

2.a Legislatura Extraordinaria

Sesión 6a. en Martes 17 de Abril de 1945

(Ordinaria)
(De 16 a 19 horas)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES URREJOLA, DON JOSE FRANCISCO
Y VIDELA LIRA

SUMARIO DEL DEBATE

1. Se aceptan las renunciaciones presentadas por los señores Errázuriz y Valenzuela como miembros de la Comisión de Gobierno, y en su reemplazo se designan a los señores Larraín y Rivera, respectivamente.
2. Se acuerda conceder a los señores Maza, Cruçhaga, Cruz Coke y Contreras Labarca el permiso constitucional correspondiente para ausentarse del país por más de treinta días.
3. A nombre del señor Guzmán (don Eleodoro E.), se acuerda oficiar al Ejecutivo insinuándole la conveniencia de incluir en la actual Convocatoria el proyecto sobre autorización a la Municipalidad de Quilpué para contratar un empréstito.
El señor Martínez (don Carlos A.) pide se agregue su nombre al oficio solicitado.
4. A nombre del señor Walker se acuerda oficiar al señor Ministro respectivo, pidiéndole se sirva obtener la inclusión en la actual Convocatoria, de un proyecto sobre autorización a la Mu-

nicipalidad de San Bernardo para contratar un empréstito.

Los señores Jirón y Grove (don Marmaduke) adhieren a esta petición.

5. El señor Martínez Montt se refiere a los últimos accidentes ferroviarios y a las pérdidas de vidas y daños materiales que han ocasionado, situación a la cual se añaden múltiples deficiencias en los servicios, las que revelan negligencia del personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

A nombre del señor Senador, se acuerda oficiar al señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, transcribiéndole sus observaciones e insinuándole la necesidad de poner término a tales anomalías.

El señor Del Pino señala las deficiencias de que adolecen estos servicios en lo que se refiere al transporte de productos, especialmente en la zona sur, y porque se restablezca la jurisdicción de la IV Zona Ferroviaria hasta Victoria.

A nombre del señor Senador, se acuerda oficiar al señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, transcribiéndole sus observaciones.

El señor Azócar estima que las deficiencias señaladas se deben a que mientras ha aumentado en forma considerable el número de pasajeros y el tonelaje de carga, el equipo de que dispone la Empresa no es suficiente para satisfacer esas necesidades.

El señor Grove (don Marmaduke), considera que los accidentes ferroviarios se deben en gran parte a las deficientes condiciones en que viven y desarrollan sus labores los guardaagujas, circunstancias que, a su juicio, hacen desaparecer el sentido de la responsabilidad en esos empleados.

Cree que el material rodante y otros elementos que hacen falta a la Empresa podrían fabricarse en el país con las materias primas, los recursos y los brazos de que disponen varias industrias.

Solicita que, en su nombre, se dirijan oficios al señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación y al señor Director General de la Empresa, transcribiéndole sus observaciones.

El señor Bórquez observa que las críticas que se han formulado acerca de los servicios ferroviarios, no pueden afectar al Director General de la Empresa, quien realiza esfuerzos tendientes a mantener la normalidad de aquellos, no obstante la escasez de elementos suficientes y adecuados para afrontar el aumento de la movilización de pasajeros y del transporte de carga, escasez que hizo presente al asumir sus funciones.

6. El señor Larraín se refiere a la exposición de motivos del proyecto que el Ejecutivo enviará al Congreso, sobre estabilización de sueldos, salarios y precios, aparecida en informaciones de prensa, y estima necesario conocer el criterio del Gobierno acerca de la estabilidad monetaria, pues estima que una mayor valorización del dólar traería como consecuencia una nueva alza del costo de la vida.

A nombre del señor Senador, se acuerda oficiar al señor Ministro de Hacienda, pidiéndole se sirva concurrir al Senado a exponer su pensamiento sobre la materia.

El señor Azócar considera inoportuna la estabilización de sueldos y salarios, y estima que la medida de desvalorizar la moneda sería desfavorable para la agricultura, aunque beneficio-

sa, a su juicio, para otras industrias.

A su modo de ver, bastan las facultades otorgadas al Presidente de la República por la ley llamada Económica, para resolver los problemas de esta índole.

El señor Grove (don Marmaduke) se manifiesta contrario a medidas que tiendan a provocar mayor desvalorización de la moneda y pide que, en su nombre, se oficie al señor Ministro de Hacienda, transcribiéndole sus observaciones.

7. A nombre del señor Torres se acuerda oficiar al señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, insinuándole la conveniencia de ejecutar obras de reparación del muelle de Huasco, para lo cual existen fondos en el Presupuesto del año en curso.

8. Se aprueba la proposición de la Comisión de Hacienda, en el sentido de enviar a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia el número 5 del artículo 7.º del proyecto sobre aumento de Rentas Municipales, que se refiere a la remoción de Alcaldes, de nombramiento del Presidente de la República, por los Regidores de las respectivas Municipalidades, y los artículos 8.º y 9.º del mismo proyecto, que modifican la Ley de Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local y el Código Penal, respectivamente.

Se suspende la sesión.

9. A Segunda Hora se entra a considerar, en tercer trámite, el proyecto sobre autorización para celebrar un convenio de compra-venta de los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, afectos a los servicios tranviarios, y creación de la Empresa de Transportes Colectivos, y queda pendiente.

Usan de la palabra los señores Rivera, Domínguez, Ortega, Errázuriz, Guzmán (don Eleodoro E.), Walker y el señor Ministro de Hacienda.

Se levanta la sesión.

SUMARIO DE DOCUMENTOS

Se dió cuenta:

- 1.—De cuatro Mensajes de S. E. el Presidente de la República, en los que solici-

ta el acuerdo constitucional necesario para conferir los ascensos que se indican en la Fuerza Aérea de Chile, a las siguientes personas:

1.º A Comandante de Grupo de Armas, Rama del Aire, al Comandante de Escuadrilla don Rolando Sepúlveda Riveros;

2.º A Comandante de Grupo de Armas, Rama del Aire, al Comandante de Escuadrilla don Francisco Concha Muñoz;

3.º A Comodoro de Armas, Rama del Aire, al Comandante de Grupo don Osvaldo Puccio Guzmán, y

4.º A Comandante de Grupo de Armas, Rama Técnica, al Comandante de Escuadrilla don Erick Riesle Barrón;

Pasan a la Comisión de Defensa Nacional.

2.—De un oficio de la Honorable Cámara de Diputados en que comunica que ha tenido a bien aprobar en los mismos términos que lo hizo el Honorable Senado, el proyecto de ley que autoriza al Presidente de la República para reconocer la existencia del estado de guerra entre Chile y el Japón;

Se mandó comunicar a S. E. el Presidente de la República.

3.—De dos oficios ministeriales:

Uno del Sr. Ministro de Tierras y Colonización con que contesta las observaciones formuladas por el H. Senador Martínez (don Carlos A.), en que solicitaba de ese Ministerio se enviaran a esta Corporación los antecedentes relacionados con las últimas incidencias del proceso criminal que se sigue por concesiones de tierras magallánicas otorgadas en el año 1938;

Queda a disposición de los señores Senadores.

Uno del señor Ministro de Educación en que formula observaciones al proyecto de ley que beneficia a don Yolando Pino Saavedra;

Se mandó agregar a sus antecedentes.

4.—De un informe de la Comisión de Gobierno recaído en el proyecto de ley que crea la Empresa de Transportes Colectivos. Queda para Tabla.

5.—De una moción del Honorable Senador don Alfonso Bórquez, con la que inicia un proyecto de ley sobre autorización al Presidente de la República para que pueda reincorporar a la institución Carabineros de Chile, hasta 20 ex oficiales de los

grados de Tenientes y Subtenientes que hayan quedado fuera del servicio, con goce de pensión de retiro o sin ella, sea por haber contraído matrimonio sin permiso o por cualesquiera otras causas que no sean las que indica.

Pasa a la Comisión de Gobierno.

6.—De una solicitud de don Ramón Román Mellafe en que pide devolución de los documentos que acompañó a su presentación, que dió motivo a la ley de gracia N.º 8,091, de 3 de marzo del presente año;

Se accede a lo solicitado.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri P., Arturo
Alessandri R., Fernando
Alvarez, Humberto
Amonátegui, Gregorio
Azócar, Guillermo
Bórquez, Alfonso
Bravo, Enrique
Cruzat, Aníbal
Dominguez, Eleodoro
Durán, Florencio
Errázuriz, Maximiano
Estay C., Fidel
Grove, Marmaduke
Guevara, Guillermo
Guzmán, Eleodoro E.

Guzmán C., Leonardo
Jirón, Gustavo
Larraín, Jaime
Martínez, Carlos A.
Martínez Montt, Julio
Muñoz Cornejo, Manuel
Ortega, Rudecindo
Ossa C., Manuel
Pino, Humberto del
Prieto C., Joaquín
Rivera, Gustavo
Torres, Isauro
Valenzuela, Oscar
Walker L., Horacio

Secretario: Alamirano, Fernando;
Prosecretario: González, D., Gonzalo.
Y el señor Ministro de Hacienda.

ACTA APROBADA

Sesión 4.a ordinaria, en 11 de abril de 1945.

Presidencia del señor Videla Lira.

Asistieron los señores: Alessandri P., Arturo; Alessandri R., Fernando; Alvarez, Humberto; Bórquez, Alfonso; Contreras, Correa, Cruchaga, Cruz Coke, Domínguez, Durán, Errázuriz, Grove Hugo, Grove Marmaduke, Guevara, Guzmán Eleodoro E., Guzmán Leonardo, Jirón, Lafertte, Larraín, Martínez Carlos A., Martínez Montt, Maza, Moller, Muñoz, Ortega, Ossa, Del Pino, Prieto, Rivera, Rodríguez, Torres, Valenzuela y Walker y los señores Ministros de Interior, de Relaciones Exteriores, de Hacienda, de Justicia, de Defensa Nacional y de Salubridad Pública y Asistencia Social.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 2.a especial secreta, en 5 de abril, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 5.a especial, en 13

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

Se da cuenta, en seguida, de los siguientes asuntos:

Mensajes:

Ocho de S. E. el Presidente de la República:

Con los cuatro primeros comunica que ha resuelto incluir, entre los asuntos de que puede ocuparse el Honorable Congreso Nacional en el actual período extraordinario de sesiones, los siguientes proyectos:

Sobre concesión de amnistía a condenados o procesados por inasistencia a los actos electorales;

Sobre modificación al Código del Trabajo y Civil, en lo relativo a tripulantes de naves;

Sobre creación de Cooperativas Agrícolas;

Sobre creación del Banco Agrícola;

Sobre creación del Registro Nacional de Viajantes, y

Sobre abono de años de servicios a don Yolando Pino Saavedra;

Se mandaron archivar.

Con los tres siguientes comunica que ha resuelto solicitar la urgencia para el despacho de los siguientes proyectos de ley:

Sobre modificación al Código del Trabajo y de la Ley de Accidentes del Trabajo;

Sobre creación de la Empresa de Transportes Colectivos;

Sobre modificación del D. F. L. N.º 245, en lo que se refiere a Rentas Municipales;

Quedan para Tabla.

Con el último inicia un proyecto de ley por el cual se impide la transferencia de dominio de propiedades gravadas en favor de la Corporación de Reconstrucción y Auxilio;

Pasa a la Comisión de Hacienda.

Oficio

Uno de la Honorable Cámara de Diputados en que formula una invitación a la Mesa Directiva de esta Corporación, como igualmente a los Honorables señores Senadores, para que asistan el sábado próximo, 14 de abril, a las 11,30 horas, a una sesión especial destinada a celebrar el "Día de las Américas";

Se mandó archivar.

Incidentes

El señor Ossa recuerda que en el mes de Noviembre del año 1939 señaló como uno de los factores que más directamente perturbaban la economía, la acción desacertada del Comisariato General de Subsistencias y Precios, apreciación que se ha visto confirmada en la práctica.

Solicita que en su nombre se oficie al señor Ministro de Economía y Comercio insinuándole la conveniencia de incluir en la Convocatoria la moción de Su Señoría, que modifica el decreto ley que creó el Comisariato y entrega sus funciones a otro organismo. Al mismo tiempo pide que se inserte en el boletín de la presente sesión el proyecto de ley referido.

Por asentimiento unánime de la Sala se acuerda proceder a la inserción y al despacho del oficio solicitado por el señor Senador.

El mismo señor Ossa se refiere, en seguida, al desarrollo que han logrado en Chile las Sociedades Anónimas, gracias a la legislación que las rige, y estima de interés promover la formación de estas entidades que constituyen un importante auxiliar de las actividades productoras.

Considera que la movilidad de los capitales de estas instituciones ha sido gravemente perturbada por la Ley 8,080 que aumentó en un 500 o/o el impuesto de transferencia de acciones y solicita que sus observaciones sean transcritas por oficio al señor Ministro de Hacienda, a fin de que se sirva estudiar la forma de resolver este problema.

Por asentimiento unánime de la Sala se acuerda dirigir el oficio solicitado en nombre del expresado señor Senador.

A continuación el mismo señor Ossa recalca la importancia que tiene la construcción de caminos transversales especialmente en las zonas de mayor producción. Recuerda que el año 1943 presentó una moción relativa a la construcción del camino transversal de Pelequén a Melipilla, obra que, no obstante estar incluida en el Plan de Obras Públicas, puede llegar a no realizarse por efectos del financiamiento acordado para dicho plan.

Solicita que en su nombre se oficie al señor Ministro de Obras Públicas y Vías

de Comunicación, insinuándole la conveniencia de que, en el caso de producirse las dificultades de orden financiero que prevee se sirva arbitrar las medidas tendientes a no postergar la construcción de vías transversales.

Al mismo tiempo pide se inserte en el boletín de la presente sesión el aludido proyecto sobre autorización para construir el camino transversal de Pelequén a Melipilla.

Por asentimiento unánime de la Sala se acuerda hacer la inserción y despachar el oficio solicitado por el señor Senador.

Usa en seguida de la palabra el señor Bórquez para dar lectura a un telegrama que ha recibido del Alcalde de Punta Arenas, en el cual se señalan los perjuicios sufridos por la ciudad con el reciente desborde del Río Minas y el monto de los recursos que se precisan para repararlos.

Pide que el Ministerio respectivo tome la iniciativa de enviar al Congreso un proyecto de ley tendiente a socorrer las poblaciones afectadas por la inundación en referencia, así como también para dotar a la Municipalidad de Punta Arenas, de los recursos necesarios para hacer frente a la situación producida.

El señor Grove, don Marmaduke, pide se agrégue su nombre al oficio solicitado por el señor Senador.

Por asentimiento unánime de la Sala se acuerda dirigir el oficio solicitado en nombre de los señores Bórquez y Grove don Marmaduke.

El H. Senador señor Guzmán don Leonardo, rinde en seguida, en nombre de los Partidos de Izquierda, un homenaje a la República Española, con motivo del aniversario de su establecimiento y se extiende en consideraciones acerca de los acontecimientos políticos posteriores que la hicieron desaparecer.

Agrega que aprovecha la oportunidad de este discurso para recomendar a los delegados chilenos a la próxima Conferencia de San Francisco de California, que hagan presente la necesidad de encarar la actual situación política de España como la única manera de asentar sobre bases firmes de democracia y de libertad, la paz del futuro.

El señor Rivera se hace cargo de las ob-

servaciones del señor Guzmán, don Leonardo, y estima que no corresponde ni a grupos de Senadores ni al Senado mismo dar directivas de orden internacional a los delegados de Chile a la Conferencia de San Francisco, por ser ésa una facultad privativa del Presidente de la República.

Considera, asimismo, que no es práctica conveniente la de imitarse en la política interna de otros países ni particularizar al referirse a esta clase de problemas.

El señor Guzmán don Leonardo explica el alcance de sus observaciones y expresa que se trata de un deseo de los Partidos en cuya representación ha hablado, sin perjuicio de reconocer las facultades privativas que en esta materia corresponden al Ejecutivo.

El señor Errázuriz adhiere a las observaciones del señor Rivera.

A solicitud de la Mesa se acuerda prorrogar la primera hora por todo el tiempo necesario para que puedan usar de la palabra los Senadores inscritos y resolver sobre los asuntos pendientes.

A petición del H. Senador señor Walker se acuerda officiar en nombre de Su Señoría al señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, insinuándole la conveniencia de realizar obras de defensa del pueblo de El Monte contra las crecidas del río Mapocho.

El señor Grove don Marmaduke concuerda con las observaciones que en sesión anterior formulara el señor Azócar acerca del problema de los arrendamientos.

Solicita que en su nombre se officie al señor Ministro del Interior solicitándole la inclusión en la actual convocatoria de la Moción que tiene por objeto fijar las rentas de arrendamiento en el valor que tenían al 2 de Enero de 1942.

Por asentimiento unánime de la Sala se acuerda dirigir el oficio solicitado en nombre del señor Senador.

A petición también del señor Grove, don Marmaduke, se acuerda dirigir oficio al señor Ministro de Justicia pidiéndole en nombre de Su Señoría la inclusión en la Convocatoria del proyecto aprobado por el Senado sobre reforma del Código Penal, en

lo que se refiere al delito de rapto de menores.

El señor Cruchaga trata extensamente del proyecto que presentó el año pasado sobre acuñación de monedas de plata, y junto con referirse a las críticas que esta iniciativa ha merecido de parte del Banco Central, aboga por el pronto despacho de este proyecto, que dará nueva vida a la industria minera de la plata y conjurará el peligro de una cesantía obrera al término de la guerra.

A petición del señor Martínez, don Carlos Alberto, se acuerda dirigir oficio en nombre de Su Señoría al señor Ministro de Tierras y Colonización reiterándole otro anterior, con el cual se le pedía se sirviera informar al H. Senado acerca de la marcha de un proceso criminal que se sigue en Magallanes con motivo de la cesión de determinadas tierras en esa zona. Por asentimiento de la Sala y a pedido de Su Señoría, se acuerda agregar a dicho oficio de reiteración la firma del señor Jirón.

A petición del señor Martínez, don Carlos Alberto, apoyada por los señores Jirón y Lafertte se acuerda reiterar al señor Ministro del Interior y, en nombre de los tres señores Senadores expresados, un oficio anterior por el cual se le pedía la inclusión en la Convocatoria del proyecto sobre autorización para revisar el actual contrato celebrado con la Compañía de Teléfonos de Chile.

Se procede en seguida a calificar las urgencias formuladas por el Ejecutivo, y se acuerda dar el carácter de simple urgencia a la tramitación de los siguientes proyectos en el orden que se indica: Convenio de Compraventa de los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada y creación de la Empresa de Transportes Colectivos; sobre aumento de las Rentas Municipales, y proyecto sobre Modificación de la Ley de Accidentes del Trabajo.

Fácilmente se dá por aprobada la renuncia que el señor Ulises Correa formula de su cargo de la Comisión de Gobierno, y se acuerda nombrar en su reemplazo al señor Guzmán, don Eleodoro Enrique.

Con el mismo asentimiento se da por

aprobada la renuncia que el señor Ossa formula de su cargo de miembro de las Comisiones de Obras Públicas y Vías de Comunicación, Minería y Fomento Industrial y Gobierno, acordándose designar en su reemplazo en todas esas Comisiones, al señor Maximiano Errázuriz.

Se suspende la sesión.

Segunda Hora

La Sala procede a constituirse en sesión secreta para oír al señor Ministro de Relaciones Exteriores, acerca de las conclusiones adoptadas en la Conferencia de Chapultepec y de los temas que se abordarán en la próxima Conferencia de San Francisco.

De esta parte de la sesión se levanta por separado el acta secreta respectiva.

CUENTA DE LA PRESENTE SESION

Se dió cuenta:

1.º De los siguientes mensajes del Ejecutivo:

Conciudadanos del Senado:

En conformidad a lo dispuesto en el N.º 7 del artículo 72 de la Constitución Política del Estado, tengo el honor de solicitar vuestro acuerdo para ascender a Comandante de Grupo de Armas, Rama del Aire, al Comandante de Escuadrilla, don Rolando Sepúlveda Riveros.

Este Jefe reúne los requisitos para el ascenso y además cuenta con la vacante respectiva, producida por el retiro del Comandante de Grupo, don Luis Lepe Núñez.

Como antecedentes destinados a acreditar los méritos del Comandante de cuya promoción se trata, se acompañan los siguientes documentos:

- 1) Copia de su Hoja de Servicios;
- 2) Cuadro demostrativo de sus requisitos, y
- 3) Apreciación general, por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Santiago, 16 de abril de 1945. — J. A. Ríos M. — A. Carrasco C.

Conciudadanos del Senado:

En conformidad a lo dispuesto en el N.º 7 del artículo 72 de la Constitución Política del Estado, tengo el honor de solicitar vuestro acuerdo para ascender a Coman-

dante de Grupo de Armas, Rama del Aire, al Comandante de Escuadrilla, don Francisco Concha Muñoz.

Este Jefe reúne los requisitos para el ascenso y además cuenta con la vacante respectiva, producida por el retiro del Comandante de Grupo, don Félix Schaerer Dabner.

Como antecedentes destinados a acreditar los méritos del Comandante de cuya promoción se trata, se acompañan los siguientes documentos:

- 1) Copia de Su Hoja de Servicios;
- 2) Cuadro demostrativo de sus requisitos, y
- 3) Apreciación general, por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Santiago, 16 de abril de 1945. — **J. A. Ríos M. — A. Carrasco C.**

Conciudadanos del Senado:

En conformidad a lo dispuesto en el N.º 7 del artículo 72 de la Constitución Política del Estado, tengo el honor de solicitar vuestro acuerdo para ascender a Comodoro de Armas, Rama Técnica, al Comandante de Grupo don Osvaldo Puccio Guzmán.

Este Jefe reúne los requisitos para el ascenso y además cuenta con la vacante respectiva, producida por el retiro del Comodoro, don Julio Guerra Castañeda.

Como antecedentes destinados a acreditar los méritos del Comandante de cuya promoción se trata, se acompañan los siguientes documentos:

- 1) Copia de Su Hoja de Servicios;
- 2) Cuadro demostrativo de sus requisitos, y
- 3) Apreciación general, por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Santiago, 16 de abril de 1945. — **J. A. Ríos M. — A. Carrasco C.**

Conciudadanos del Senado:

En conformidad a lo dispuesto en el N.º 7 del artículo 72 de la Constitución Política del Estado, tengo el honor de solicitar vuestro acuerdo para ascender a Comandante de Grupo de Armas, Rama Técnica, al Comandante de Escuadrilla, don Erick Riesle Barrón.

Este Jefe reúne los requisitos para el ascenso y además cuenta con la vacante respectiva, producida por el ascenso del Co-

mandante de Grupo, don Osvaldo Puccio Guzmán.

Como antecedentes destinados a acreditar los méritos del Comandante de cuya promoción se trata, se acompañan los siguientes documentos:

- 1) Copia de Su Hoja de Servicios;
- 2) Cuadro demostrativo de sus requisitos, y
- 3) Apreciación general, por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

Santiago, 16 de abril de 1945. — **J. A. Ríos M. — A. Carrasco C.**

2.º — Del siguiente oficio de la H. Cámara de Diputados:

Santiago, 11 de abril de 1945. — La Cámara de Diputados ha tenido a bien aprobar, en los mismos términos en que lo hizo el H. Senado el proyecto de ley que autoriza al Presidente de la República, para reconocer la existencia del estado de guerra entre Chile y el Japón.

Lo que tengo a honra comunicar a V. E. en respuesta a vuestro oficio N.º 1,242, de 5 del mes en curso.

Devuelvo los antecedentes respectivos. Dios guarde a V. E. — **S. Santandreu Herrera. — G. Montt Pinto, Secretario.**

3.º—De los siguientes oficios ministeriales:

Santiago, 16 de abril de 1945.—En nota N.º 988, de 6 de diciembre ppdo., esa H. Corporación, a nombre del H. Senador señor Carlos Alberto Martínez, solicita de este Ministerio se le envíen los antecedentes relacionados con las últimas incidencias del proceso criminal que se sigue por consecuencias de tierras magallánicas otorgadas en el año 1938.

Al respecto me es grato manifestar a V.E., que con fecha 18 de abril de 1944, el Ministro en visita de la I. Corte de Apelaciones, que tiene a su cargo la substanciación del proceso, dictó resolución sobreseyendo temporalmente respecto de algunos de los delitos materia de la causa y, definitivamente, respecto de otros.

Apelada dicha resolución por la defensa del Fisco, el señor Fiscal de la I. Corte, emitió su dictámen manifestando su opinión en orden a que aquella resolución debía confirmarse por estar ella ajustada a derecho.

No obstante, la defensa fiscal a fines de

marzo último, alegó el recurso de apelación, obteniendo el resultado que por resolución dictada por la unanimidad de los señores Ministros que componen la Primera Sala de la I. Corte, con fecha 5 de abril en curso, se revocó en todas sus partes la resolución de primera instancia del señor Ministro sumariante, suspendiéndose sus efectos y disponiéndose la práctica de numerosas diligencias de investigación, indispensables para el esclarecimiento de los hechos delictuosos pesquisados en el referido proceso.

Es cuanto puedo informar a V. E. sobre la solicitud formulada por el H. Senador señor Carlos Alberto Martínez, que V. E. ha tenido a bien transcribir en la referida nota N.º 988, no siéndome posible proporcionar mayores antecedentes que los expuestos, atendido el estado de la causa.

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

Santiago, 14 de abril de 1945.—Con fecha 20 de diciembre de 1944, fué sometido a la consideración del Honorable Congreso, un Mensaje del Ejecutivo, en el cual se solicita se abonen por gracia en la Hoja de Servicios del profesor del Instituto Pedagógico, don Yolando Pino Saavedra, siete años que permaneció en el extranjero, Mensaje que ha sido incluido entre las materias de que deberá ocuparse el Parlamento en el actual período de sesiones extraordinarias.

Ruego a U.S., tenga a bien considerar la siguiente redacción para el artículo único del referido Proyecto de Ley, cuyo primer inciso quedaría redactado así:

Artículo único: Abónanse por gracia y para los efectos legales, en la Hoja de Servicios del profesor del Instituto Pedagógico, don Yolando Pino Saavedra, siete años que permaneció en el extranjero.

Saluda muy atentamente a U.S.—**Enrique Marshall.**

4.º Del siguiente informe de la Comisión de Gobierno recaído en las modificaciones de la H. Cámara de Diputados al proyecto de ley sobre creación de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Gobierno, en cumplimiento del acuerdo adoptado por el Ho-

norable Senado en sesión de fecha 10 del actual, ha considerado las modificaciones de la Honorable Cámara de Diputados al proyecto de ley que autoriza al Presidente de la República para llevar a efecto el convenio suscrito, con fecha 6 de enero de 1944, entre el Ministro de Hacienda, don Arturo Matte Larraín y el vicepresidente de la Compañía Chilena de Electricidad, don Joseph Cussen, sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de dicha Compañía, y que crea la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

Antes de iniciar su estudio esta Comisión tuvo oportunidad de oír las opiniones del señor presidente del Sindicato Profesional de Dueños de Autobuses, de los Directores de los Sindicatos Profesionales e Industrial de Tranvías y del señor presidente de la Federación de Choferes de Chile.

Concurrió el señor Ministro de Hacienda don Santiago Labarca y el Honorable Diputado don Luis González Olivares.

Como asesores asistieron: don Miguel Vergara Imas, gerente de la Administración Fiscal de la Empresa de Tranvías, don Waldo Palma, Director de Transporte y Tránsito Público y don Alfredo Lagarrigue.

Como una observación de carácter general esta Comisión deja testimonio que ha concurrido a la aprobación de la casi totalidad de las modificaciones hechas por la Honorable Cámara de Diputados al proyecto de ley en estudio, con el acuerdo del señor Ministro de Hacienda.

Gran parte de las modificaciones de la Honorable Cámara son de simple redacción, y las tres o cuatro ideas nuevas en nada alteran los puntos fundamentales del proyecto de ley aprobado por el Honorable Senado.

En efecto, se mantiene:

a) La creación de una Sociedad Anónima con participación del Fisco y de particulares, denominada Empresa Nacional de Transportes Colectivos y dotada de los medios necesarios para que efectúe en buenas condiciones los servicios de transportes colectivos de pasajeros, especialmente en Santiago, Valparaíso y Viña del Mar.

b) La compra de los bienes tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, que van a ser la base inicial de las operaciones de la Empresa; y

c) El precio de compra de estos bienes,

la forma de pago de ese precio, las emisiones de bonos y contratación de empréstitos con garantía del Estado.

El artículo 1.º del proyecto de ley aprobado por el Senado autoriza al Presidente de la República para llevar a efecto el Convenio, fija el precio de compra de los bienes tranviarios y lo autoriza, asimismo, para ceder a la sociedad que se forme, los derechos y obligaciones emanados de dicho convenio.

La Honorable Cámara de Diputados des- glosa esta disposición en tres artículos, con algunas modificaciones de redacción.

Además consulta dos incisos nuevos, que figuran bajo la letra B), que modifica la cláusula sexta del convenio que se refiere a la responsabilidad por los daños causados por los servicios tranviarios durante la administración fiscal, con el propósito de facilitar la prosecución de los juicios deducidos contra la Compañía Chilena de Electricidad por esos motivos.

La Comisión acordó recomendaros la aprobación de estas enmiendas.

El artículo 2.º, que pasa a ser 4.º en virtud de las modificaciones anteriores, autoriza al Presidente de la República para contratar, por intermedio de la Corporación de Fomento de la Producción, préstamos y empréstitos, a corto y largo plazo, en moneda nacional o extranjera, dentro o fuera del país y hasta por un total de once millones de dólares para dar cumplimiento al contrato de compra y para mejorar y extender los sistemas de movilización colectiva.

Las enmiendas recaídas en este artículo se refieren a la manera de efectuar el servicio de los préstamos, y sin duda, facilitarán su contratación.

A continuación, y como artículo 5.º, se ha consultado el que figura con el número 6.º, en el proyecto del Honorable Senado, en la forma que se indicará más adelante.

El artículo 3.º del proyecto de ley del Honorable Senado entregaba el control financiero y la supervigilancia de la Empresa a la Superintendencia de Bancos.

La Comisión estima muy conveniente la modificación propuesta por la Honorable Cámara de Diputados para otorgar estas atribuciones a la Contraloría General de la República, organismo llamado por la Constitución y las Leyes a tener esta misión en los servicios públicos.

Hubo consenso unánime para estimar justa la supresión del artículo 4.º que se refiere al procedimiento que debía seguir la Empresa Nacional de Transporte para alzar sus tarifas en el caso que el ejercicio anual revelare que las entradas brutas de explotación son insuficientes para cubrir los gastos totales de explotación y financieros.

En realidad estimamos inconveniente fijar de antemano procedimientos especiales que autoricen alza de tarifas.

En seguida, la Honorable Cámara de Diputados elimina el artículo 5.º, pues, las mismas disposiciones en él contenidas se consultan detalladamente en el convenio.

A continuación se modifica el artículo 6.º que crea la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, sujeta a las normas fundamentales a que se refieren las letras a), b), c), d), e), f), g) y h).

La letra f) se propone redactarla como artículo 7 con modificaciones de redacción.

Además, se propone suprimir la letra e), porque la idea contenida en ella se consulta también en el inciso primero de este artículo, y la letra g).

La letra g) crea un privilegio por doce años en favor de los actuales empresarios de micros y autobuses, dándoles la inmovilidad de los recorridos y dejando en sus manos las modificaciones y ampliaciones de éstos.

El señor Presidente del Sindicato de Dueños de Autobuses defendió esta situación e hizo notar que este plazo les permitiría cambiar las máquinas y amortizar las nuevas inversiones que ofrecía hacer.

La Comisión, por el contrario, estimó justa la proposición de la Honorable Cámara, por considerar que la letra g) constituye un monopolio que entrabaría en el futuro la coordinación y modernización de los sistemas de transportes colectivos y haría no sólo ineficaz, sino imposible la acción fiscalizadora de las autoridades del tránsito.

El artículo 7.º es el que se refiere a la constitución del Consejo Directivo de la Empresa.

Se propone aumentar de 8 a 9 el número de Consejeros, elevando de uno a dos el número de los representantes de los accionistas particulares en razón de la importancia de su participación en el capital de la empresa (40 o|o).

Además se agrega el siguiente inciso final nuevo:

"Los Consejeros durarán cuatro años en el ejercicio de su función, podrán ser reelegidos y percibirán, a título de remuneración, \$ 200 por sesión a que asistan, no pudiendo exceder el monto total de ella de \$ 2.000 mensuales".

Vuestra Comisión os recomienda aprobar este inciso, suprimiendo, sí, la última idea contenida en la frase que dice: "... no pudiendo exceder el monto total de ella de \$ 2.000 mensuales", en atención a la labor permanente y a la responsabilidad que el cargo significa.

Se suprime en seguida el artículo 8.º.

Tenemos el honor de proponeros el rechazo de esta modificación porque juzgamos conveniente mantener en la ley un programa que consulte puntos fundamentales de realizaciones.

También se suprime el artículo 9.º que dispone la eliminación de los vehículos propulsados por energía eléctrica de las calles Ahumada y Estado, a partir de 1.º de enero de 1947.

La Comisión os propone aceptar esta supresión no sólo porque constituye un privilegio para los autobuses y microbuses, sino porque es imposible fijar de antemano una situación que sólo la experiencia y la técnica deben determinar.

El artículo 10 autoriza al Presidente de la República para contratar empréstitos que produzcan hasta la cantidad de \$ 75.000.000 para suscribir las acciones de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos y para dar la garantía del Estado a los empréstitos por 11 millones de dólares a que se refiere el artículo 2.º del proyecto de ley del Honorable Senado.

La Honorable Cámara financia el servicio del empréstito con los recursos propios de la Caja Autónoma de Amortización.

Esta Comisión de acuerdo con el señor Ministro de Hacienda estima que no hay razón alguna para gravar a la Caja Autónoma de Amortización con este servicio, y os recomienda conservar el artículo en la forma propuesta por el Honorable Senado.

El artículo 11.º, pasa a ser 10.º con modificaciones de redacción.

A continuación se ha consultado un artículo nuevo que entrega el control y supervigilancia de todos los sistemas de transportes colectivos de pasajeros a la Dirección General de Transporte y Tránsito Público. Además se entrega a esta Dirección la distribución y control del consumo de

bencina destinado a los autobuses y microbuses, dentro de la cuota que fija la Dirección de Abastecimiento y Petróleos.

La Comisión estima imprescindible la existencia de una autoridad que tenga los medios necesarios para hacer cumplir las disposiciones relativas al tránsito, a los itinerarios, a los recorridos, al material rodante, al personal y al buen empleo del combustible. Esta vendría a poner término a la actual anarquía que proviene de que estos servicios se regulan por el interés comercial de sus propietarios y no por el interés colectivo. Autoridades que controlen y supervigilen el tránsito, con estas atribuciones existen en todos los países.

Además, la idea contenida de este artículo fué recomendada al Gobierno por un Congreso de Municipalidades celebrado en Viña del Mar el año 1939.

No se proponen modificaciones al artículo 12.º.

A continuación la Honorable Cámara de Diputados suprime el artículo 13.º que declara que los servicios a que se refiere la presente ley no constituyen monopolios.

Esta supresión se justifica, a juicio de la Comisión, porque es redundante con otras disposiciones del proyecto.

En seguida propone agregar un artículo, signado con el número 13.º.

Este artículo dispone: que las entradas provenientes de las alzas de tarifas por consumo de energía eléctrica autorizadas por el decreto N.º 1,236 del Ministerio del Interior, de 28 de Abril de 1935, y ley N.º 6,246, de 3 de Septiembre de 1938, se entregarán por la Compañía Chilena de Electricidad a la Empresa Nacional de Transportes Colectivos; que los fondos ya recaudados por la Compañía Chilena de Electricidad entre el 16 de Agosto de 1941 y la fecha de la promulgación de la presente, por este mismo concepto se prorratarán con la nueva empresa; que el producto de ambas autorizaciones de alza se destinarán por la Empresa Nacional de Transportes Colectivos al pago de los derechos adquiridos por años de servicios y demás beneficios que conceden las leyes vigentes a los empleados y obreros de la Compañía Chilena de Electricidad que pasan a la nueva empresa, y al bienestar y servicio social de los mismos.

Vuestra Comisión recibió un memorial

de los empleados y obreros tranviarios en que piden se apruebe el artículo 13.º en la forma propuesta por la Cámara revisora.

El señor Ministro de Hacienda, don Santiago Labarca, manifestó que aceptar este artículo importa dejar sin resolución el problema de la movilización porque la Compañía Chilena de Electricidad y la South American Power no aceptan ratificar los convenios, dado el hecho que este artículo significaría cambiar sustancialmente el contrato, ad referendum, celebrado entre el señor Matte y la compañía antedicha, y aprobado por el artículo 1.º del proyecto de ley en estudio.

Por otra parte, el señor Ministro de Hacienda hizo ver que todos los derechos y beneficios, legales y contractuales, de que goza en la actualidad el personal de empleados y obreros de la Compañía Chilena de Electricidad, que pasa a depender de la nueva sociedad, están ampliamente garantizados y mejorados por las disposiciones de este proyecto de ley, y del convenio suscrito con la Compañía.

En vista de las razones dadas por el señor Ministro de Hacienda, esta Comisión acordó, por unanimidad proponeros el rechazo de este artículo.

La Honorable Cámara de Diputados propone en seguida un artículo nuevo que dice: "La Compañía Chilena de Electricidad no podrá rebajar los salarios ni los sueldos de su personal".

Esta Comisión, a pedido del señor Ministro de Hacienda, acordó proponeros el rechazo de este artículo porque la discriminación que él importa es contraria a la política económica del Gobierno.

Por último, se propone un artículo nuevo que establece la inamovilidad de tres años para los Empleados de la Compañía Chilena de Electricidad que pasen a la Empresa Nacional de Transportes Colectivos y para los empleados de Autobuses y Microbuses.

El Honorable Senador don Julio Martínez Montt sostiene que debe suprimirse este artículo porque con ello se desmejorará la eficiencia de los funcionarios y sólo se fomentará la indisciplina en un servicio público de vital importancia.

No obstante la opinión contraria del Honorable Senador, esta Comisión os propone su aprobación.

En resumen y en mérito de estas consideraciones vuestra Comisión de Gobierno tiene el honor de recomendaros la adopción de los siguientes acuerdos:

Artículos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º y 6.º

Aprobar las modificaciones de la Honorable Cámara de Diputados.

Artículo 7.º

Aprobar las modificaciones de la Honorable Cámara de Diputados con la siguiente excepción:

Rechazar la parte final del inciso nuevo propuesto a continuación de la letra d) desde donde dice: "no pudiendo exceder el monto total de ella \$ 2,000 mensuales".

Artículo 8.º

Rechazar la supresión propuesta por la Honorable Cámara de Diputados.

Artículo 9.º

Aprobar la supresión propuesta por la Honorable Cámara de Diputados.

Artículo 10.º

Rechazar la modificación propuesta por la Honorable Cámara de Diputados.

Artículo 11.º

Aprobar la modificación a este artículo.

Artículo nuevo signado con el número 11.º

Aprobar el artículo propuesto por la Honorable Cámara de Diputados.

Artículo 13.º

Aprobar la supresión propuesta.

Artículos nuevos signados con los números 13.º y 14.º

Rechazar estos artículos.

Artículo 14.º

Aprobar las modificaciones propuestas por la Honorable Cámara de Diputados.

Artículo transitorio (Nuevo)

Aprobar el artículo transitorio propuesto por la Honorable Cámara de Diputados.

Se acompaña un cuadro comparativo del Proyecto del Honorable Senado con las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados y otro del proyecto del Senado con las modificaciones de la Cámara, aprobadas por esta Comisión:

Proyecto de ley del H. Senado con las modificaciones introducidas por la H. Cámara de Diputados, aprobadas por la Comisión de Gobierno

Artículo 1.º.—Igual.

A.—Igual.

B.—Igual.

Artículo 2.º.—Igual.

Artículo 3.º.—Igual.

A.—Igual.

B.—Igual.

Proyecto de ley del H. Senado con las modificaciones introducidas por la H. Cámara de Diputados

Artículo 1.º.—Autorízase al Presidente de la República para llevar a efecto el convenio suscrito, con fecha 6 de Enero de 1944, entre el Ministro de Hacienda don Arturo Matte Larraín y el Vice Presidente de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, don Joseph Cussen, sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía con las siguientes modificaciones:

A.—El precio de la compraventa será, como máximo, la cantidad de un millón de dólares en dinero efectivo y sesenta millones de pesos pagaderos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 5.º de esta ley, estimadas a la par;

B.—Deberán agregarse los siguientes incisos al artículo 6.º del Convenio:

“No obstante lo dispuesto en este artículo, los juicios sobre cobro de indemnizaciones por daños causados por tranvías, actualmente pendientes entre la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, continuarán tramitándose hasta su terminación; pero la Compañía podrá repetir contra el Fisco las sumas que fuere condenada a pagar en los fallos respectivos.

“En todo caso, el Fisco o la Empresa Nacional de Transporte Colectivo, podrán actuar como parte directa en estos juicios”.

Artículo 2.º.—Se autoriza, asimismo, al Presidente de la República, para ceder o aportar a la Sociedad que se forma, con el objeto indicado en el artículo 5.º de esta ley, los derechos y obligaciones emanados del convenio a que se refiere el artículo anterior.

Artículo 3.º.—Apruébase el convenio suscrito con fecha 7 de enero de 1944 entre el Ministro de Hacienda, don Arturo Matte Larraín, y el Vice Presidente de la South American Power Company, don Eduardo Salazar, sobre promesa de venta al Fisco y opción de éste a comprar los derechos que la expresada Empresa tiene en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, con las siguientes modificaciones:

A.—En el inciso 1.º del artículo 14, debe suprimirse la frase: “...y deberá consultar los recursos necesarios para dar cumplimiento a lo aquí estipulado”.

a) Igual.

B.—Debe suprimirse el inciso final del artículo 14, y

C.—Debe redactarse el artículo 15 así:

“Artículo 15.—Para los efectos de esta promesa de venta, la vendedora constituye domicilio en esta ciudad”.

La autorización a que se refiere el artículo 1.o de esta ley, quedará, en todo caso, subordinada al otorgamiento definitivo, con las modificaciones indicadas, de la promesa de venta y opción de compra que se aprueba por el presente artículo.

Artículo 4.o.—Igual.

Artículo 4.o.—Autorízase, también, al Presidente de la República para contratar por intermedio de la Corporación de Fomento de la Producción, préstamos y empréstitos, a corto y largo plazo, en moneda nacional o extranjera, dentro o fuera del país, y hasta por un total equivalente a US. \$ 11.000.000 para dar cumplimiento al contrato de compra a que se refiere el artículo 1.o, y para mejorar y extender los sistemas de movilización colectiva de pasajeros.

Estas obligaciones no podrán devengar un interés superior al 5% anual, y deberán amortizarse en un plazo no menor de cinco años.

Los empréstitos contratados por la Corporación de Fomento de la Producción en virtud de la autorización de esta ley, serán servidos por ella. La Empresa Nacional de Transportes Colectivos le entregará las sumas necesarias para hacer los servicios de intereses y amortizaciones. El Banco Central de Chile venderá directamente a la Corporación de Fomento de la Producción la cantidad necesaria de divisas para efectuar estos servicios sin la intervención del Consejo Nacional de Comercio Exterior. Las diferencias que el Banco Central de Chile realice entre el precio de adquisición y el de venta, continuarán a beneficio fiscal. Las divisas así obtenidas sólo podrán ser empleadas por la Corporación de Fomento de la Producción para el servicio de los empréstitos a que se refiere este artículo.

Artículo 5.o.—Se formará una Sociedad denominada “Empresa Nacional de Transportes Colectivos”, que tendrá por objeto la prestación de servicios de transportes colectivos de pasajeros, urbanos e interurbanos, y que se sujetará a las siguientes normas fundamentales:

a) Tendrá un capital inicial de 150 millo-

Artículo 5.o.—Igual.

a) Igual.

b) Igual.

c) Igual.

d) Igual.

e) Igual.

Artículo 6.º.—Igual.

Artículo 7.º.—Igual.

Artículo 8.º.—

a) Igual.

b) Igual.

c) Igual.

d) Igual.

e) Igual.

nes de pesos, que será aportado en la siguiente forma:

Por el Fisco	\$ 75.000.000.—
Por la Corporación de Fomento de la Producción	15.000.000.—
Por la Cía. Chilena de Electricidad	60.000.000.—

b) Las acciones que subscriban la Corporación de Fomento de la Producción y la Compañía Chilena de Electricidad, tendrán el carácter de acciones particulares y serán preferidas con un dividendo acumulativo del cinco por ciento (5%) anual;

c) Las acciones particulares podrán ser rescatadas en cualquier momento por el Fisco o por la Sociedad, por un precio máximo igual a su valor nominal más los dividendos acumulados;

d) Se regirá por sus Estatutos y por las leyes generales sobre Sociedades Anónimas, en lo que fueren contrarias a la presente ley;

e) En sus relaciones con el Estado conocerá el Ministerio de Hacienda, sin perjuicio de las atribuciones legales que correspondan a los demás Ministerios.

Artículo 6.º.—Los documentos, cuentas y estados de situación relativos a la explotación de los sistemas de movilización colectiva de pasajeros, por el Fisco o por la Sociedad a que ceda sus derechos y obligaciones deberán ser aprobados semestralmente por la Contraloría General de la República.

Artículo 7.º.—Todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros en cualquiera clase de vehículos serán considerados por las autoridades en igualdad de condiciones y sin discriminación con la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

Artículo 8.º.—La Dirección de la Empresa corresponderá a un Consejo compuesto de nueve miembros, a saber:

a) Dos designados por el Presidente de la República, que deberán ser ingenieros;

b) Un representante de cada una de las Municipalidades de Santiago y Valparaíso;

c) Uno designado por el Presidente de la República, a propuesta en terna del Sindicato Industrial de la Empresa;

d) Uno designado por el Presidente de la República a propuesta en terna del Sindicato de Empleados de la Empresa;

e) Uno designado por la Corporación de Fomento de la Producción; y

f) Igual.

Los Consejeros durarán cuatro años en el ejercicio de sus funciones, podrán ser reelegidos y percibirán, a título de remuneración, doscientos pesos por sesión a que asistan.

Artículo 9.o.—El Consejo de la Empresa estará especialmente encargado de llevar a la práctica:

a) La modernización de la maquinaria y la incorporación de todos los adelantos técnicos a fin de conseguir bajos costos de explotación y un servicio cómodo y eficiente;

b) La extensión de los servicios a los barrios populares y suburbanos, y

c) La realización de los estudios y trabajos necesarios para ampliar las maestranzas existentes, dotarlas de recursos y maquinarias, o construir otras nuevas a fin de efectuar en el país la reparación y construcción del material necesario.

Artículo 10.—Autorízase al Presidente de la República para contratar empréstitos en bonos de la deuda interna que produzcan hasta 75 millones de pesos para pagar las acciones que subscriba en la sociedad y para que otorgue la garantía del Estado hasta la concurrencia de la suma señalada en el artículo 2.o, a las obligaciones que la sociedad emita o subscriba, a fin de hacerse cargo de los derechos u obligaciones que se le transfieran en virtud de esta ley.

En el caso de que la Empresa no practique el servicio de los empréstitos, los bienes que se le hayan transferido volverán al dominio del Estado.

Artículo 11.—Igual al texto que se consulta como artículo 10 en la columna del frente.

f) Dos designados por los accionistas particulares.

El Presidente del Consejo será designado por el Presidente de la República de entre los Consejeros.

Los Consejeros durarán cuatro años en el ejercicio de sus funciones, podrán ser reelegidos y percibirán, a título de remuneración, doscientos pesos por sesión a que asistan, no pudiendo exceder el monto total de ella de dos mil pesos mensuales.

Artículo 9.o.—Autorízase al Presidente de la República para contratar empréstitos en bonos de la deuda interna, del tipo del siete por ciento (7%) de interés con dos por ciento (2%), de amortización acumulativa anual, que produzcan hasta setenta y cinco millones de pesos, para pagar las acciones que el Fisco subscriba en la Sociedad de que trata el artículo 5.o.

Estos bonos no podrán colocarse a un precio inferior al 85% de su valor nominal, y el servicio de ellos lo hará la Caja Autónoma de Amortización con sus recursos propios.

Autorízase, asimismo, al Presidente de la República para que otorgue la garantía del Estado, hasta concurrencia de la suma señalada en el artículo 4.o, a las obligaciones que emita o subscriba de conformidad con dicho artículo la Corporación de Fomento de la Producción.

Artículo 10.—Autorízase al Presidente de la República, a las Municipalidades, a la Corporación de Fomento de la Producción y a las instituciones autónomas fiscales, semifiscales o municipales, para que aporten o transfieran a la Empresa los bienes, valores y derechos que estimen necesarios para el servicio de ella.

Artículo 11.—El control y supervigilancia de los servicios de transporte colectivo de pasajeros en las ciudades de Santiago y Valparaíso, y la distribución y control del consumo de combustible, dependerán del Ministerio del Interior, quien los ejercerá por intermedio de la Dirección General de Transporte y Tránsito Público, regida por el Decreto reglamentario N.o 3329, de 6 de Julio de 1943, del mismo Ministerio.

Esta Dirección tendrá, además, la supervigilancia y control de los servicios de transporte colectivo de pasajeros en el resto de la República, sin perjuicio de las facultades y atribuciones que en esta materia corresponden a las Municipalidades.

Artículo 12.—Igual al texto que se consulta como artículo 11 en la columna del frente.

Artículo 13.—Igual al artículo 12 del frente.

Artículo 14.—La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Mientras dure el racionamiento de gasolina las disponibilidades las fijará la Dirección de Abastecimiento de Petróleo.

Artículo 12.—Las personas que desempeñan las funciones de conductores y cobradores de cualquiera clase de vehículos motorizados de locomoción colectiva, son empleados particulares y deberán efectuar sus imposiciones en la Caja de Previsión de Empleados Particulares, salvo que tengan un régimen de previsión más favorable.

Los empleados y obreros de la Compañía Chilena de Electricidad que, en virtud de esta ley, pasarán a depender de la nueva sociedad, continuarán disfrutando de todos los derechos y beneficios que tienen en la actualidad.

Artículo 13.—La Compañía Chilena de Electricidad entregará a la Empresa Nacional de Transportes Colectivos el total de las entradas que perciba en virtud del alza de tarifas eléctricas que establece la ley N.º 6,246, de 3 de Septiembre de 1938, y el Decreto Supremo N.º 1,236, de 28 de Abril de 1936.

De las sumas percibidas por la Compañía Chilena de Electricidad, en virtud de lo dispuesto en la ley N.º 6,246 y en el Decreto Supremo N.º 1,236, ya citados, ésta deberá entregar a la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, dentro del plazo de 60 días contados desde la promulgación de la presente ley, la cantidad con que debió contribuir, en la proporción que le correspondía, desde el 16 de Agosto de 1941, al pago del aumento de salarios de los obreros de la Compañía de Tracción de Santiago.

Los fondos a que se refieren los incisos anteriores, se destinarán al pago de los derechos adquiridos por años de servicios y de los demás beneficios que les conceden las leyes sociales vigentes, a los empleados y obreros de la Compañía Chilena de Electricidad que pasarán a la Empresa Nacional de Transportes Colectivos; como, asimismo, para el mantenimiento de los servicios de asistencia y bienestar social de este personal y del que pase a formar parte en el futuro de la nueva Empresa.

Artículo 14.—La Compañía Chilena de Electricidad no podrá rebajar los salarios ni los sueldos de su personal.

Artículo 15.—La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Artículo transitorio.—Iguai.

Artículo transitorio.—Los empleados de planta de la Empresa de Tranvías de Santiago, Valparaíso y San Bernardo, que a la fecha de la promulgación de esta ley tengan más de tres años de servicios en dichas empresas, continuarán como empleados de planta de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

Dentro de los tres años siguientes a la instalación legal de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, los empleados a que se refiere este artículo, no podrán ser removidos de sus cargos sino por algunas de las causales contempladas en los números 1.º, 2.º, 6.º, 7.º, 8.º y 10 del artículo 164 del Código del Trabajo.

Durante los tres años siguientes a la fecha de la publicación de esta ley el personal de empleados de los servicios de autobuses y microbuses de Santiago y Valparaíso, no podrá ser removido de sus cargos, sino por las causales a que hace mención el inciso anterior.

Sala de la Comisión, a 16 de Abril de 1945.

**Carlos A. Martínez — Eleodoro E. Guzmán — Julio Martínez Montt.
Hernán Bo rchert R.,
Secretario de la Comisión.**

5.º— De la siguiente moción:

Honorable Senado:

Carabineros de Chile es una institución de carácter militar y su personal está sometido en materia de jurisdicción penal, civil y disciplinaria, al Código de Justicia Militar y demás disposiciones legales y reglamentarias que lo complementan.

De aquí que las decisiones que afectan al personal llevan siempre el inconfundible sello disciplinario basado en la obediencia sin réplica, en la sanción inmediata a la más leve infracción y en la defensa permanente del concepto jerárquico.

La preeminencia de lo disciplinario suele implicar en ciertos casos la subordinación del espíritu de justicia y, en muchos otros, la desproporción entre el castigo y la falta cometida; a la distancia y con el sedante transcurso del tiempo, ocurre que es posible advertir que medidas como la separación del servicio y otros análogos, no guardan ninguna relación con las infracciones que la Superioridad decidió sancionar ejemplarmente en un momento determinado.

Aún más, tales medidas recargan a veces el presupuesto nacional, pues se ha hecho abandonar el servicio activo a funcio-

narios con derecho a pensión y que, por su juventud, calificaciones y otros antecedentes, pueden y deben estar mejor en las filas, ganando el sueldo correspondiente a sus funciones en vez de percibir una pensión sin devolver nada a la sociedad.

Para atenuar o reparar el vigor de la disciplina militar, el Poder Ejecutivo o el Poder Legislativo suelen hacer uso de sus atribuciones propias, sea para reincorporar a las filas, el primero, a los funcionarios que estime acreedores a tales beneficios; sea para dictar leyes el segundo, que conduzcan a los mismos resultados en los casos muy calificados que esperan una solución de justicia en general, y en que el Ejecutivo no tiene herramientas legales que le permitan actuar.

Hé aquí la explicación del por qué en los últimos quince años el Presidente de la República ha decretado la reincorporación de no menos cien jefes y oficiales que habían abandonado las filas contra su voluntad, y del por qué el Congreso ha sancionado no menos de cinco leyes encaminadas al mismo fin, entre las cuales recuerdo las siguientes: Ley N.º 6,468, de 26 de octubre de 1939; Ley N.º 6,651, de 9 de septiem-

bre de 1940, y Ley N.º 6,485, de 8 de enero de 1940.

Actualmente existen quince o veinte ex oficiales del grado de Tenientes o Subtenientes que han sido alejados del servicio por haber contraído matrimonio sin permiso, por haber sido incluidos en las listas 3 ó 4 de eliminación u observación sin corresponderles, o por supuestas faltas en que ni siquiera se instruyó sumario, o que en el primer momento se consideraron graves o trascendentes o por otros motivos de mínima cuantía, y que desean reincorporarse al servicio por tener cariño a la institución y a las funciones policiales. Muchos de estos ex oficiales perciben pensión de retiro y son elementos jóvenes, de experiencia y con excelentes calificaciones.

Los antecedentes anteriores, me llevan a formular el adjunto proyecto de ley sobre Reincorporación de ex Oficiales de Carabineros, en los calificados casos y por el breve plazo que ahí se indican, permitiéndome solicitar el apoyo de todos los sectores del Honorable Senado, por tratarse de un asunto de notoria justicia, a fin de que se oficie al señor Ministro del Interior para que se le incluya en la Convocatoria del presente período extraordinario de sesiones:

Proyecto de ley:

Artículo 1.º Autorízase al Presidente de la República para que pueda reincorporar a la institución Carabineros de Chile, hasta veinte ex oficiales de los grados de Tenientes y Subtenientes que hayan quedado fuera del servicio, con goce de pensión de retiro o sin ella, sea por haber contraído matrimonio sin permiso o por cualesquiera otras causas, que no sean las siguientes:

- a) Comisión de delito;
- b) Inclinación manifiesta a la bebida;
- c) Si la eliminación del servicio activo del funcionario se ha debido a hechos que hayan causado alarma pública, a reiterados actos de insubordinación o indisciplina, u otros que hayan acarreado evidente desprestigio para la institución;

Artículo 2.º Los interesados en acogerse a esta ley no deberán tener a la fecha de su vigencia más de 38 años, si se tratare de ex Tenientes, ni más de 32, si se tratare de ex Subtenientes;

Artículo 3.º Tendrán preferencia para la reincorporación los ex oficiales que se encontraren en cualquiera de los casos siguientes:

- a) Ascenso por mérito al grado que ocu-

paba en el momento de retirarse en el servicio activo;

- b) Goce de pensión de retiro;

c) No haber sido sancionado durante los últimos cinco años anteriores al de la última calificación, con castigo que signifique arresto.

Artículo 4.º Se faculta al Presidente de la República para que disponga por la Dirección General de Carabineros, la apertura de un curso extraordinario de perfeccionamiento o arbitre otras medidas análogas, con el objeto de que los ex oficiales que se acojan a esta ley, puedan desempeñar su misión con la competencia profesional correspondiente, sirviendo la aprobación en dicho curso de requisito reglamentario para el ascenso. Dichos cursos tendrán una duración de cuatro meses para los ex Subtenientes y de tres meses para los ex Tenientes.

Artículo 5.º En el caso de no existir vacante, los reincorporados figurarán de "exceso" hasta que puedan llenar las plazas que les correspondan, y figurarán en el Escalafón en el lugar correspondiente a sus años de servicios y calificación.

Artículo 6.º Los reincorporados no tendrán derecho a solicitar pago de indemnizaciones, sueldos ni ninguna otra prestación por el tiempo que hubieren permanecido alejados del servicio activo;

Artículo 7.º Los derechos que concede esta ley sólo podrán ejercitarse dentro del término de tres meses, desde la fecha en que entre en vigencia.

Artículo 8.º La presente ley regirá desde su publicación en el "Diario Oficial".—
A. Bórquez.

6.º.— De una solicitud de don Ramón Román Mellafe, en que pide devolución de los documentos que acompañó a su presentación, que dió motivo a la ley de gracia N.º 8,091, de 3 de marzo del presente año.

DEBATE

PRIMERA HORA

—Se abrió la sesión a las 16 horas 25 minutos con la presencia en la Sala de 11 señores Senadores.

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

El acta de la sesión 4.ª, en 11 de abril, aprobada. El acta de la sesión 5.ª, en 13

de abril, queda a disposición de los señores Senadores.

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

El señor **Secretario** da lectura a la Cuenta.

INTEGRO DE COMISIONES

El señor **Urrejola** (Presidente).—No hay Tabla de Fácil Despacho.

En la Hora de Incidentes ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Terminados los Incidentes.

El señor **Secretario**.— El Honorable señor **Errázuriz** renuncia a su cargo de miembro de la Honorable Comisión de Gobierno.

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

Acordado.

El señor **Secretario**.—El señor Presidente propone en su reemplazo al Honorable señor **Jaime Larraín**.

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

Acordado.

El señor **Secretario**.— El Honorable señor **Valenzuela** renuncia a su cargo de miembro de la Honorable Comisión de Gobierno.

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

Acordado.

El señor **Secretario**.— El señor Presidente propone en su reemplazo al Honorable señor **Rivera**.

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

Acordado.

PERMISO CONSTITUCIONAL PARA AU- SENTARSE DEL PAIS.

El señor **Secretario**.—Los Honorables señores **Maza**, **Cruchaga**, **Cruz Coke** y **Contreras Labarca**, solicitan el permiso constitucional correspondiente para ausentarse por más de treinta días del territorio de la República.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Si al Honorable Senado le parece, se accedería a lo solicitado.

El señor **Rivera**.— Y si nos negáramos, ¿qué pasaría?

El señor **Alvarez**.—Tendrían que volverse.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Si al Honorable Senado le parece, se concedería el permiso solicitado.

Acordado.

EMPRESTITO A LA MUNICIPALIDAD DE QUILPUE

El señor **Guzmán** (don **Eleodoro E.**).— Solicito se dirija un oficio a Su Excelencia el Presidente de la República, pidiéndole la inclusión en la Convocatoria del proyecto de ley que autoriza a la Municipalidad de Quilpué para contratar un empréstito.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Se enviará el oficio a nombre de Su Señoría.

El señor **Martínez** (don **Carlos A.**).— Solicito se agregue mi nombre a ese oficio.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Se enviará el oficio también a nombre del Honorable señor **Martínez**, don **Carlos A.**

EMPRESTITO A LA MUNICIPALIDAD DE SAN BERNARDO

El señor **Walker**.—Pediría que se enviará un oficio a S. E. el Presidente de la República para solicitarle la inclusión en la Convocatoria de un proyecto de ley que autoriza a la Municipalidad de San Bernardo para contratar un empréstito. Seguramente el Honorable señor **Jirón** estará llano a agregar su nombre a este oficio.

El señor **Jirón**.—Con mucho agrado, señor Senador.

El señor **Walker**.— El Honorable señor **Grove**, don **Marmaduke**, también me acompaña, señor Presidente.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Se enviará el oficio solicitado por el Honorable señor **Walker**, en nombre de S.S. y de los Honorables señores **Jirón** y **Grove**, don **Marmaduke**.

Solicito el asentimiento del Honorable Senado para entrar de inmediato al Orden del Día.

Acordado.

CREACION DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES COLECTIVOS. — ADQUISICION DE LOS BIENES DE LA CIA CHILENA DE ELECTRICIDAD AFECTOS AL SERVICIO DE TRANVIAS

El señor **Secretario**.— Corresponde ocu-

parse, en primer lugar, de las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados al proyecto de ley sobre compra de los bienes de la Empresa de Tranvías de Santiago, y formación de la Corporación de Transportes.

La Honorable Comisión de Gobierno, con la firma de los señores Martínez (don Carlos), Guzmán (don Eleodoro E.) y Martínez Montt, ha evacuado el informe, que obra impreso en poder de los señores Senadores.

El señor Jirón.—¿Me permite, señor Presidente?

Ya es habitual que el Orden del Día comience un poco más tarde, de manera que muchos señores Senadores que querían participar en esta discusión, en realidad van a salir frustrados en sus deseos, porque suponen que este debate comenzará después de las cinco y media, o sea, en la Segunda Hora.

Por eso me permitiría insinuar que dedicáramos estos minutos a la lectura del informe, ya que no lo conocemos, y que respetáramos en esta forma el derecho de dichos Honorables colegas.

El señor Urrejola (Presidente).—Si le parece al H. Senado, se procedería de acuerdo con lo que ha indicado el H. señor Jirón.

Acordado.

ACCIDENTES Y DEFICIENCIAS EN LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El señor Martínez Montt.—Desearía hacer, también, algunas observaciones con respecto a los últimos accidentes ferroviarios.

El señor Urrejola (Presidente).—A pesar de estar terminados los Incidentes, con la venia del H. Senado, podría el H. señor Senador, como excepción, usar de la palabra.

A continuación se procedería a la lectura del informe.

Acordado.

Tiene la palabra el señor Martínez Montt.

El señor Martínez Montt.—Señor Presidente, Honorable Senado: Quiero referirme en esta oportunidad a una nueva ola, si así puede decirse, de accidentes ferroviarios que hemos venido conociendo últimamente.

No sé si esta situación se ha producido por defectos del material de la Empresa o por deficiencias del servicio o del personal; pero hace dos o tres días hemos vis-

to con estupor un accidente cerca de Rancagua, que ha costado la vida a 4, 5 o 6 pasajeros y en el que resultaron heridos gravemente otros.

La pérdida material es avaluada por la Empresa, en un cálculo ligero, en una suma superior a 3 millones de pesos.

Hace algunos días ocurrió algo semejante en el sur, cerca de Máfil, si no me equivoco, también con fatales consecuencias para los pasajeros.

No quiero prejuzgar; pero últimamente, casi en forma constante, hemos estado viendo en la prensa o a través de otra clase de informaciones, estas cosas que se producen dentro de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, situación que es más grave aún porque los que tenemos oportunidad de viajar constantemente en este servicio hemos podido ver cómo se van acentuando deficiencias en la propia carrera de los trenes. Así, no es raro comprobar que en los coches dormitorios no hay lámparas en las camas, que las cortinas están en mal estado, que las cortinas de los baños están en iguales o peores condiciones, que hay malos olores, que los vidrios están quebrados o sucios, etc. No sé, señor Presidente, a qué atribuir esto. Sé que el señor Director constantemente está en la vía, pero debe andar en coches o trenes especiales. Y es así como esta situación va de tumbo y creo que debe remediarse en definitiva. También he oído a pasajeros quejarse de que en las camas hay bichos, además de otras quejas que deben ser atendidas, porque no es posible que esto continúe.

Hago estas observaciones, porque respecto del accidente a que me he referido, de Rancagua, hay una información—de la Dirección General, me parece— en la que se dice con una tranquilidad pasmante, que este accidente se produjo por negligencia de un empleado y que los daños ascienden a una suma superior a 3 millones de pesos.

Creo, señor Presidente, que esto no puede continuar y que la Empresa debe tomar determinaciones al respecto y tratar de evitar estos hechos. Los trenes casi normalmente llegan tarde y es muy difícil, tanto los del norte como los del sur, que lleguen a la hora; por lo general, llegan con horas de atraso.

A estas observaciones, quiero agregar una de orden personal: en días pasados, estando en las Termas de Cauquenes, de Ran-

cagua, por motivos urgente de familia tuve que solicitar cama. Para este efecto, llamé por teléfono a las 7 p. m., personalmente a la Estación Alameda, y solicité camas para Concepción. Me contestó una señorita o señora —en todo caso, voz femenina— diciéndome que el tren estaba completo y que no había camas disponibles. Como el caso era urgente, bajé de las Termas y me fuí a Rancagua a tomar el nocturno, que pasa a las 10 p. m. Grande fué mi sorpresa al comprobar que el tren llevaba dos coches absoluta y totalmente desocupados, y también había camas disponibles en casi todos los coches que iban al sur. No sé si esta deficiencia se debe a negligencia del personal o a mala administración de estos servicios, pero esto me ocurrió a mí. Sobre este mal servicio, he leído observaciones en la prensa y he escuchado a los pasajeros y comerciantes que reclaman continuamente por pérdida de mercadería. Seguramente Sus Señorías se habrán impuesto últimamente, por medio de la prensa, de que en días pasados se perdió un carro cargado con cemento.

Formulo estas observaciones en este momento, a fin de que se oficie al señor Ministro del ramo para que ponga remedio a esta situación; no es posible que una empresa de gran movimiento, que debe servir los intereses de la agricultura, del comercio y a los pasajeros, se encuentre tan mal atendida. Con ello se desprestigia esta empresa, a la que se le están otorgando toda clase de facilidades para que alce las tarifas y se beneficie con una serie de exigencias que se hacen a los pasajeros. Porque apenas se pone el tren en movimiento el personal empieza a "pulsear" las maletas, canastos y demás bultos para controlar su peso, seguramente de acuerdo con algún reglamento. Si en estas inspecciones se encuentran elementos que tienen un peso superior al establecido por la Empresa, se trasladan a la Sección Equipajes para que se establezca la diferencia sobre la cual el pasajero debe hacer un nuevo pago. Si por cualquiera circunstancia el pasajero no alcanzó a comprar su pasaje en la boletería, lo debe hacer en el tren, pagando un recargo sobre su valor. Todo el mundo paga sin hacer objeciones, pero cuando se hacen todas estas exigencias el público tiene perfecto derecho a reclamar el buen servicio que se merece y que paga.

Hago estas observaciones en beneficio de la propia Empresa, que debe ir poniendo

término con mano firme a estas deficiencias del servicio. Si ellas se deben a negligencia del personal, —a quien también, como saben los señores Senadores, se han dado todas las facilidades para que obtenga jubilación, desahucio y todo lo que dese, incluso el aumento de la planta—, es necesario que de una vez por todas se le exija que preste una atención esmerada a los pasajeros y dé a los comerciantes las garantías necesarias para el mejor desempeño de sus actividades, asegurándoles el transporte oportuno de sus mercaderías y que éstas lleguen en buenas condiciones a su destino.

Pido que estas observaciones sean transmitidas al señor Ministro del ramo, a fin de que se ponga término a estas deficiencias en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Se enviará el oficio solicitado a nombre de Su Señoría, transmitiendo las observaciones que ha oído el H. Senado.

El señor **Del Pino**.—Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Había solicitado antes la palabra el Honorable señor Marmaduke Grove.

El señor **Grove** (don Marmaduke).— No tengo inconveniente en que use antes de la palabra el Honorable señor Del Pino.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Con la venia de la H. Sala y del Honorable señor Marmaduke Grove, tiene la palabra el Honorable señor Del Pino.

El señor **Del Pino**.—Voy a referirme al mismo asunto que acaba de tratar el H. Senador por Concepción: a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y ya que el H. Senador ha tocado especialmente el servicio de transporte de pasajeros, yo me voy a referir al servicio de transporte de mercaderías.

En la zona sur, señor Presidente, es un verdadero problema conseguir carros, y las estaciones están siempre repletas con mercaderías que esperan ser transportadas hasta los centros consumidores; muchos agricultores no pueden llevar sus productos a las estaciones por la estrechez de las bodegas, las que no dan abasto por la enorme cantidad de productos almacenados.

La zona sur, por lo lluvioso del tiempo, necesita de un transporte rápido de sus productos, pues, cuando llega el invierno, los caminos se inundan y quedan los pro-

duetos completamente embotellados, en circunstancias que muchas veces se trata de artículos que hacen una enorme falta para el consumo en las ciudades.

Existe también una anomalía con respecto a la división de las zonas, de la que voy a citar sólo un caso para que el Honorable Senado se percate de ello. La zona sur llegaba antes hasta Victoria y ahora, no sé por qué razones, la Dirección de la Empresa de los Ferrocarriles anuló esa antigua división y hace llegar la zona sur solamente hasta la estación de Cajón, que está antes de llegar a Temuco y desde donde parte un ramal hasta Cherquenco. Aquí hay otros Senadores de la agrupación, que conocen este problema y que creo estarán de acuerdo conmigo en que esto es una anomalía, ya que los carros que van de Lautaro al sur pasan a otra zona y no pueden volver a la estación de Temuco.

Para evitar esta anomalía —que proviene de esta nueva división, la que, según entiendo, no tiene ninguna razón de ser— me voy a permitir solicitar se envíe un oficio en mi nombre al Ministro que corresponda, pidiéndole que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado restablezca la 4.ª zona hasta la ciudad de Victoria.

Creo, señor Presidente, que con esta medida se hará un bien efectivo y se proporcionará una mayor comodidad, al mismo tiempo que una mejor fiscalización de la cuarta zona.

Por el momento me limitaré, entonces, a solicitar que se oficie al señor Ministro del ramo en el sentido mencionado, lo que significa una petición sencilla que ha de traer resultados beneficiosos en lo que se refiere a los transportes.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Se enviará el oficio respectivo a nombre de Su Señoría, acompañado de las observaciones formuladas por el H. Senador.

ESTABILIZACION DE PRECIOS Y POLITICA MONETARIA

El señor **Larraín**.— ¿Me permite, señor Presidente? Me ha cedido la palabra el H. señor Grove, don Marmaduke.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Con la venia del H. señor Grove, don Marmaduke, tiene la palabra el Honorable señor Larraín.

El señor **Larraín**.— En los diarios de hoy aparece una información acerca del proyecto de ley que enviará al Honorable Con-

greso Nacional el señor Ministro de Economía y Comercio, relativo a la estabilización de los precios, sueldos y salarios.

En la exposición de motivos de este proyecto se lee lo siguiente:

“Parece innecesario recordar que la inflación de precios observada en el curso de la presente guerra ha inferido graves daños a la economía chilena, y muy crueles padecimientos a quienes viven de sueldos, salarios, pensiones o valores de renta fija. Para compensar la diferencia entre el nivel de los precios y la capacidad adquisitiva de cada cual, no se ha imaginado nada mejor que solicitar y obtener alzas periódicas de remuneraciones, algunas impuestas hasta por la propia ley, en previsión de un proceso inflacionista que se presumía fatal e ineludible. Es así cómo se ha integrado el círculo vicioso en que los salarios suben porque se elevan los precios, en que estos últimos ascienden, porque suben los costos de una producción que, se mantiene estable en su volumen físico.

Ya el año 1942 el Gobierno intentó romper ese círculo infernal al introducir, en el texto primitivo de la llamada Ley Económica, algunas disposiciones que lo facultaban para estabilizar por parejo precios y sueldos y salarios; pero esa iniciativa naufragó en el debate parlamentario, porque se revelaron irreductibles los criterios, porque unos admitían la estabilización de precios, pero no la de remuneraciones, y viceversa”.

En una próxima sesión quisiera analizar los artículos y la exposición de motivos de este proyecto de ley. Pero, a fin de formarnos un juicio acertado sobre sus disposiciones, me parece entretanto necesario conocer el criterio del Gobierno acerca de la futura situación de nuestra estabilidad monetaria. Actualmente existe una fuerte corriente, que sin duda estará en conocimiento de casi todos los Honorables Senadores, en círculos de gran influencia, incluso en el Gobierno, para provocar una nueva alza en el costo de la vida. Como esta situación me parece incompatible con el proyecto de ley en referencia, quisiera conocer el criterio del señor Ministro de Hacienda sobre este problema.

Ya el proceso inflacionista ha sido reconocido por el señor Ministro de Economía y Comercio, que lo atribuye a la guerra europea. Mientras tanto, la guerra ha repercutido por igual en todos los países de América, los que no han bajado la cotiza-

eión de sus monedas, sino que la han mantenido, e incluso algunos la han mejorado; en cambio, nosotros tenemos el triste "récord" de la moneda más baja en toda la América...

El señor **Torres**.—Y el costo de vida más alto.

El señor **Larraín**.—... y el costo de vida más alto, como dice el Honorable Senador.

Se da como razón para defender una nueva alza del dólar la necesidad de que puedan seguir trabajando algunas industrias. No reconozco la validez de esta razón. No creo que las industrias puedan pretender vivir a costa de la miseria de un pueblo.

Una comprobación de la realidad de este problema la podemos encontrar observando los fondos de algunas instituciones. La Caja Nacional de Ahorros, por ejemplo, tenía, en 1938, en depósito, 1,247 millones; las Instituciones de Previsión Social, en total, en ese mismo año, tenían reservas acumuladas por valor de 2,097 millones; o sea, en total, 3,344 millones. Pues bien, de acuerdo con la disminución del poder adquisitivo de nuestra moneda, que ha determinado un alza del 150 o/o del costo de la vida, los 3,344 millones de pesos del año 1938, sólo representan ahora 1,340 millones de pesos de aquella época, lo que acusa una pérdida de 2,004 millones en los fondos de ahorro y de previsión.

Basta leer estas cifras para apreciar las proporciones del problema.

Me permito, en consecuencia, pedir a la Mesa se dirija un oficio al señor Ministro de Hacienda, con el objeto de que venga al Honorable Senado a dar a conocer su pensamiento sobre esta materia.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Se enviará el oficio solicitado a nombre de Su Señoría, transcribiendo las observaciones que ha formulado.

ACCIDENTES Y DEFICIENCIAS EN LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El señor **Azócar**.—Pido la palabra.

El señor **Urrejola** (Presidente).—Con la venia del Honorable señor Grove, don Marmaduke, puede hacer uso de la palabra Su Señoría.

El señor **Azócar**.—Hace un momento se aludió al deficiente servicio de transporte de los productos. No voy a defender a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado,

pero es necesario hacer justicia a los organismos y dar a conocer todos los antecedentes, para que la opinión pública se pueda formar un criterio exacto acerca de la causa de determinados fenómenos que se presentan hoy día en nuestro país.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado tiene en todas sus estaciones, y hace poco leía las cifras que se dan a este respecto — no las recuerdo exactamente —, las cuales demuestran el enorme aumento que han experimentado en el último tiempo el número de pasajeros...

El señor **Martínez Montt**. — Y los choques...

El señor **Azócar**. — ... y el tonelaje de carga transportada, datos que evidencian un progreso notorio en el país; en seguida se dan estadísticas relativas al número de locomotoras, carros de carga y de pasajeros que tiene actualmente la Empresa de los Ferrocarriles; y por todas estas informaciones puede apreciarse fácilmente la gran deficiencia de equipo que se experimenta en estos instantes. De ahí que se estén haciendo gestiones en los Estados Unidos de Norteamérica encaminadas a adquirir nuevo equipo, a fin de subsanar estas deficiencias.

En consecuencia, para hacer cargos a la institución nombrada, hay necesidad de conocer previamente estos antecedentes, que llevan a la conclusión de que los hechos señalados no pueden cargarse exclusivamente a la cuenta de la Dirección de la Empresa ni a su personal, pues, como digo, aquélla ha tomado todas las medidas conducentes a subsanar, a corto plazo, las deficiencias existentes.

ESTABILIZACION DE PRECIOS, SUELDOS Y SALARIOS. — POLITICA MONETARIA

El señor **Azócar**. — En seguida, quiero referirme a las observaciones hechas por el H. señor Larraín.

El señor Senador ha aludido a la exposición que ha hecho hoy el señor Ministro de Economía y Comercio, señor Tinsly, sobre un nuevo proyecto para estabilizar precios y salarios.

Desde luego, es necesario señalar, como caso único en el mundo, el hecho de que en los momentos precisos en que va a terminar la guerra, se presente un proyecto de esta índole, sobre medidas que en los países bien dirigidos se han adoptado en la preguerra.

Recuerdo haber leído en una oportuni-

dad, aquí en el Senado, las conclusiones a que llegaron los economistas en Inglaterra, después de la experiencia de la guerra pasada, en orden a que las medidas conducentes a detener la inflación deben tomarse oportunamente, antes que se produzca el fenómeno, y sólo así pueden dar resultado.

Desgraciadamente, esas medidas se van a tomar en nuestro país cuando la guerra está próxima a terminar.

Tiene razón el H. señor Larraín en que no es éste el momento para desvalorizar nuestra moneda.

Generalmente se ha culpado a los agricultores de tener interés especial en la desvalorización de la moneda, porque de ella obtendrían ventajas en el pago de sus deudas en el interior y en la venta de sus productos a buen precio en el exterior. ¡Grave error, señor Presidente! Lo que se llama la "tijera" en la agricultura, es decir, la relación entre lo que compra el agricultor y lo que vende, es desfavorable, si se desvaloriza la moneda, ya que lo que él compra es, casi únicamente, maquinarias, pagaderas en moneda internacional. De manera que el peor negocio para los agricultores sería el de tratar que se desvalorizara la moneda, porque, si ese fenómeno se produce, todo lo que tienen que comprar encarece y lo que venden—productos de la agricultura, de consumo interno—no puede subir de precio. El negocio de desvalorizar la moneda sería, pues, pésimo para la agricultura.

Pero hay otras industrias para las cuales esa depreciación es buen negocio. Como decía el H. señor Larraín, ciertas industrias, para poder mantenerse, piden se asigne al dólar un precio más alto. Hace poco lo pidieron a 25 pesos; después a 30, y ahora lo están pidiendo a 35. A esas industrias, extranjeras, les conviene la desvalorización de la moneda. Porque, producida ella, tienen que traer al país menor cantidad de dólares para el pago de salarios y contribuciones. En consecuencia, para ellas, la desvalorización de la moneda es un negocio claro.

Pero ¿conviene a nuestro país tal medida? Es necesario que el país se dé cuenta de que el más grave error que se cometería entre nosotros—y no quiero calificarlo, porque tendría que usar términos muy duros—sería el de detener el alza de los salarios en esas industrias que, además de no pagar aquí los salarios que se pagan en el país de origen de los capitales que las man-

tienen, recurren a este otro subterfugio financiero para obtener mayores ganancias: a desvalorizar la moneda nacional.

El señor Videla. — Rogaría al señor Senador que comparara el alza de los salarios con respecto al alza de las utilidades. Desde hace mucho tiempo he venido preguntándole lo mismo, y Su Señoría nunca se ha pronunciado sobre el particular.

El señor Azócar. — Este es un tema muy interesante, que merece ser tratado. Aunque sea en forma improvisada, voy a contestar al Honorable señor Videla.

Se ha hablado mucho en Chile de la gran alza de los salarios. En el mismo proyecto de estabilización de sueldos y salarios que ha elaborado ahora el Gobierno, se pide que se estabilicen éstos para el efecto de detener el alza de precios. Sin embargo, no se ha estudiado cuáles son los factores determinantes de la inflación en nuestro país. Aquí este fenómeno económico no obedece, como en otros países, al alza de los salarios. Los que se pagan en Chile son muy bajos, si los comparamos con los que se pagan en otros países. Yo he hecho estudios sobre la materia y, en diversas oportunidades, he dado a conocer cifras referentes a los salarios que se pagan en Estados Unidos, por ejemplo. Hace pocos días, el Honorable señor Rodríguez de la Sotta me hacía una interrupción como la que me hace ahora el Honorable señor Videla, y me decía que, respecto de las medidas contra la inflación, la situación en Canadá era distinta de la de Chile, pues en aquel país el costo de la vida había subido el 16 o/o y, en cambio, en Chile, el 140 o/o; de modo que había una diferencia enorme entre lo que pasaba en Canadá y lo que pasa en Chile. Pues bien; comparemos los salarios del Canadá con los de Chile, tanto agrícolas como industriales.

El señor Videla. — Si aplica Su Señoría los salarios de Estados Unidos a la producción chilena, tendría que terminar toda nuestra producción.

El señor Azócar. — No haremos ese disparate, señor Senador. Eso no se puede hacer de inmediato. Pero es necesario hacerlo. Hay que proporcionar a nuestros obreros salarios suficientes para que—como decía Mr. Roosevelt y como dicen todos los estadistas norteamericanos—tengan un nivel de vida decente. El obrero norteamericano ha alcanzado ese nivel de vida, porque se le paga un salario que le permite tenerlo. Respecto de Canadá, hoy los

salarios son allí casi superiores a los de Estados Unidos.

Hay un movimiento mundial, encaminado, contrariamente a lo que se quiere hacer aquí en Chile, a subir los salarios, para proporcionar un mejor nivel de vida. ¿Qué es lo que ha manifestado el Partido Conservador de Inglaterra —de cuya convención me preocupaba hace pocos días, también incidentalmente— por intermedio de su jefe, Mr. Churchill? Ha manifestado que el salario de los obreros campesinos debe ser igual al de los de la industria. Y esto que dijo el gran Ministro y jefe conservador inglés, lo dijo también el más grande hombre, el hombre del siglo, cuyo fallecimiento hemos lamentado todos: Mr. Roosevelt. Esto lo dice hoy todo el mundo: que el campesino debe ganar el mismo salario que el obrero de la industria. Pero reconozco, como dice el H. señor Videla, que no podemos hacer esto de inmediato, pues, si de un día para otro, por medio de una ley o de un decreto, estableciéramos esa igualdad de salarios, se arruinaría la industria agrícola, pues no está organizada para afrontar un alza tal de salarios. De todas maneras, no son problemas que se puedan resolver con este criterio simplista, mediante una ley, un decreto o un acuerdo de partidos, sean de Izquierda o de Derecha, para subir o bajar los salarios: es cuestión de planes coordinados, precedidos de estudios técnicos.

Indiscutiblemente que no se podrían pagar en Chile, de inmediato, salarios iguales a los que perciben los obreros norteamericanos. En Estados Unidos también subieron lenta y gradualmente.

Jamás hemos prometido a la clase asalariada procurarle, de la noche a la mañana, salarios equivalentes a los que se pagan en Estados Unidos. Hemos dicho que, para eso, es necesario dar una nueva organización a la industria y traer nuevas maquinarias. Evidentemente que con maquinaria anticuada, con altos intereses del capital y mala organización de la industria, no se pueden mejorar los salarios de las industrias ni de la agricultura. A ésta hay que mecanizarla. La producción de un obrero campesino —como he dicho y lo repetí, para que pueda entrar en la mente de todos, especialmente de los políticos, de los dirigentes de partidos y de los jefes de sindicatos — sirve en Chile para

mantener sólo a diez habitantes; en cambio, un campesino de los Estados Unidos mantiene a sesenta y cinco habitantes. ¿Es esto culpa de nuestro obrero campesino? No; es sólo una consecuencia de nuestra organización. De manera que sería torpeza, ignorancia y demagogia decir que de inmediato podremos hacer lo que propiciaba el gran jefe conservador de Inglaterra. Ese país, que estabilizó los precios por medidas drásticas, adoptadas desde antes de la guerra, ha tenido, sin embargo, que autorizar, día a día, alzas de salarios, y a pesar del conflicto bélico, tiene hoy salarios que permiten un nivel de vida decente.

Una de las grandes finalidades de la actual guerra es la de que toda la humanidad pueda disfrutar de una vida digna. Pero para conseguir esta finalidad, es necesario que los políticos de todos los países, tanto de Derecha como de Izquierda, comprendan la necesidad de realizar un plan coordinado y de aplicar los grandes principios de la economía, uno de los cuales establece que los salarios deben guardar relación con el costo de la vida. Por lo tanto, debemos dar poder adquisitivo a nuestro pueblo, para formar el mercado interno. ¿Por qué no se desarrollan las industrias en nuestro país? Sencillamente, porque no tienen mercado interno, debido a que la población campesina no es consumidora, porque tanto ella, como las demás clases asalariadas en nuestro país, carecen de poder adquisitivo suficiente para pagar a las distintas industrias, como la del cobre o la del salitre, los precios que les corresponden.

En consecuencia, éste no es solamente un problema de fijación de salarios, sino, como dijo el gran economista sueco de fama mundial, Casal, cuestión de establecer un plan coordinado para detener la inflación. Eso es lo que el Gobierno ha debido hacer. No necesita para ello de nuevas leyes, porque el Parlamento le ha dado ya las más amplias facultades. Lo que el Gobierno necesita es capacidad para desarrollar el plan a que me refiero.

El señor Urrejola (Presidente).— Tiene la palabra el H. señor Grove, don Marmaduke.

DEFICIENCIAS EN EL SERVICIO FERROVIARIO

El señor Grove (don Marmaduke). —

Señor Presidente, yo había solicitado la palabra para agregar algunas observaciones a las que hizo el H. señor Martínez Montt, con respecto a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, y no sólo en relación con el último accidente, que ha costado algunas vidas, numerosos heridos y varios millones de pesos en daños materiales, sino también en cuanto a las deficiencias que se advierte en estos servicios, especialmente en los vagones de tercera clase. Aun cuando nosotros tenemos derecho a viajar en "pullman" y en primera clase, con frecuencia utilizo los vagones de tercera en los viajes que realizo por todo el país, porque de nada sirve lo que nos cuentan si no le hemos palpados nosotros mismos. Pues bien, si el servicio de primera clase es deficiente, fácilmente podemos darnos cuenta de lo que es el de tercera: realmente, es algo que no corresponde a la cultura que ha alcanzado nuestro país.

Respecto a los continuos accidentes ferroviario que se producen, creo interesante considerar, en línea generales, que ellos se deben principalmente a la mala situación en que se encuentran los cambiadores y todo el personal modesto de la Empresa. Seguramente muchos señores Senadores han observado las garitas indecentes que hay a lo largo de la red ferroviaria, en las cuales desempeñan sus labores éstos modestos cambiadores. No me refiero a los que trabajan con sistemas mecánicos para señales y que están instalados en grandes y cómodas piezas, bien ventiladas en verano y calefaccionadas en el invierno. Me refiero a las garitas chicas, de lata, donde en el verano se hace insoportable el calor y, en el invierno, el frío; casuchas indecentes e inmundas, en las cuales deben vivir, como en un conventillo, las familias de los cambiadores. No existe la casita decente que hemos visto, no diré en los países de Europa antes de la guerra, sino en la vecina República Argentina, donde el personal que atiende estos servicios es tratado en forma docente y digna.

Sobre las condiciones en que debe desempeñar sus labores gran parte de este personal de cambiadores, debemos pensar un poco. Sin aguzar mucho nuestra imaginación, podremos contestar algunas preguntas. ¿Qué sentido de responsabilidad puede tener un hombre que vive en esas condiciones y que es tratado como sub-

hombre por una de las empresas más grandes de Chile como es la de los Ferrocarriles del Estado? ¿Qué responsabilidad tendrá este personal por unos minutos más o menos, aunque suceda lo que ocurrió cerca de Rancagua, por equivocación de un cambiador que dió por libre una vía ocupada? Además de que entre este personal hay un número crecido de semianalfabetos, percibe sueldos miserables y no tiene carrera administrativa. Ahí está el mal.

Es necesario que la Empresa de los Ferrocarriles y el Ministerio respectivo se preocupen de que estos servidores de quienes dependen vidas de millones de pasajeros que se movilizan a lo largo de todo el territorio nacional y de cuyas actividades depende la industria misma, tenga un escalafón especial y perciban mejores sueldos.

Estoy seguro de que si se duplicaran los sueldos miserables que actualmente ganan estos cambiadores, en todo caso la suma del gasto sería inferior a la pérdida que, por un solo accidente, experimenta la Empresa en razón del material que se destruye y de las indemnizaciones que debe cubrir.

Sería interesante que estas observaciones llegaran a conocimiento del señor Ministro del ramo y del señor Director de la Empresa, para que las tomaran en consideración y en lo sucesivo pudieran marchar estos servicios en mejores condiciones.

Se dice, señor Presidente, que falta el material. Sin embargo, por cuarta vez ha llegado de Valdivia, donde siguen paralizadas diversas faenas industriales, una comisión, presidida por el Alcalde, a pedir al señor Ministro de Obras Públicas que se disponga la fabricación de materiales ferroviarios, que ellos están en situación de hacer. Un grupo de parlamentarios hemos ido cuatro veces al Ministerio; allí a la comisión se le dice que sí; sale ésta muy contenta, pero al poco tiempo vuelve, porque se la ha engañado.

¿Por qué no se construyen materiales ferroviarios en el país? Se dice que la guerra lo impide. ¿Y antes de la guerra? Ya en tiempos de Balmaceda se construían locomotoras, vagones de primera clase, y carros de carga. ¿Qué razón hay para no hacerlo ahora? ¿Es que no hay medio de dotar a nuestras fábricas de la capacidad suficiente para construir ese material, en vez de seguir adquiriéndolo en el extran-

jero? ¿Por qué no se encarga la construcción de aquél a una industria nacional que dé garantías y seguridad, siquiera en el 50 o/o de la cantidad que se necesita, para que tengan trabajo miles de obreros, no se paraliquen las faenas y se evite la cesantía?

Todas estas preguntas tienen fácil contestación; pero seguimos con el mismo sistema de elevar el grito al cielo cuando ya se han producido estos accidentes, que sacrifican muchas vidas humanas y cuestan muchos millones de pesos.

DESVALORACION DE LA MONEDA

El señor **Grove** (don Marmaduke). — En cuanto al otro punto que se ha tratado, referente a la desvaloración de nuestra moneda, me atrevo a calificar esta medida como lo he hecho en otras oportunidades, de nuevo crimen que se cometería contra la industria nacional y contra el pueblo trabajador. No hay derecho para desvalorar más nuestro peso. Nuestra moneda no vale casi nada.

Existe en los anales del Parlamento, sobre un proyecto presentado allá por el año mil ochocientos y tantos, en la H. Cámara de Diputados, un discurso que pronunció un Diputado perteneciente a las filas liberales — éstos eran entonces más avanzados que muchos de los de ahora —, en el cual dijo que en Chile había dos industrias muy lucrativas; una, la de los ricos que recortan el peso para robar a los pobres, y la otra, la de los pobres que recortan carabinas para matar a los ricos.

El señor **Walker**. — Entonces el cambio estaba a 48 peniques.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — En la Honorable Cámara de Diputados está el Boletín correspondiente a esa sesión y cualquier día puede hacerse traer a esta Sala para que se compruebe la exactitud de lo que digo.

¿Vamos a seguir lo mismo?

En el año 1925 se necesitó un movimiento militar revolucionario para restablecer el valor de la moneda a 6 peniques siquiera. Después vino la Misión Kemmerer; se estableció el Banco Central; se nombró un Consejo y se responsabilizó al Banco Central de la mantención del valor de la moneda. Pese a ello, hoy día nuestro peso no vale casi nada, y todavía se quiere desvalorarlo más.

Yo he conversado muchas veces con ge-

rentes de empresas norteamericanas. Recuerdo que en una oportunidad le dije a uno de ellos en Potrerillos: “¿Cómo pueden ustedes asegurar que pagan buenos salarios a los obreros? Cuando el dólar estaba a 8 pesos, ustedes pagaban al obrero un jornal medio de 10 pesos, o sea, en moneda americana 1 dólar 20 centavos, más o menos y ahora que el dólar está a 31 pesos, ustedes les pagan 17 ó 18 pesos, o sea, unos 60 centavos de dólar. Ustedes están robando a nuestros trabajadores 40 ó 60 centavos de dólar por jornal diario, y los roban legalmente, porque la ley lo permite”.

Es claro que si se comparaba ese jornal medio de 17 o 18 pesos con el jornal de 1 peso o 1 peso 50 centavos que ganaban muchos de nuestros campesinos, esos obreros resultaban capitalistas frente a los campesinos de nuestro país.

El gerente de Potrerillos me dijo en esa oportunidad que ellos podían pagar un dólar de jornal, pero que como esa compañía no era una institución de beneficencia, se contentaban con pagar salarios un poco más altos que los de las demás compañías.

En esto, naturalmente, tienen razón los norteamericanos, puesto que son los gobiernos los que deben preocuparse de que a sus obreros se les paguen salarios mejores, y en nuestro caso, de que se mejore el “standard” de vida de nuestros trabajadores, que es deficiente.

En este sentido, acompañaré siempre, dentro y fuera del Parlamento, en jiras nacionales si es necesario, al Honorable señor Larraín y a todos los que se hallen en este temperamento, para decir que no es posible que se siga haciendo caer nuestra moneda y se siga sumiendo al pueblo y a la clase media en la situación desesperante en que hoy se encuentra, ya que con nuestro peso “fuñingue”, como dije en una oportunidad, o feble — para usar un término parlamentario, ya que en dicha oportunidad fué criticado por usar el término anterior —, por mucho dinero que se gane, buena o malamente, éste no alcanza para nada, ya que todo cuesta, como vulgarmente se dice, un ojo de la cara.

Desearía que estas observaciones llegaran a conocimiento del Ministro que corresponda, a fin de que él se sirva tomarlas en consideración y no se persevere en esta mala política.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Se dirigirá oficio a nombre de Su Señoría al Mi-

nistro respectivo, acompañando las observaciones que acaba de formular.

Tiene la palabra el Honorable señor Bórquez.

DEFICIENCIAS EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

El señor Bórquez.— Deseo decir unas pocas palabras para tratar de levantar los cargos que se han formulado en contra del Director de la Empresa de los Ferrocarriles.

A mi juicio, se comete una injusticia cuando se dice que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado está mal dirigida. Me consta personalmente que hace seis años, cuando el actual Director de la Empresa se hizo cargo de su puesto, presentó al Gobierno un proyecto para dotar a esta institución del material necesario para ocho o diez años. Los Honorables Senadores seguramente no saben que en esa oportunidad la Empresa no contaba con ningún repuesto. Ha habido un cincuenta por ciento de aumento en el movimiento de pasajeros y un sesenta por ciento en el de carga, y, sin embargo, el material no ha sido aumentado en absoluto. Deberíamos extrañarnos de que alguna movilización siquiera se realice en esas condiciones. ¿Cómo pueden evitarse los desastres, si el material es inservible y, en consecuencia, se cortan los ejes, se salen las ruedas, etc.? La actual Dirección de la Empresa hace enormes esfuerzos para mantener un buen servicio. Si éste no mejora es porque no se puede comprar material, y no por la falta de dinero para ello, sino porque los Estados Unidos no pueden enviar todo lo que necesitamos, obligados como están a atender sus servicios, cuya primera finalidad es ganar la guerra.

Quiera decir estas palabras para levantar el cargo que injustamente se hace contra el señor Director de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El señor Grove (don Marmaduke).— Quiero dejar claramente establecido que cuanto he dicho en relación con la Empresa de Ferrocarriles del Estado, es ajeno a la persona del señor Director de la institución. Únicamente he deseado formular las observaciones que me merece la forma como marcha este servicio.

REPARACION DEL MUELLE DE HUASCO — OFICIO

El señor Secretario.— El Honorable señor Torres formula petición para que se

oficie en su nombre al señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, haciéndole presente la necesidad de proceder a la reparación del muelle de Huasco, para lo cual el Congreso Nacional consignó los fondos necesarios en el Presupuesto del presente año.

El señor Urrejola (Presidente).— Se enviará el oficio respectivo.

RENTAS MUNICIPALES.— TRAMITE DEL PROYECTO A LA COMISION DE CONSTITUCION, LEGISLACION Y JUSTICIA

El señor Secretario.— El señor Presidente de la Comisión de Hacienda ha enviado al señor Presidente de esta Honorable Corporación, el siguiente oficio:

“La Comisión de Hacienda acordó, en sesión de fecha de ayer, dirigir oficio a V. E. a fin de que se sirva recabar el acuerdo del Honorable Senado para enviar en estudio a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia el número 5 del artículo 7.º del proyecto de ley remitido por la Honorable Cámara de Diputados, sobre Rentas Municipales, que se refiere a la remoción del Alcalde de nombramiento del Presidente de la República por los Regidores de las respectivas Municipalidades, y los artículos 8.º y 9.º del mismo proyecto de ley, que hacen modificaciones a la Ley de Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local y al Código Penal, respectivamente.

En consecuencia, tengo el honor de dirigir a V. E. este oficio para dichos efectos”.

El señor Urrejola (Presidente).— Si le parece al Honorable Senado, se accederá a la petición formulada por la Comisión de Hacienda de esta Honorable Corporación.

Acordado.

En el Orden del Día se dará lectura al informe de la Comisión relativo al proyecto sobre creación de la Empresa Nacional de Transporte Colectivo.

Se suspende la sesión.

—Se suspendió la sesión a las 17 horas 15 minutos.

SEGUNDA HORA

—Continuó la sesión a las 18 horas, 10 minutos.

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

El señor Videla (Presidente).— Corres-

ponde ocuparse del proyecto de ley que crea la Empresa Nacional de Transporte Colectivo.

El Honorable señor Jirón había solicitado en la Primera Hora la lectura del informe. ¿Insiste Su Señoría en la petición?

El señor Jirón.— Sí, porque estoy en las mismas condiciones de denantes.

—El señor Secretario da lectura al informe de la Comisión de Gobierno, que aparece inserto en la Cuenta de la presente sesión.

El señor Videla (Presidente).— En discusión.

El señor Rivera.— Sería conveniente ir estudiando las modificaciones artículo por artículo.

El señor Videla (Presidente).— En esa forma se va a proceder, señor Senador.

El señor Secretario.— Las enmiendas que la H. Cámara de Diputados propone al artículo 1.º son las siguientes:

En el inciso 1.º se ha reemplazado la expresión "afectos a", por la siguiente: "que constituyen". La frase que dice: "la siguiente modificación", ha sido substituída por esta otra: "las siguientes modificaciones". La parte final de este inciso, desde donde dice: "El precio de compraventa..., etc.", se ha colocado como letra A, redactada en la siguiente forma:

A. El precio de la compraventa será, como máximo, la cantidad de US. \$ 1.000.000 en dinero efectivo y \$ 60.000.000 pagaderos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 5.º de esta ley, estimadas a la par".

A continuación del inciso 1.º se han consultado los siguientes incisos nuevos:

B. Deberán agregarse los siguientes incisos al artículo 6.º del Convenio:

"No obstante lo dispuesto en este artículo, los juicios sobre cobro de indemnizaciones por daños causados por tranvías, actualmente pendientes entre la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, continuarán tramitándose hasta su terminación; pero la Compañía podrá repetir contra el Fisco las sumas que fuere condenada a pagar en los fallos respectivos.

En todo caso, el Fisco o la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, podrán actuar como parte directa en estos juicios".

El inciso segundo se ha consultado como artículo 2.º, redactado como sigue:

"Artículo 2.º— Se autoriza, asimismo, al Presidente de la República, para ceder o aportar a la Sociedad que se forma, con el objeto indicado en el artículo 5.º de esta ley, los derechos y obligaciones emanados del convenio a que se refiere el artículo anterior".

El inciso final se ha consultado como último inciso del artículo nuevo que se agrega bajo el N.º 3, redactado en los términos que allí se indican.

A continuación, y como artículo 3.º, se ha consultado el siguiente nuevo:

"Artículo 3.º— Apruébase el convenio suscrito con fecha 7 de enero de 1944 entre el Ministro de Hacienda don Arturo Matte Larraín y el Vicepresidente de la South American Power Company, don Eduardo Salazar, sobre promesa de venta al Fisco y opción de éste a comprar los derechos que la expresada Empresa tiene en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, con las siguientes modificaciones:

A. En el inciso 1.º del artículo 14, debe suprimirse la frase: "... y deberá consultar los recursos necesarios para dar cumplimiento a lo aquí estipulado;

B. Debe suprimirse el inciso final del artículo 14, y

C. Debe redactarse el artículo 15, así:

"Artículo 15. — Para los efectos de esta promesa de venta, la vendedora constituye domicilio en esta ciudad".

La autorización a que se refiere el artículo 1.º de esta ley, quedará, en todo caso, subordinada al otorgamiento definitivo, con las modificaciones indicadas, de la promesa de venta y opción de compra que se aprueba por el presente artículo".

La Comisión propone la aprobación de las enmiendas.

El señor Videla (Presidente). — En discusión.

El señor Rivera.— Yo había propuesto que se discutieran por artículo las modificaciones introducidas al proyecto; pero veo que en este artículo hay una serie de modificaciones cuyo alcance no se comprende bien, máxime cuando hay una como la de la letra B), que se refiere al artículo 6.º del contrato mismo, el cual se declara aprobado en el inciso primero.

Pido que se discutan las modificaciones inciso por inciso.

El señor **Videla** (Presidente).— El artículo 1.º del Senado ha sido dividido en tres artículos por la H. Cámara de Diputados.

El señor **Rivera**.— Aun así, dentro de cada uno de estos incisos hay una serie de enmiendas, algunas de ellas agregaciones de frases, cuyo alcance no será posible apreciar sin tener a la mano el contrato.

El señor **Secretario**.— El artículo, con las modificaciones introducidas por la H. Cámara de Diputados, queda así:

“Artículo 1.º.— Autorízase al Presidente de la República para llevar a efecto el convenio suscrito, con fecha 6 de Enero de 1944, entre el Ministro de Hacienda don Arturo Matte Larraín y el Vicepresidente de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, don Joseph Caussen, sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía con las siguientes modificaciones”:

El señor **Rivera**.— ¡El texto que está leyendo el señor Secretario aparece en alguno de los boletines!

El señor **Videla** (Presidente).— En el N.º 12,572, señor Senador.

El señor **Secretario**.— “A.— El precio de la compraventa será, como máximo, la cantidad de un millón de dólares en dinero efectivo y sesenta millones de pesos pagaderos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 5.º de esta ley, estimadas a la par;

B.— Deberán agregarse los siguientes incisos al artículo 6.º del Convenio:

“No obstante lo dispuesto en este artículo, los juicios sobre cobro de indemnizaciones por daños causados por tranvías, actualmente pendientes entre la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, continuarán tramitándose hasta su terminación; pero la Compañía podrá repetir contra el Fisco las sumas que fuere condenada a pagar en los fallos respectivos.

“En todo caso, el Fisco o la Empresa Nacional de Transporte Colectivo, podrán actuar como parte directa en estos juicios”.

Este es el primero de los tres artículos en que la H. Cámara de Diputados dividió el artículo 1.º del Senado.

El señor **Rivera**.— Sería conveniente leer el artículo 6.º del convenio.

El señor **Secretario**.— El artículo 6.º del Convenio dice como sigue:

Artículo 6.º Las indemnizaciones por ac-

cidentes del tránsito y por daños causados por los tranvías de Santiago y San Bernardo, desde el 7 de mayo de 1941, en que empezó la Administración Fiscal de los Tranvías, en adelante, serán de cuenta del Fisco, quien hace suyo cualquiera otra clase de reclamo, deuda u obligación contraída o motivada por la Administración Fiscal de los Tranvías desde la fecha ya expresada.

El señor **Rivera**.— Así que se refiere a los juicios o causas pendientes que se iniciaron después del 7 de mayo de 1941; pero no a los anteriores.

El señor **Ortega**.— Se refiere al tiempo que corresponde a la Administración Fiscal.

El señor **Rivera**.— Es que tal como fué redactado el inciso podría entenderse que la Compañía podrá repetir contra el Fisco, todas las sumas que fuere condenada a pagar en los fallos por juicios pendientes.

El señor **Muñoz Cornejo**.— Nada más que los de responsabilidad fiscal.

El señor **Ortega**.— Lo que debe considerarse es la fecha de ocurrencia del hecho y no la fecha de iniciación del juicio.

El señor **Rivera**.— Después del 7 de mayo de 1941.

El señor **Martínez** (don Carlos Alberto).— Exactamente.

El señor **Rivera**.— Puede haber casos de indemnizaciones por juicios anteriores, en los cuales esté demandada la Compañía y esas siempre quedarán de responsabilidad del Fisco, según la modificación.

El señor **Muñoz Cornejo**.— Efectivamente; se amplía la responsabilidad del Fisco.

El señor **Ortega**.— ¡Por qué no se lee inciso por inciso?

El señor **Secretario**.— El inciso 1.º dice como sigue:

“Artículo 1.º.— Autorízase al Presidente de la República para llevar a efecto el convenio suscrito, con fecha 6 de enero de 1944, entre el Ministro de Hacienda don Arturo Matte Larraín y el Vice Presidente de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, don Joseph Cussen, sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía con las siguientes modificaciones:

El señor **Videla** (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

Si no se pide votación, lo daré por aprobado.

Aprobado.

El señor **Secretario**. — Inciso 2.o

A. — El precio de la compraventa será, como máximo, la cantidad de un millón de dólares en dinero efectivo y sesenta millones de pesos pagaderos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 5.o de esta ley, estimadas a la par;

El señor **Videla** (Presidente). — En discusión.

Ofrezco la palabra.

El señor **Domínguez**. — ¿Me permite, señor Presidente?

Al decir "el precio de la compraventa será, como máximo", ¿se hace porque existe la posibilidad de obtener una rebaja en el precio?

Me parece que la frase "como máximo" está completamente de más y que debería decir simplemente: "El precio de la compraventa será la cantidad de un millón de dólares en dinero efectivo y sesenta millones de pesos..." ¿Qué significa esto de "como máximo"?

El señor **Alessandri** (don Fernando). — Que puede pagarse una cantidad menor.

El señor **Ortega**. — En todo caso, la frase favorece al Fisco.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación daré por aprobado el inciso.

El señor **Secretario**. — "B". — Deberán agregarse los siguientes incisos al artículo 6.o del Convenio:

"No obstante lo dispuesto en este artículo, los juicios sobre cobro de indemnizaciones por daños causados por tranvías, actualmente pendientes entre la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, continuarán tramitándose hasta su terminación; pero la Compañía podrá repetir contra el Fisco las sumas que fuere condenada a pagar en los fallos respectivos.

"En todo caso, el Fisco, o la Empresa Nacional de Transporte Colectivo, podrá actuar como parte directa en estos juicios".

El señor **Rivera**. — Vuelvo a pedir que se lea el artículo 6.o del convenio, pues me parece grave esta modificación, por cuanto hace responsable al Fisco por actos en los

que no ha tenido ninguna participación.

El señor **Secretario**. — El artículo 6.o del convenio sobre compraventa de los bienes afectos a los servicios tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad dice:

"Artículo 6.o Las indemnizaciones por accidentes del tránsito y por daños causados por los tranvías de Santiago y San Bernardo, desde el 7 de mayo de 1941, en que empezó la Administración Fiscal de los Tranvías, en adelante, serán de cuenta del Fisco, quien hace suyo cualquiera otra clase de reclamo, deuda u obligación contraída o motivada por la Administración Fiscal de los Tranvías desde la fecha ya expresada".

El señor **Rivera**. — Eso es categórico. Queda perfectamente en claro, con esa redacción que es responsable el Fisco desde el año 1941; pero con el agregado que hace la H. Cámara de Diputados puede ocurrir que se le haga responsable también de lo ocurrido con anterioridad al 7 de Mayo de 1941. En consecuencia, la disposición de la letra "B" que se debate, en vez de aclarar este punto, perturba el criterio y determina posibles responsabilidades que el Fisco no debe tener.

El señor **Ortega**. — Creo, como el H. señor Rivera, que la aprobación de este inciso significaría aceptar la extensión de las responsabilidades que fija el artículo 6.o del contrato vigente; parece que no ha sido éste el propósito de la modificación. En consecuencia, estimo que el H. Senado debe rechazarla.

El señor **Alessandri** (don Fernando). — Debe rechazarla.

El señor **Rivera**. — Que se rechace.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.) — Creo conveniente oír al señor Ministro de Hacienda en este punto, porque todas las modificaciones que se aceptaron en la Comisión contaron con su anuencia.

El señor **Videla** (Presidente). — La Mesa ha hecho saber al señor Ministro de Hacienda que se está discutiendo el proyecto.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.) — Quedaría pendiente el inciso.

El señor **Martínez Montt**. — Quedaría pendiente el artículo, en todo caso.

El señor **Rivera**. — Hay que dejarlo todo pendiente.

El señor **Domínguez**. — No tiene objeto, porque la disposición es demasiado clara.

En este caso no necesitamos al señor Ministro de Hacienda.

El señor **Rivera**. — Pero el H. Senador informante ha dicho otra cosa...

El señor **Videla** (Presidente). — Si le parece al H. Senado, podría dejarse pendiente hasta la llegada del señor Ministro de Hacienda, de acuerdo con lo solicitado por el H. señor Guzmán.

Acordado.

El señor **Secretario**. — Artículo 2.º del proyecto del H. Senado que ha pasado a ser artículo 4.º.

Su frase inicial se ha redactado como sigue: "Autorízase, también, al Presidente de la República, para contratar..., etc.". En el inciso 1.º, a continuación de las palabras: "contrato de compra", se ha intercalado lo siguiente: "a que se refiere el artículo 1.º", y se ha suprimido la frase final de este inciso que dice "en las provincias de Santiago y Valparaíso".

En el inciso 2.º se ha reemplazado la palabra "operaciones" por la siguiente: "obligaciones".

Se ha agregado el siguiente inciso final nuevo:

"Los empréstitos contratados por la Corporación de Fomento de la Producción en virtud de la autorización de esta ley, serán servidos por ella. La Empresa Nacional de Transportes Colectivos le entregará las sumas necesarias para hacer los servicios de intereses y amortizaciones. El Banco Central de Chile venderá directamente a la Corporación de Fomento de la Producción la cantidad necesaria de divisas para efectuar estos servicios sin la intervención del Consejo Nacional de Comercio Exterior. Las diferencias que el Banco Central de Chile realice entre el precio de adquisición y el de venta continuarán a beneficio fiscal. Las divisas así obtenidas sólo podrán ser empleadas por la Corporación de Fomento de la Producción para el servicio de los empréstitos a que se refiere este artículo".

El señor **Videla** (Presidente). — En discusión.

El señor **Rivera**. — ¿Qué estamos discutiendo?

El señor **Secretario**. — El artículo 2.º del H. Senado, que ha pasado a ser artículo 4.º, H. Senador.

El señor **Prieto**. — Tratemos también este artículo por incisos, señor Presidente.

El señor **Secretario**. — El señor Presi-

dente pone en discusión el inciso 1.º, que quedaría así:

"Autorízase, también, al Presidente de la República, para contratar por intermedio de la Corporación de Fomento de la Producción, préstamos y empréstitos, a corto y largo plazo, en moneda nacional o extranjera, dentro o fuera del país, y hasta por un total equivalente a US\$ 11.000.000, para dar cumplimiento al contrato de compra a que se refiere el artículo 1.º, y para mejorar y extender los sistemas de movilización colectiva de pasajeros".

El señor **Videla** (Presidente). — En discusión el inciso 1.º a que se ha dado lectura.

Ofrezco la palabra.

El señor **Errázuriz**. — ¿Me permite, señor Presidente?

¿Quedaría suprimida la frase que dice: "en las provincias de Santiago y Valparaíso"?

El señor **Videla** (Presidente). — Sí, H. Senador.

El señor **Errázuriz**. — No soy partidario de esta supresión, porque me parece que no hay conveniencia en extender la actividad de esta empresa a otras ciudades, antes de que se hayan visto sus resultados en Santiago y Valparaíso. Por otra parte, hay también conveniencia en que la suma que se autoriza contratar en empréstitos sea concentrada en su inversión en éstas dos ciudades, a fin de que siquiera en ellas se obtenga algún mejoramiento de la situación.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — En la Comisión se estableció esta disposición, precisamente, con la intención que impugna Su Señoría, es decir, de que la Empresa quede en situación de extender sus actividades a otras ciudades del país, si lo desea.

El señor **Errázuriz**. — Esperemos ver cómo funciona el servicio en éstas dos ciudades antes de extender su radio de acción. Por lo demás, no se trata de una suma de dinero tan enorme como para que pueda abarcarse a toda la República.

El señor **Videla** (Presidente). — ¿Su Señoría formula indicación para que se divida la votación?

El señor **Errázuriz**. — Sí, señor Presidente.

El señor **Videla** (Presidente). — Se pro-

cederá en esa forma, si le parece al H. Senado.

Acordado.

En votación.

El señor **Secretario**.— La indicación del H. señor Errázuriz, es para mantener en la parte final del artículo 2.º la frase que dice: "en las provincias de Santiago y Valparaíso".

El señor **Martínez Montt**.— Yo sería de opinión que todas las indicaciones se votarían al final.

• **Varios señores Senadores**. — ¡Nó!

El señor **Videla (Presidente)**.— Se pediría la continuidad de la discusión, H. Senador.

—Durante la votación.

El señor **Martínez (don Carlos A.)**. — Voto que sí, para que no se impida que la Empresa pueda extender sus servicios a otras ciudades, como Concepción, que está esperanzada en esta nueva Empresa para mejorar su servicio.

Es decir, voto por el informe de la Comisión, que suprime la frase.

El señor **Ortega**.— Voy a votar por el informe de la Comisión, señor Presidente, aún cuando comprendo que el monto del empréstito que se autoriza por esta ley, no va a alcanzar sino escasamente para lograr el objeto inicial del proyecto, o sea, la adquisición de los tranvías de Santiago.

El señor **Secretario**. — **Resultado de la votación: 16 votos por la afirmativa, 3 por la negativa, 2 abstenciones y 3 abstenciones por pareo.**

El señor **Videla (Presidente)**.— Desechada la indicación del H. señor Errázuriz, y se aprueba la redacción de la H. Cámara de Diputados.

El señor **Secretario**.— El inciso 2.º, con las enmiendas de la H. Cámara de Diputados, ha quedado en la forma siguiente:

"Estas operaciones no podrán devengar un interés superior al cinco por ciento (5 o/o) anual, y deberán amortizarse en un plazo no menor de cinco años".

El señor **Videla (Presidente)**.— En discusión este inciso.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, daré por aprobado este inciso.

Aprobado.

El señor **Secretario**.— El inciso 3.º dice como sigue:

"Los empréstitos contratados por la Corporación de Fomento de la Producción en virtud de la autorización de esta ley, serán servidos por ella. La Empresa Nacional de Transporte Colectivos le entregará las sumas necesarias para hacer los servicios de intereses y amortizaciones. El Banco Central de Chile venderá directamente a la Corporación de Fomento de la Producción la cantidad necesaria de divisas para efectuar estos servicios sin la intervención del Consejo Nacional de Comercio Exterior. Las diferencias que el Banco Central de Chile realice entre el precio de adquisición y el de venta, continuarán a beneficio fiscal. Las divisas así obtenidas sólo podrán ser empleadas por la Corporación de Fomento de la Producción para el servicio de los empréstitos a que se refiere este artículo".

El señor **Videla (Presidente)**. — En discusión este inciso.

Ofrezco la palabra.

El señor **Rivera**. — Yo me opongo a esta modificación, señor Presidente, principalmente porque no corresponde a la realidad. En efecto, los empréstitos que se autorizan en este proyecto serán contratados por el Presidente de la República para la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, y no para la Corporación de Fomento de la Producción; lo cual tiene mucha importancia, porque en este inciso se impone a la Corporación la obligación de servir estos empréstitos, es decir, se la deja obligada a cumplir un contrato de préstamo cuyo producto no recibe. Así, la Corporación puede verse expuesta a tener que servir estos empréstitos aun en el caso en que no se le entreguen los fondos necesarios para hacerlo. En este artículo se dice que la Empresa de Transportes Colectivos le entregará esos fondos, pero, ¿y si no se los entrega?

El señor **Guzmán (don Eleodoro E.)**. — ¿Y si se los entrega y la Corporación no paga los empréstitos?

El señor **Rivera**. — La situación que se crea con esta disposición está, como digo, fuera de la realidad.

En caso que la Empresa de Transporte Colectivo fracase, y no tenga el dinero necesario para entregar a la Corporación de Fomento, a fin de que ésta sirva los em-

préstitos, la Corporación quedará obligada a servir de todos modos empréstitos cuyo producto no ha recibido, con el peligro de desequilibrar sus presupuestos y malograr sus objetivos.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Es decir que se viene abajo todo el contrato...

El señor **Rivera**. — Está bien que se venga abajo la Empresa de Transporte si ésta hace disparates, pero no que se venga abajo la Corporación de Fomento.

El señor **Videla** (Presidente). — ¿Formula indicación para suprimir el inciso, Su Señoría?

El señor **Rivera**. — Desearía que se precisara bien este punto, y que nos pusiéramos de acuerdo en algo siquiera.

¿Para quién serán los dineros que se obtengan de los empréstitos? Para la empresa que se va a formar. Pero, ¿cómo se van a celebrar los contratos correspondientes? Por intermedio de la Corporación de Fomento, como lo dice el inciso primero de este artículo. La única intervención que tendrá la Corporación de Fomento será, pues, la de servir de intermediaria entre el Fisco y los prestamistas, pero no va a recibir nada. Y en cambio de no recibir nada tendrá la obligación de servir los empréstitos. Esto no es justo, no corresponde a la realidad y puede tener consecuencias gravísimas para la obtención de los fines que se tuvieron en vista al crear la Corporación de Fomento de la Producción. Por esto, creo que el inciso en discusión está de más.

Contrata el Presidente de la República; muy bien que contrate el Presidente, pero que las obligaciones que le impone el contrato las cumpla él, ya sea con las entradas especiales destinadas a cubrir estos empréstitos o con otras, puesto que se compromete la garantía fiscal. No tiene por qué responsabilizarse a la Corporación de Fomento de la Producción, que es uno de los socios desde que aporta quince millones de pesos.

El señor **Domínguez**. — No tendría por qué, a menos que ella sea la única que tenga crédito en el exterior.

El señor **Alessandri P.** (don Arturo). — Si la Empresa de Transportes Colectivos no paga, la Corporación de Fomento tiene derecho a ejecutarla.

El señor **Rivera**. — ¿Y qué va a sacar con eso? ¿Se apoderaría de los carros...?

El señor **Alessandri P.** (don Arturo). — Puede quitarle los bienes, en caso necesario.

El señor **Rivera**. — En este caso, la Corporación de Fomento hace solamente el papel de intermediario para facilitar la contratación de estos empréstitos, de manera que no puede estar obligada a servirlos. Obligarla a ello me parece que sería monstruoso.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda). — En realidad, lo que se trata de obtener en este inciso es la forma práctica de conseguir los empréstitos. La Corporación debe contratarlos, porque es la única que está en condiciones de hacerlo, y como los contrata con la garantía del Estado, éste será el responsable, en último término. Si fracasara la Empresa de Transporte, tendría que llegarse a un acuerdo entre la Corporación de Fomento y el Estado para hacer el servicio del empréstito; pero, en último término, sería el Estado el que pagaría.

El señor **Rivera**. — En realidad, no es la Corporación de Fomento de la Producción la que contrata el empréstito, pero mientras el Estado o la Empresa de Transportes Colectivos no paguen, los acreedores podrán embargar los bienes de la Corporación, tanto más cuanto que ésta tiene bienes en los Estados Unidos para satisfacer las necesidades derivadas del plan de electrificación, y lo que más interesa al país en estos momentos es, precisamente, este plan. En definitiva, no sólo va a ser responsable la Empresa de Transportes Colectivos, sino, en primer término, la Corporación, y si se le embargan sus bienes, se desbaratan todos sus planes.

Si el Estado contrata un empréstito por medio de la Corporación de Fomento de la Producción, el deudor no será solamente el Estado, sino también la Corporación, que ha contratado el empréstito.

Esto es verdaderamente monstruoso, una cosa completamente en desuso en materia comercial, absolutamente ajena a todo derecho.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda). — En el fondo, es la Corporación de Fomento la única que puede contratar estos empréstitos. No los tramita directamente el Gobierno de Chile, porque no puede hacer estas operaciones dentro de los reglamentos comerciales en uso. En este caso el Estado garantiza la operación, pero no puede decirse que quien hace la operación tiene que pagarla. Y volviendo a un ejemplo semejante al que nos ha puesto el Ho-

norable señor Rivera, puede decirse que el que contrata un empréstito en un banco, necesariamente se compromete a pagarlo, aunque tenga una garantía que lo respalde. A ningún banco se le ocurriría prestarle dinero al que habla a condición de que lo pagará otra persona. Entonces, ¿qué peligro corre la Corporación? El peligro de que se produzca el derrumbe de todo lo planeado y sobrevengan dificultades, sea porque la Empresa de Transportes no sirva el empréstito, o porque el Estado no pueda pagarlo. Pero estas cosas no se pueden prever en la ley, ya que hemos de suponer que todo ha de marchar normalmente.

El señor **Rivera**.— Olvida Su Señoría que en el inciso primero no se habla directamente de la Corporación, sino de una acción del Estado por intermedio de ella; de modo que la Corporación hace las veces de intermediario, y, como intermediario, no tiene responsabilidad.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda).— Tal vez debió decirse: que la Corporación contrataría con la garantía del Estado.

El señor **Ortega**.— No creo que exista la dificultad que señala el Honorable señor Rivera, porque el artículo, en su parte inicial, dice que quien contrata el empréstito es el Estado. En efecto, dice: "Autorízase, también, al Presidente de la República, para contratar...". Luego, el Presidente de la República, como Jefe del Estado, es quien va a contraer la obligación por intermedio de la Corporación. Y ¿qué responsabilidad tiene la Corporación en esto? A mi juicio, únicamente la que se desprende del hecho de que ella aporta capital a esta entidad. Responsabilidad por la suma que ella aporta. La Corporación de Fomento de la Producción aporta 15 millones de pesos. En las obligaciones que contrae una sociedad quedan comprometidos todos los socios que la componen. La Corporación es componente de la sociedad que se propone, en razón del capital aportado, que será de 15 millones de pesos. Esa es la responsabilidad que debe tener la Corporación; pero la responsabilidad del monto total del empréstito debe recaer sobre quien ha sido autorizado por la ley para contratarlo, es decir, sobre el Estado.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

¿Formula indicación el Honorable señor Rivera?

El señor **Rivera**.— Formulo indicación para que no se acepte el inciso; para que se rechace la modificación de la Honorable Cámara de Diputados, porque, según ella, se obliga a la Corporación a servir empréstitos que ella sólo contrata como intermediaria, pero de cuyo servicio es responsable el Fisco.

El señor **Videla** (Presidente).— En votación.

El señor **Secretario**.— El señor Presidente pone en votación si se acepta o no la modificación de la Honorable Cámara de Diputados que consiste en agregar el inciso tercero a que se ha dado lectura.

El señor **Martínez Montt**.— Rogaría que se leyera nuevamente.

El señor **Secretario**.— El inciso es el siguiente:

"Los empréstitos contratados por la Corporación de Fomento de la Producción en virtud de la autorización de esta ley, serán servidos por ella. La Empresa Nacional de Transportes Colectivos le entregará las sumas necesarias para hacer los servicios de intereses y amortizaciones. El Banco Central de Chile venderá directamente a la Corporación de Fomento de la Producción la cantidad necesaria de divisas para efectuar estos servicios sin la intervención del Consejo Nacional de Comercio Exterior. Las diferencias que el Banco Central de Chile realice entre el precio de adquisición y el de venta, continuarán a beneficio fiscal. Las divisas así obtenidas sólo podrán ser empleadas por la Corporación de Fomento de la Producción para el servicio de los empréstitos a que se refiere este artículo".

El señor **Martínez Montt**.— Encuentro razón al H. señor Rivera y pediría que esta parte volviera a Comisión para que se le diera otra redacción.

El señor **Videla** (Presidente).— Estamos en votación, señor Senador.

El señor **Secretario**.— El señor Presidente pone en votación si se acepta o no la modificación introducida por la H. Cámara de Diputados.

Durante la votación

El señor **Domínguez**.— Voto que sí, a pesar de que la redacción no está clara.

El señor **Walker**.— Entiendo que la Corporación de Fomento de la Producción va a obrar como simple intermediaria, o sea, como una rama de la organización estatal.

Ella aparenta ser la deudora, pero se establece un mecanismo mediante el cual se le dan los fondos para pagar el empréstito. Si no le da esos fondos la Empresa de Transporte, responde el Fisco. De modo que, en realidad, la Corporación es una simple intermediaria que, en definitiva, no responde con sus propios fondos. Son los fondos del Estado los que garantizan el cumplimiento de estas obligaciones.

Por eso, voto que sí.

El señor **Martínez Montt**. — Como firmante del informe, voto que sí; pero creo que la Corporación de Fomento de la Producción va a tener una doble responsabilidad: el aporte del capital y el pago de las obligaciones en el caso de que no sean pagadas por la Empresa de Transporte.

El señor **Ortega**. — Creo que la redacción de esta modificación no es la que más convenía ni la que traduce verdaderamente el pensamiento que se quería expresar. No obstante, voy a votar afirmativamente el proyecto, porque creo que el debate ha dejado esclarecido el sentido de la ley.

El señor **Secretario**. — **Resultado de la votación: 16 votos por la afirmativa, 3 por la negativa y 2 abstenciones por pareo.**

El señor **Videla** (Presidente). — Aprobada la modificación propuesta por la H. Cámara de Diputados.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Ahora que está presente el señor Ministro de Hacienda, podríamos tratar la parte pendiente del artículo 1.º.

El señor **Secretario**. — Había quedado pendiente la discusión del artículo 1.º en la letra B, que dice:

“B. Deberán agregarse los siguientes incisos al artículo 6.º del Convenio:

“No obstante lo dispuesto en este artículo, los juicios sobre cobro de indemnizaciones por daños causados por tranvías, actualmente pendientes ante la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, continuarán tramitándose hasta su terminación; pero la Compañía podrá repetir contra el Fisco las sumas que fuere condenada a pagar en los fallos respectivos.

En todo caso, el Fisco o la Empresa Nacional de Transportes Colectivos podrán actuar como parte directa en estos juicios”.

El señor **Errázuriz**. — Habría que leer el artículo 6.º del Convenio.

El señor **Walker**. — Podría leerse de nuevo.

El señor **Secretario**. — Dice así:

“Artículo 6.º.—Las indemnizaciones por accidentes del tránsito y por daños causados por los tranvías de Santiago y San Bernardo, desde el 7 de Mayo de 1941, en que empezó la Administración Fiscal de los Tranvías, en adelante, serán de cuenta del Fisco, quien hace suyo cualquiera otra clase de reclamo, deuda u obligación contraída o motivada por la Administración Fiscal de los Tranvías desde la fecha ya expresada”.

El señor **Ortega**. — Se ha hecho notar que de los agregados propuestos en el proyecto de la H. Cámara de Diputados, el primer iuciso extiende la responsabilidad de la Compañía a los casos de accidentes ocurridos con anterioridad a la fecha en que comenzó la Administración Fiscal.

El señor **Walker**. — Para que el señor Ministro pueda formarse juicio del debate habido, quiero decir que yo estimo que no tiene este inciso el alcance que le ha atribuido el H. señor Rivera.

El Convenio establece el principio general de que las indemnizaciones se van a pagar y dice que se pagarán las indemnizaciones que correspondan desde que el Fisco tomó a su cargo la administración de esta Empresa.

El inciso que agregó la H. Cámara de Diputados se limita a decir que, no obstante esto, continuarán tramitándose hasta su terminación los juicios pendientes, pero modifica el principio sentado en el Convenio, es decir, no extiende las responsabilidades del Fisco. Es simplemente una disposición de carácter procesal, porque como no se sabe a quién dirigirse, los juicios seguirán su curso y, una vez terminados, se podrá cobrar al Fisco lo que le corresponda pagar.

Por lo tanto, a mi modo de ver, esto no importa innovar en el principio general establecido en el Convenio.

El señor **Videla** (Presidente). — Solicito el asentimiento de la Sala para prorrogar la hora hasta terminar el artículo 1.º.

Acordado.

Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda). — La interpretación que los miembros abogados de la Comisión de la H. Cámara de Diputados dieron a esta disposición, es la misma que acaba de dar el H. señor Walker. Dijeron que ellos contemplaban así la

situación que podía presentarse de un accidentado que no encontrara a quién demandar. Recurrieron, entonces, a fin de evitar esa dificultad, a establecer este procedimiento.

Desgraciadamente, el Ministro que habla no es abogado y en esta materia los Honorables Senadores saben mucho más que el Ministro.

El señor Rivera.—Yo respeto, como el que más, la opinión de mi distinguido colega, H. señor Walker; pero me alarma la frase final de este artículo. Está bien todo lo demás; está perfectamente bien explicado por el H. señor Walker: los juicios pendientes se seguirán tramitando; pero agrega después este inciso: "... la Compañía podrá repetir contra el Fisco las sumas que fuere condenada a pagar en los fallos respectivos". ¿Qué fallos respectivos? Los que resulten de los juicios que se siguen tramitando. Esto puede dar derecho a la Compañía para repetir contra el Fisco sumas que fuere obligada a pagar por fallos en juicios que no sean de responsabilidad del Fisco.

El señor Walker.—¿Me permite, señor Presidente?

Esa frase que alarma a mi H. colega no tiene otro alcance que el de que la Compañía podrá repetir contra el Fisco las sumas que fuere condenada a pagar, cuando dicha repetición proceda. Porque ya el inciso 1.º de este artículo ha establecido en qué casos es responsable el Fisco, de modo que si en alguno resultare responsable, es claro que la Compañía puede repetir. En una palabra: no se amplía el concepto contenido en el artículo 6.º del convenio.

Lo que nos ha perturbado un poco en la discusión, es que tenemos este agregado, este inciso, y no tenemos a la vista el texto del Convenio.

Por lo demás, me parece que la historia fidedigna del establecimiento de la ley podría contribuir a disipar cualquiera duda que hubiera al respecto.

El señor Ortega.—Yo creo que el inciso agregado ofrece los inconvenientes que se han señalado, porque la frase inicial de este inciso expresa: "No obstante, lo dispuesto en este artículo", que es como decir que la disposición no va a regir para este efecto. En consecuencia, el inciso contradice al artículo, ya que las palabras "no obstante" envuelven un concepto contradictorio con lo expresado anteriormente, es decir,

alteran la disposición substantiva del artículo 6.º del Convenio.

El señor Errázuriz.—Yo también encuentro que la forma en que se halla redactado este inciso induce a creer que no se refiere a los juicios originados con posterioridad a la fecha indicada en el inciso anterior, sino a todos los juicios que estén pendientes, sean posteriores o anteriores a esa fecha.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

El señor Secretario.—El señor Presidente pone en votación si se acepta o no la modificación de la H. Cámara de Diputados, que tiene por objeto agregar al artículo 6.º del Convenio lo dispuesto en la letra "B" de este artículo.

—Durante la votación:

El señor Martínez (don Carlos A.).—Me parece que con las explicaciones dadas por el H. señor Walker, queda muy claro este inciso. Voto que sí.

El señor Secretario.—Resultado de la votación: 15 votos por la afirmativa y 3 por la negativa.

El señor Videla (Presidente).—Aprobada la modificación de la H. Cámara de Diputados.

El señor Secretario.—En seguida, la H. Cámara de Diputados propone como artículo 2.º, el inciso segundo del artículo 1.º del H. Senado, pero redactado en la siguiente forma:

"Artículo 2.º Se autoriza, asimismo, al Presidente de la República, para ceder o aportar a la Sociedad que se forma, con el objeto indicado en el artículo 5.º de esta ley, los derechos y obligaciones emanados del convenio a que se refiere el artículo anterior".

El señor Rivera.—¿No se había prorrogado la hora únicamente hasta despachar el artículo 1.º?

El señor Secretario.—Hasta despachar el artículo 1.º del H. Senado, que se compone de tres artículos, según las modificaciones introducidas por la H. Cámara de Diputados.

El señor Videla (Presidente).—En discusión la modificación propuesta por la H. Cámara de Diputados.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, daré por aprobada la modificación propuesta.

El señor **Rivera**.— Me abstengo de votar, señor Presidente.

El señor **Videla** (Presidente).— Aprobada la modificación, con la abstención del H. señor **Rivera**.

El señor **Secretario**.— A continuación, y como artículo 3.º, la H. Cámara de Diputados ha consultado el siguiente nuevo:

"Artículo 3.º—Apruébase el convenio suscrito con fecha 7 de enero de 1944 entre el Ministro de Hacienda don Arturo Matte Larraín y el Vicepresidente de la South American Power Company, don Eduardo Salazar, sobre promesa de venta al Fisco y opción de éste a comprar los derechos que la expresada Empresa tiene en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, con las siguientes modificaciones:

A.—En el inciso 1.º del artículo 14 debe suprimirse la frase: "... y deberá consultar los recursos necesarios para dar cumplimiento a lo aquí estipulado".

B.—Debe suprimirse el inciso final del artículo 14, y

C.—Debe redactarse el artículo 15 así:

"Artículo 15.—Para los efectos de esta promesa de venta, la vendedora constituye domicilio en esta ciudad".

La autorización a que se refiere el artículo 1.º de esta ley quedará, en todo caso, subordinada al otorgamiento definitivo, con las modificaciones indicadas, de la promesa de venta y opción de compra que se aprueba por el presente artículo".

El señor **Videla** (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

El señor **Errázuriz**.— Quisiera saber de parte del señor Ministro de Hacienda si la Sociedad que ha firmado este convenio con el antecesor del señor Ministro, acepta estas modificaciones.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda).— Sí, H. Senador, las acepta. Hay una serie de gestiones en tramitación entre el Gobierno y la Compañía, y entre ellas se encontraba una tendiente a obtener la aceptación de estas modificaciones, cosa que se ha conseguido.

El señor **Ortega**.— Si así no fuera, no se podría iniciar la redacción de la primera parte del artículo diciendo: "Apruébase el convenio suscrito...".

El señor **Errázuriz**.— Justamente, podía no haberse aceptado el convenio con estas modificaciones.

El señor **Ortega**.— Hay aquí una cita referente al artículo 14 del Convenio. Conveniría leerlo.

El señor **Secretario**.— El convenio a que se refiere este artículo 14 no está en el expediente.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda).— Está impreso. No lo tengo aquí.

El señor **Videla** (Presidente).— Quedaría pendiente la discusión de este artículo.

Acordado.

Se levanta la sesión.

Se levantó la sesión a las 19 horas, 8 minutos.

Juan Echeverría Vial,
Jefe de la Redacción.