cuando un vehículo alcance a otro que va en la misma dirección y desee pasarlo, tocará la bocina y lo pasará por el lado izquierdo de este último. Inmediatamente después de pasarlo, volverá a tomar el costado derecho.

ART. 10. Cuando un vehículo sea alcanzado y su conductor oiga la señal del otro, deberá dejarlo pasar desviando su vehículo a la derecha, siéndole prohibido acelerar la marcha.

ART. 11. Se prohíbe pasar a otro vehículo ocupando la mitad izquierda de la calzada cuando la distancia de visibilidad sobre dicha mitad de calzada sea inferior a 250 metros. Igualmente, queda prohibido pasar a otro vehículo frente a cruces a nivel ferroviarios o carreteros.

ART. 12. En los cruces de calles y caminos, de intensidad de tránsito similar, cuando dos vehículos lleguen a un mismo tiempo, sus conductores deberán aminorar la marcha, y tendrá derecho preferente a la pasada el que toque primero la bocina. En poblaciones de más de 30,000 habitantes será prohibido el uso de la bocina y tendrá tránsito preferente el que llegue por la derecha. Las calles y caminos de gran tránsito tendrán derecho preferente a pasada sobre las calles y caminos de acceso de menor tránsito.

ART. 13. El conductor, cuando de vuelta a la derecha en un cruce lo hará aproximando su vehículo a la derecha de la calzada. Cuando la vuelta sea a la izquierda, se aproximará al eje de la calzada y virará después de entrar al cruce de las calles o caminos que concurran.

ART. 14. Todo conductor, si va a alterar el sentido de la marcha, reducir su velocidad, cambiar de dirección, o se va a detener, hará oportunamente las indicaciones con la mano izquierda o con indicadores mecánicos.

ART. 15. Al conductor que maneje su vehículo en pendiente cuesta abajo en una calle o camino, le está prohibido dejarlo rodar con la palanca de velocidad desenganchada o el uso de rueda libre.

ART. 16. El conductor que desee detener su vehículo en una calle, lo hará próximo a la solera de su costado derecho. En los caminos, la detención se hará a la orilla derecha de la calzada, y tan cerca de esta orilla como sea posible, y en todo caso, fuera del pavimento siempre que la berma lo permita. En las calles donde exista línea férrea en la calzada, la detención se hará al lado opuesto del que ocupa la línea férrea.

ART. 17. Los vehículos sólo podrán ser estacionados en los lugares que previamente haya fijado la autoridad competente. En este caso, los vehículos deberán quedar con el motor parado y tratándose de calles o caminos en pendiente, con el coche frenado.

ART. 18. La velocidad con que sea conducido un vehículo deberá ser tal que su conductor tenga siempre pleno dominio sobre él, en forma que no ponga en peligro la vida de otras personas ni cause perjuicios materiales.

ART. 19. Cuando un vehículo alcance a un vehículo colectivo de pasajeros que se encuentre detenido, el conductor del primero deberá disminuir la marcha y alejar su vehículo del segundo, a fin de evitar que se produzca un atropello.

ART. 20. Los peatones, al marchar por una calle, lo harán por la acera que queda a su izquierda,

y dentro de ella tomarán su derecha al encontrarse con otro peatón. Sin embargo, podrán hacerlo por la acera derecha cuando ésta ofrezca ventajas ostensibles de comodidad o seguridad.

Los peatones que marchan por un camino sin acera lo harán por el espaldón de la izquierda.

ART. 21. En una calle o camino, ningún peatón podrá detenerse arbitrariamente en la calzada ni en la acera. Sin embargo, podrá hacerlo momentáneamente con el objeto de tomar un vehículo o con otro fin justificado. En estos casos, la detención de un peatón o de un grupo de ellos sólo podrá hacerse en una fila longitudinal en la orilla de la acera, junto a la solera, o en la orilla opuesta, siempre que aquella no esté ocupada con algún peatón detenido en el mismo sector.

En los caminos sin solera, la detención podrá hacerse sobre el espaldón, en la forma indicada en el inciso anterior.

ART. 22. En las ciudades, los peatones sólo cruzarán las calzadas en ángulo recto y en las zonas de los cruces destinados a este objeto. Se presume la culpabilidad del conductor en los accidentes en estos puntos y la culpabilidad del peatón fuera de estas zonas. En los caminos el peatón sólo podrá cruzar la calzada cuando no se aproxime ningún vehículo que sin alterar su marcha pueda interferir con él. En calles y caminos los peatones sólo cruzarán la calzada cuando dispongan del tiempo suficiente para cruzarla al paso sin interferir a un vehículo que se aproxime al cruce.

TÍTULO III

DE LOS VEHICULOS

ART. 23. Ningún vehículo que circule por las vías públicas podrá exceder de las siguientes dimensiones, incluyendo la carga; ancho 2,50 m.; largo 10 m.; alto, 4,00 m.

ART. 24. El peso total, incluyendo la carga que gravite sobre un eje con ruedas de llantas metálicas, no podrá exceder de 3 toneladas, ni de 100 kilos por centímetro de ancho de llanta.

El peso total, incluyendo la carga que gravite sobre un eje con ruedas de llantas elásticas, macizas, no podrá exceder de seis toneladas ni de 140 kilos por centímetro de ancho de llanta.

El peso total, incluyendo la carga que gravite sobre un eje con dos ruedas de llantas neumáticas no podrá exceder de siete toneladas.

Si un eje está equipado con cuatro ruedas de llanta neumática, el peso total sobre el eje podrá alcanzar hasta 11 toneladas. El peso total de un vehículo motor de dos ejes y su carga, en este caso, no podrá exceder de 15 toneladas.

ART. 25. Todo vehículo automotor de más de dos ejes, estará equipado con llantas neumáticas. El peso máximo, incluyendo la carga para un vehículo de tres ejes, será de 18 toneladas, pudiendo gravitar hasta 8 toneladas sobre cada uno de los 2 ejes más cargados. El peso máximo, incluyendo carga, para un vehículo de cuatro ejes será de 22 toneladas, pudiendo gravitar hasta 8 toneladas sobre cada uno de los ejes más cargados.

ART. 26. Sobre cada eje de un acoplado con ruedas de llantas elásticas macizas no podrán gravitar más de 4 toneladas, ni más de 140 kilos por centímetro de ancho de llanta. Sobre un eje con ruedas de llantas neumáticas podrán gravitar hasta 5 toneladas.

ART. 27. El tren máximo constará de: vehículos motores y acoplados con un peso máximo de 40 toneladas y un largo máximo de 25 metros.

ART. 28. Todo vehículo de tracción animal o motorizada deberá tener suspensión elástica en cada eje.

ART. 29. Todo vehículo motorizado deberá tener dos frenos independientes que actúen, a lo menos, sobre dos ruedas: uno de ellos deberá ser susceptible de continuar actuando sobre las ruedas sin intervención permanente el conductor.

ART. 30. Todo vehículo motorizado deberá estar previsto de bocina sonora, silenciador en buen estado de funcionamiento y dos juegos de luces uno de presencia y otro de seguridad. Prohíbese el uso de escape libre.

ART. 31. Todo vehículo motorizado deberá estar provisto de parachoques, de tipo reglamentario, colocados a la altura que determine el Reglamento.

ART. 32. Las llantas de las ruedas de todo vehículo deberán presentar una superficie de rodadura lisa y continua, sin salientes que puedan deteriorar la calzada. No obstante, podrán usarse llantas con salientes de caucho.

Se tolerará el uso de cadenas antideslizantes para llantas elásticas y neumáticas, en la época de lluvias.

ART. 33. Quedan exceptuadas de las disposiciones contenidas en los artículos 23 al 31, las maquinarias de construcción y conservación de calles y caminos.

ART. 34. Los vehículos, como maquinarias agrícolas u otras que no cumplan con algunas de las disposiciones contenidas en los artículos 23 al 31, podrán transitar por calles y caminos para los efectos de un traslado, siempre que cuenten con una autorización especial expedida para cada viaje por la Dirección Provincial del Tránsito, previo informe favorable de las Oficinas Técnicas respectivas de calles y caminos que fijen las condiciones en que pueda hacerse el viaje.

TÍTULO IV

DE LOS CONDUCTORES

ART. 35. Para conducir un vehículo en cualquier calle o camino es requisito indispensable haber obtenido y llevar consigo la licencia correspondiente.

ART. 36. La licencia para conducir vehículos motorizados será otorgada por la Dirección Provincial del Tránsito y será válida en todo el territorio de la República durante el plazo de cinco años, sin perjuicio de las licencias internacionales concedidas de acuerdo con los convenios que haya suscrito el Gobierno de Chile.

ART. 37. Para obtener licencia de conductor de vehículo motorizado, el aspirante deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Haber cumplido 20 años de edad.

b) Saber leer y escribir.

c) Poseer el carnet de identidad.

d) Haber sido aprobado en el examen de competencia ante la Dirección Provincial del Tránsito y haber demostrado técnicamente su capacidad física y mental para conducir.

ART. 38. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 36 y 37, la Dirección Provincial del Tránsito podrá ordenar un nuevo examen de competencia y capacidad al conductor de vehículos en los siguientes casos:

a) Cuando hubiere concurrido en atropellos o accidentes reiterados.

b) Cuando haya sido sorprendido gobernando en estado de ebriedad o en condiciones tales que le impidan el dominio completo de su vehículo.

c) Cuando existan razones fundadas para dudar de su capacidad para guiar vehículos.

ART. 39. Todo conductor está obligado a mostrar su licencia para conducir cada vez que se lo exija la autoridad, el personal de Carabineros, o el Inspector de Tránsito que acredite su condición de tal, y obedecer las indicaciones que reciba de ellos en lo relativo al manejo, dirección y circulación del vehículo. Asimismo, el conductor de un vehículo está obligado a guardar el debido respeto a las autoridades encargadas de la fiscalización del tránsito y al público en general.

ART. 40. Los conductores de vehículos extranjeros, al entrar al territorio de la República, quedan de hecho sometidos a las disposiciones de esta Ley y a lo establecido sobre tránsito internacional.

ART. 41. Los conductores de vehículos de servicio público deberán previamente matricularse en un registro especial, de acuerdo con las disposiciones especiales que para este efecto dicte la Municipalidad correspondiente.

TÍTULO V

DE LA SEGURIDAD

ART. 42. Créase la Junta Nacional de Seguridad del Tránsito, la que será formada por siete miembros: el Director General del Tránsito que la presidirá, el Director General de Carabineros, el Sub-Secretario de Educación Pública, el Director del Departamento de Caminos, el Alcalde de Santiago, en representación de las diversas Municipalidades del país, el Presidente del Automóvil Club

de Chile, y un representante de dueños de camiones, autobuses y taxis, pudiendo éstos hacerse representar por un reemplazante, previa aceptación de éste por la Junta.

ART. 43. La Junta Nacional de Seguridad del Tránsito tendrá como fin primordial coordinar los diversos organismos que representa para asegurar la colaboración de ellos, con el objeto de propender a mejorar las condiciones de seguridad del tránsito por las calles y caminos del país.

ART. 44. La Junta Nacional de Seguridad del Tránsito tendrá las siguientes funciones:

a) Desarrollar un plan permanente y armónico de educación vial, de preferencia entre los organismos de Instrucción Primaria y Secundaria, y fomentar el interés de los adultos.

b) Propender a la uniformidad de la legislación del tránsito en las diversas ciudades y recintos urbanos mediante la confección y aprobación de parte de las diversas Municipalidades de un Modelo de Ordenanza Municipal de Tránsito, basado en las disposiciones establecidas en la presente Ley, y sin perjuicio de las atribuciones propias de los Municipios.

c) Propender a uniformar el señalamiento de las calles de las diversas ciudades como la mejor información y guía de conductores y peatones.

Las obras de señalamiento y seguridad dentro del recinto urbano de las ciudades serán ejecutadas por las Municipalidades respectivas, con el conforme de la Dirección General del Tránsito.

Al adoptar un sistema de señales, deberán tenerse presente los acuerdos aprobados en los diversos Congresos Pan-Americanos de Carreteras, y en especial, los convenios con los países limítrofes.

d) Establecer un plan de acción preventivo de accidentes, fijando a los organismos técnicos que la Junta representa, las medidas educativas o disciplinarias que éstos hayan propuesto.

Tanto la Dirección General del Tránsito, como la Dirección General de Carabineros, establecerán dentro de sus respectivas actividades, un servicio especial de investigación, a fin de que se conozca tanto el origen y causa de los accidentes, como la eficiencia de las medidas de seguridad.

e) Representar anualmente al Ministerio del Interior y a las Municipalidades de la Nación las obras que serían de urgencia realizar para el mejoramiento del uso de las calles y carreteras del país.

Las obras de señalamiento y seguridad en las carreteras serán ejecutadas en conformidad a la Ley N.º 4851 de marzo de 1930 por el Departamento de Caminos de la Dirección General de Obras Públicas.

ART. 45. Sólo la Junta Nacional de Seguridad del Tránsito podrá autorizar en los caminos y dentro del territorio de la República carreras de velocidad. En todo caso, los organizadores deberán previamente depositar en una institución de crédito del país una póliza de seguro, cuyo monto será fijado por la Junta, para cubrir los daños presumibles por los cuales los organizadores o participantes puedan resultar civilmente responsables.

ART. 46. La Junta Nacional de Seguridad tendrá su residencia en Santiago, y en su primera sesión nombrará un Secretario, que podrá ser el Secretario de la Dirección General del Tránsito.

ART. 47. Todo conductor de un vehículo causante de un accidente, o que esté comprometido en él, deberá detenerse de inmediato y ponerse a disposición de la autoridad del tránsito.

Cuando el accidente se ha producido en un lugar apartado, el conductor u ocupantes deberán dar aviso al Retén o Tenencia de Carabineros más próximo. Si los accidentados se encontraren en la imposibilidad física de hacerlo, corresponderá esta obligación al conductor del primer vehículo que llegue o pase por el lugar del accidente.

ART. 48. Después de la puesta del sol, durante la noche, o en cualquier momento en que las condiciones atmosféricas hagan peligroso el manejo, ningún vehículo podrá circular sin llevar una luz blanca en la parte delantera, y en la parte posterior, una luz roja. La luz blanca, si es la única, deberá encontrarse al lado donde se efectúan los cruces, y la intensidad de ambas luces será tal que las hagan visibles desde una distancia de 150 metros.

ART. 49. Toda obra que se haga dentro de la faja de las calles y de los caminos públicos y que signifique un peligro para la circulación, deberá ser especialmente señalizada.

Cuando sea preciso interrumpir totalmente el tránsito, deberá disponerse de un camino de desvío señalizado en toda su extensión, e indicando la velocidad máxima posible de circulación por él.

ART. 50. Prohíbese la colocación de señales o avisos comerciales dentro de la faja de los caminos públicos y hasta una distancia de 40 metros del eje de ellos.

En los recintos urbanos, esta prohibición quedará sometida al Reglamento que sobre el particular dicte la Municipalidad correspondiente.

ART. 51. Las Municipalidades reglamentarán dentro de su respectiva jurisdicción el tránsito de

vehículos a tracción animal, jinetes y piños de animales, en forma de facilitar el tránsito de los vehículos motorizados, sin perjuicio de las atribuciones de la Junta Nacional de Seguridad del Tránsito.

ART. 52. Tendrán derecho preferente al tránsito en calles y caminos del país, los vehículos del Cuerpo de Carabineros y de la Asistencia Pública, como asimismo, los del Cuerpo de Bomberos.

TÍTULO VI

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y FINANCIERA

ART. 53. El dueño de un vehículo es civilmente responsable por todo daño o perjuicio que provoque al usarlo en un camino o calle, ya sea que lo maneje o que lo conduzca un tercero. No tendrá responsabilidad civil el dueño si el accidente ha sido provocado por fuerza mayor, imprudencia del perjudicado o de otra persona.

ART. 54. El funcionamiento deficiente del vehículo, salvo que sea producido por una causa imprevista comprobada, no releva a su dueño de la responsabilidad civil correspondiente.

ART. 55. Los comerciantes de vehículos o sus empleados serán civilmente responsables por los daños o perjuicios que ocasionaren a otras personas al usarlos en las calles o caminos.

ART. 56. La acción contra el dueño de un vehículo que haya ocasionado daños, por los cuales es responsable civilmente, prescribirá dentro de sesenta días contados desde el día en que la autoridad haya tomado conocimiento de quien ha sido el causante. Esta prescripción no afecte a los actos que caigan dentro del Código Penal.

ART. 57. No quedarán exentos de la responsabilidad civil los vehículos de propiedad del Estado.

ART. 58. Todo dueño de un vehículo motorizado deberá solicitar de la Dirección Provincial del Tránsito, dentro de los quince días siguientes a su adquisición, el correspondiente certificado oficial del título de propiedad. El solicitante deberá acompañar los documentos que acrediten su propiedad.

ART. 59. El certificado de título de propiedad, además de indicar las características esenciales del vehículo, contendrá las limitaciones de propiedad, si las hubiere. En el mismo certificado se establecerán las exigencias requeridas para traspasar la propiedad del vehículo.

El certificado será válido mientras no se transforme el vehículo, o se le cambie definitivamente una parte esencial. Si esto ocurre, deberá solicitarse la modificación de dicho certificado.

ART. 60. Los importadores, fabricantes, dueños de talleres o comerciantes de vehículos motorizados deberán estar registrados en la Dirección General del Tránsito.

TÍTULO VII

DE LAS PENAS

ART. 61. El personal del Cuerpo de Carabineros y los Inspectores del Tránsito deberán denunciar ante los Juzgados de Policía Local las infracciones a la presente Ley, a sus Reglamentos y a las disposiciones Municipales correspondientes.

ART. 62. El tribunal competente para conocer la infracción y aplicar las penas consideradas en las letras a), b), c) y d) del Artículo N.º 77, será el que corresponda a la Comuna donde se hubiere cometido la infracción, o el que corresponda a la Comuna cuya patente lleve el vehículo, si el conductor así lo solicitare.

ART. 63. Sólo las sanciones superiores a trescientos pesos, las penas de prisión superiores a cinco días o la suspensión de la licencia para conducir por más de sesenta días que imponga el Juez, serán apelables al Tribunal de Alzada.

ART. 64. La competencia de los Jueces de Policía Local en la materia a que se refiere la presente Ley, se extenderá a la regulación de los daños y perjuicios provenientes del hecho denunciado, siempre que su monto no excediere de tres mil pesos.

ART. 65. De las infracciones a que se refieren las letras e) y f) del Artículo N.º 77, conocerán los Jueces de Letras de Turno en lo Criminal del Departamento en que se hubiere cometido la infracción.

ART. 66. Las multas que ordenaren pagar los tribunales a que se refiere este Título deberán ser

enteradas en la Tesorería Comunal respectiva dentro de los diez días siguientes a la notificación de la sentencia condenatoria, bajo apercibimiento de despacharse orden de prisión en contra de los afectados si no efectuaren el pago dentro de ese término.

La prisión será de un día por cada cien pesos, o fracción de cien pesos, si la multa no excediere de cien pesos y de un día más por cada cien pesos.

ART. 67. Las infracciones a las disposiciones establecidas en los artículos 7 al 17 serán penadas con una multa de \$ 20 las infracciones a las disposiciones establecidas en los Artículos N.º 18 y 19 serán penadas con una multa de \$ 50.

ART. 68. Las infracciones a las disposiciones establecidas en los artículos 23 al 32 serán penadas con una multa de \$ 50 sin perjuicio de las responsabilidades civiles.

ART. 69. Las infracciones a la disposición establecida en el artículo N.º 35, referente a los conductores que manejen sin haber obtenido la licencia correspondiente, serán penadas con una multa de \$ 200. No se considerarán infractores a las personas que manejen acompañadas de un perito profesor para conducir, debidamente autorizado.

ART. 70. Cada una de las infracciones a las disposiciones establecidas en el artículo N.º 39, serán penadas con una multa de \$ 20.

ART. 71. Las infracciones a la disposición establecida en los Artículos 41 y 47, serán penadas con una multa de \$ 100.

ART. 72. Las infracciones a las disposiciones establecidas en los Artículos 48, 50 y 58, serán penadas con una multa de \$ 50.

ART. 73. El que dañe, haga desaparecer, altere señales de tránsito o coloque carteles sobre ellas, será penado con una multa de \$ 200.

ART. 74. La Dirección Provincial del Tránsito cancelará definitivamente la licencia para manejar vehículos a todo conductor que, a consecuencia de un accidente, haya causado la muerte de una persona, o le hubiere producido lesiones graves con invalidez relativa o absoluta. Esta medida la aplicará una vez que haya sido expedida la sentencia judicial correspondiente, y esta sentencia condenatoria esté ejecutoriada.

ART. 75. Todo conductor de vehículo que manejare en estado de ebriedad será penado con una prisión de 10 días y suspensión de la licencia para conducir por 30 días. En caso de reincidencia la prisión será de veinte días y se le suspenderá la licencia para conducir durante un año.

ART. 76. El dueño de animales sueltos que se encuentren en una calle o camino será penado con una multa de \$ 50 por-animal.

ART. 77. Los conductores que conduciendo sus vehículos, cometieren las infracciones señaladas a continuación, y que por ellas hayan sido condenados por tribunal competente, tendrán las penas que se indican, sin perjuicio de las acciones civiles o criminales correspondientes:

a) Multa de \$ 200 al que causare daños en la propiedad ajena.

b) Multa de \$ 300 y suspensión de 15 días de la licencia para conducir al que causare lesiones leves a una persona.

c) Multa de \$ 500, suspensión de 60 días de la licencia para conducir y prisión de 10 días al que causare lesiones de mediana gravedad a una persona.

d) Multa de \$ 800 prisión de 30 días, y suspensión por un año de la licencia para conducir al que causare lesiones graves a una persona.

e) Multa de \$ 1,000 y reclusión menor en su grado mínimo al que causare lesiones a una persona, dejándola demente, inútil para el trabajo o con defectos físicos permanentes y notables.

f) Multa de \$ 1,500 y reclusión menor en su grado medio al que causare la muerte de una persona.

ART. 78. Las penas fijadas a las infracciones en el presente Título podrán ser dobles para los que manejen vehículos colectivos.

ART. 79. El Reglamento de esta Ley podrá imponer, por las infracciones no comprendidas en el presente Título, multas hasta de \$ 1,000 prisión hasta por veinte días y suspensión de la licencia para conducir hasta por 180 días.

TÍTULO VIII

DISPOSICIONES GENERALES

ART. 80. El Gobernador, previo informe del Departamento de Caminos, podrá limitar transitoriamente en determinados caminos o puentes, las cargas de los vehículos autorizados en la presente Ley.

ART. 81. El Presidente de la República reglamentará la presente Ley, y en especial, en lo que se refiere a los Artículos 14, 28, 31 y 41.

ART. 82. El Director General del Tránsito será nombrado por el Presidente de la República, tendrá el carácter de Jefe de Repartición Pública y deberá tener título de Ingeniero Civil.

ART. 83. Los gastos que imponga la presente Ley serán financiados con un impuesto adicional hasta de un 20% sobre el valor de las patentes municipales de vehículos.

ART. 84. Deróganse todas las disposiciones contenidas en otras leyes, en lo que fueren contrarias a la presente Ley.

ART. 85. La presente Ley comenzará a regir treinta días después de su publicación en el Diario Oficial.

PROYECTO DE LEY

SOBRE CORPORACION DE TRANSPORTES PARA SANTIAGO (1)

ARTÍCULO 1.º Créase una Corporación que tendrá a su cargo el transporte colectivo de pasajeros en la ciudad de Santiago y sus alrededores; en conformidad con las disposiciones de la presente Ley. Se denominará «Corporación de Transportes de Pasajeros de Santiago», tendrá personalidad jurídica propia y su domicilio será la capital de la República.

ART. 2.º La Corporación tendrá el monopolio del transporte colectivo de pasajeros dentro del Departamento de Santiago. Tendrá igual monopolio en los caminos públicos de la Provincia de este mismo nombre para los sistemas de locomoción que hagan servicio local dentro del Departamento de Santiago.

La Corporación podrá además, tomar a su cargo por convenio con las respectivas Municipalidades, el transporte colectivo de pasajeros en la Provincias de Valparaíso, Aconcagua y O'Higgins, siempre que los coches deban penetrar en el Departamento de Santiago.

ART. 3.º El monopolio que se autoriza por la presente Ley no impide a las Municipalidades otorgar permiso a otros empresarios para entrar con sus vehículos al interior de la zona protegida con el objeto de tomar o dejar pasajeros con destino a, o provenientes de localidades ubicadas fuera de dicha zona; pero en tal caso deberán señalarse puntos terminales adecuados para coordinar los servicios prestados por aquellos empresarios y por la Corporación; y con tal fin, ésta deberá ser oída antes de otorgarse cada concesión.

ART. 4.º La Corporación podrá delegar a título oneroso en los concesionarios a que se refiere el artículo anterior el derecho de transportar pasajeros de servicio local dentro de la zona protegida, dando aviso a la respectiva Municipalidad.

ART. 5.º Para los efectos de la presente Ley, se entenderá por transporte colectivo el que se efectúa en vehículos que hacen un recorrido fijo. Por consiguiente, no queda incluido en el monopolio el servicio prestado en vehículos que en cada caso efectúan el recorrido que indica el pasajero.

Quedan excluidos del monopolio:

a) Los servicios que presta la Empresa de los FF. CC. del Estado y empresas de transportes aéreos;

b) El servicio efectuado por los establecimientos de instrucción o por el Cuerpo de Carabineros, unidades del Ejército y empresas industriales, para el transporte exclusivo de sus alumnos y de su personal; y

c) El servicio prestado por empresas de turismo en excursiones (sightseeing).

ART. 6.º Declárase de utilidad pública el rescate de las concesiones y permisos otorgados por

(1) Proyecto de «Corporación de Transportes» del año 1935 modificado por la División de Comunicaciones y Transportes del Instituto amoldándolo a las condiciones actuales.

autoridad competente para el transporte colectivo de pasajeros en Santiago, comprendiéndose en esta declaración todos los bienes físicos usados en conexión con el servicio de transporte y pertenecientes a las siguientes empresas;

Compañía de Tracción de Santiago, incluído el FF. a San Bernardo;
Sociedad Ferrocarril del Llano de Maipo;
Sociedad Ferrocarril Santiago-Oeste;
Empresa del Ferrocarril a Barrancas;
Empresa de autobuses autorizadas por Municipalidades del Departamento de Santiago.

ART. 7.º El rescate de las concesiones y permisos podrá hacerse por convenio directo o por expropiación, de acuerdo con las siguientes disposiciones:

Para establecer el justo-precio del rescate de las Concesiones y permisos de que trata el Art. 6.º se designará una Comisión pericial que se compondrá de un miembro designado por el Gobierno, otro por la Empresa respectiva y uno tercero que será el Presidente, nombrado de común acuerdo por ambas partes, los concesionarios de permisos para la movilización en autobuses, se considerarán como una sola empresa para los efectos de la designación del perito.

Si una empresa no designara perito dentro de los quince días contados desde la fecha del Decreto a que se refiere el Art. 11 corresponderá al Gobierno hacer la designación.

Si ambas partes no hicieran la designación del tercer perito dentro de los treinta días contados desde la fecha indicada, corresponderá hacer este nombramiento a los dos miembros ya elegidos. Si no se produjera acuerdo entre éstos últimos dentro de los 60 días contados desde la fecha antes indicada, cada uno de ellos designará dentro de los cinco días siguientes a la expiración del plazo, una persona que sea un Ministro de la Corte Suprema, o Jefe de Repartición Fiscal o Semi-Fiscal o Presidente o Gerente de Banco, accionista del Banco Central de Chile para que entre ambos nombren el tercer miembro de la Comisión Pericial. La omisión de cualquiera de los peritos para designar dicha persona será subsanada por el otro.

El honorario del Presidente de la Comisión Pericial será pagado por partes iguales entre el expropiante y el expropiado, de acuerdo con el arancel adoptado por el Instituto de Ingenieros de Chile. Cada parte pagará el honorario del perito designado por ella, el cual no podrá ser inferior al 75% del que le correspondiere según dicho arancel.

ART. 8.º Las empresas podrán optar entre el procedimiento señalado por el Art. 7.º o la aplicación de la Ley N.º 3313 del 29 de septiembre de 1917 y en este último caso se aplicará la regla del inciso último del artículo anterior, tanto a la Comisión de Hombres Buenos como a los Peritos.

ART. 9.º La tasación comprenderá todos los bienes físicos, como vías e instalaciones aéreas, depósitos y talleres con sus maquinarias y herramientas, material rodante, útiles y enseres de consumo y repuestos, terrenos y edificios, etc., empleados en la respectiva empresa de transportes.

Para determinar el valor actual de los bienes físicos sujetos a depreciación por desgaste u otras causas, se tomará por base el costo de reproducción a nuevo, disminuído en la depreciación correspondiente.

ART. 10. El valor de expropiación se cancelará en acciones clase C o de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14.

ART. 11. La Corporación entrará provisoriamente en funciones desde el momento en que el Presidente de la República nombre los miembros del Directorio que corresponde elegir de acuerdo con el artículo 20 y tomará posesión de cada empresa por expropiar en la fecha que el Presidente de la República señale en el Decreto que ordene la expropiación.

ART. 12. La Corporación no se hará cargo de ningún pasivo u obligación de las empresas, excepción de obligaciones contraídas con instituciones hipotecarias del país con garantía de bienes raíces que se transfieren al dominio de aquellas de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 9.º

ART. 13. Las escrituras y documentos de organización de la Corporación de Transportes, transferencia de propiedades, emisión de acciones y bonos y demás que fuere necesario otorgar durante los primeros cinco años, quedarán exentos de los impuestos consultados en la Ley de timbres y estampillas y papel sellado y de las contribuciones a la transferencia de bienes raíces o muebles.

Sin embargo, las escrituras públicas y sus copias autorizadas se extenderán en papel sellado de un peso.

ART. 14. El capital acciones de la Corporación estará constituído:

a) Por la suma de millones de pesos que suscribirá el Fisco en acciones clase A.

b) Por acciones clase B. que la Corporación ofrecerá a las Municipalidades del Departamento de Santiago en proporción a las entradas que hubieran percibido como término medio durante los tres años anteriores al de la fecha de la presente ley; y

c) Por acciones clase C. que se emitirán en pago de las expropiaciones a que se refiere el Art. 6.º y que podrá suscribir el público o las instituciones semi-fiscales; estas acciones serán preferidas.

Por lo demás las tres clases de acciones tendrán los mismos derechos, con las únicas excepciones que de un modo expreso se establecen en la presente Ley.

Queda autorizada la Empresa de los FF. CC. del Estado para suscribir hasta diez millones de pesos en acciones clase C. debiéndose aumentar en uno el número de los Directores, que lo será el Director General de la Empresa, desde el momento en que se haga uso de esa autorización.

ART. 16. Las Municipalidades del Departamento de Santiago y la Empresa de los FF. CC. del Estado podrán vender a la Corporación de Transportes o adquirir de ella, bienes muebles o inmuebles, previa autorización del Presidente de la República, pudiendo ajustar las transacciones con acciones tipo C.

ART. 17. Tanto el Fisco como las Municipalidades podrán destinar el pago de sus acciones A y B hasta la totalidad de los impuestos y contribuciones que corresponda cubrir a la Corporación de acuerdo con las leyes vigentes.

ART. 18. Se autoriza al Presidente de la República para adquirir hasta la suma de millones de pesos en acciones de la clase C.

Queda también autorizado el Presidente de la República para rescatar en cualquier momento, acciones de la clase C. cancelando su precio en dinero efectivo o con títulos de la deuda pública. El servicio de los títulos de la Deuda Pública o de otras obligaciones a que se refiere el párrafo anterior, serán igualmente de cargo de la Corporación.

ART. 19. Autorízase, asimismo, al Presidente de la República para emitir títulos de la deuda pública del 7% de interés con el objeto de atender las obligaciones de orden financiero derivadas de la presente ley. El servicio de estos títulos será igualmente de cargo de la Corporación.

ART. 20. La Corporación será administrada por un Directorio compuesto como sigue: Un Presidente y tres Directores nombrados por el Presidente de la República en representación de las acciones clase A; un Director designado por los accionistas clase B., más uno por cada diez millones de pesos o fracción mayor de cinco millones emitidos en acciones de esta clase; y cuatro Directores designados por los accionistas clase C.

El Director de los Ferrocarriles del Estado será también miembro del Directorio en el caso estipulado en el Art. 14.

El cargo de miembro del Directorio deberá recaer en personas que hayan ejercido funciones directivas en organizaciones públicas o particulares relativas al transporte, industria, comercio o finanzas.

Los Directores elegidos en representación de las acciones A. y B., tendrán el carácter de Jefes de Oficinas para los efectos de lo dispuesto en el N.º 8 del Art. 72 de la Constitución.

ART. 21. Los miembros del Directorio durarán cuatro años en sus funciones pudiendo ser reelegidos. Cada año renovará uno de los Directores de la clase A., pudiendo igualmente ser reelegidos.

ART. 22. El Directorio ejercerá las atribuciones que le confiere la presente ley con el fin de organizar y mantener un sistema coordinado de transporte colectivo de pasajeros por medio de tranvías a nivel o subterráneo, trolebus, autobuses o cualquier otro medio perfeccionado que se utilizare en el futuro.

ART. 23. Para cumplir los fines de la Corporación el Directorio podrá realizar los actos y celebrar los contratos necesarios y contraer deudas y emitir obligaciones a largo plazo. Para emitir títulos y para dar en garantía o para enajenar bienes muebles o inmuebles se requerirá que el acuerdo del Directorio sea tomado con los votos favorables de todos los representantes de las acciones clase A., o que en subsidio sea aprobado por el Presidente de la República.

ART. 24. El Directorio podrá mantener y en cualquier tiempo suprimir, trasladar o modificar las líneas y los recorridos de vehículos debiendo en cada caso oír a la respectiva Municipalidad; pero

no podrá instalar líneas de tranvías en las calles y avenidas expresamente excluidas por acuerdo Municipal adoptado con el voto favorable de los dos tercios de sus miembros.

ART. 25. Asimismo, el Directorio con el voto favorable de 5 de sus miembros a lo menos, podrá establecer las tarifas que sean necesarias para el buen funcionamiento de la empresa, seccionar los recorridos otorgar rebajas en la venta de talonarios para escolares y obreros, establecer boletos de combinación entre sus propios servicios o con los de terceros, etc., debiendo en cada caso, comunicar sus resoluciones a las Municipalidades respectivas.

El Estado o las Municipalidades, podrán acordar las subvenciones a la Corporación de Transportes, con el objeto de establecer pasajes con tarifas rebajadas en determinadas líneas en días y horas igualmente especificadas.

ART. 26. La Corporación establecerá sus propios Reglamentos que no podrán estar en contradicción con los Reglamentos y Ordenanzas Municipales en las materias que a éstas conciernen y que no se opongan a las disposiciones de la presente Ley.

Los reglamentos y Ordenanzas que en cualquiera forma tengan relación con los servicios que presta la Corporación de Transportes se dictarán por la I. Municipalidad de Santiago, a propuesta de un Comité formado por los Alcaldes de la Comuna del Departamento de Santiago y el Presidente de la Corporación del Transportes. Una vez ratificados y promulgados tendrán general aplicación con respecto a todos los empresarios de transportes de pasajeros autorizados para efectuar el servicio dentro del territorio del Departamento.

Este mismo Comité tendrá facultad para anular cualquiera de los acuerdos municipales a que se refiere el Art. 24 con los votos favorables de los dos tercios de este Comité, que estimen que el acuerdo objetado es contrario a los intereses comunales.

ART. 27. La Corporación se regirá por las disposiciones de la presente ley y por los Estatutos que dicte el Presidente de la República, los cuales deberán publicarse en el Diario Oficial e inscribirse en el Registro de Comercio de Santiago dentro del plazo de 90 días contados desde la fecha señalada en el artículo 11.

El Presidente de la República podrá introducir modificaciones en dichos Estatutos a propuesta del Directorio. Estas modificaciones se publicarán en el Diario Oficial conjuntamente con el Decreto que las apruebe y se inscribirán en el Registro de Comercio dentro de los 30 días siguientes a la fecha del respectivo Decreto.

ART. 28. La Corporación de Transportes será considerada como una empresa particular y quedará, en consecuencia, en cuanto no se oponga a la presente Ley. Sometida la legislación general aplicable a esta clase de Empresas con excepción de la Ley de Servicios Eléctricos y de la Ley General de Ferrocarriles.

ART. 29. La Corporación pagará al Fisco y a las Municipalidades los impuestos y contribuciones que le correspondan como si fuere un empresario particular de transportes públicos.

Sus vehículos llevarán una sola patente que se adquirirá en la Municipalidad de Santiago y ésta compartirá las sumas percibidas entre las municipalidades afectadas, en proporción al recorrido de los vehículos de cada sistema en el territorio de cada una de ellas.

ART. 30. La Corporación efectuará, sin cargo para la I. Municipalidad de Santiago, el transporte de carne entre el Matadero y el Mercado Central. La I. Municipalidad proporcionará el material rodante y será de su cuenta la conservación y renovación del mismo.

ART. 31. La Corporación atenderá con sus propias entradas a sus gastos ordinarios y extraordinarios y administrará e invertirá como peculio propio, los sub-gastos que puedan producir sus balances anuales. Deberá constituir un fondo de reserva destinado:

- a) A cubrir la insuficiencia de entradas que pudiera producirse en cualquier ejercicio;
- b) Al desarrollo, extensión y mejoramiento del servicio.

ART. 32. Deberá igualmente constituir un fondo de renovación para cubrir la depreciación de los bienes y adquirir con cargo al mismo, los que deban reemplazar a éstos últimos.

ART. 33. El Directorio podrá contratar con aseguradores nacionales o, bien establecer un «Fondo de Seguros» con el objeto de disponer de los dineros necesarios para cubrir las pérdidas, daños y perjuicios, costas o gastos que pudieran incurrir a causa de incendios, accidentes, desahucios de empleados o cualquier otro riesgo contra el cual la Corporación debiera asegurarse de acuerdo con la práctica comercial, si no dispusiera de tal Fondo de Seguros.

ART. 34. El Directorio presentará a la Junta General de Accionistas una Memoria detallada y el Balance correspondiente a las operaciones del año anterior acompañada con las estadísticas generales de la movilización, todo de acuerdo con las reglas que se establecen en los Estatutos.

El Informe Anual deberá publicarse y venderse al público en las oficinas de la Corporación.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Apruébase un convenio de promesa de venta y cesión del sistema tranviario perteneciente a la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, suscrito entre el Fisco y la citada Compañía.
