

# Sesión 43.a Extraordinaria, en Martes 6 de Febrero de 1945

(Sesión de 11.15 a 13 horas)

## PRESIDENCIA DEL SEÑOR BARRENECHEA

### INDICE GENERAL DE LA SESION

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

#### I.— SUMARIO DEL DEBATE

- 1.—A petición del señor Del Río, Ministro de Salubridad, se acuerda tratar sobre la tabla el proyecto que modifica la ley N.º 7.874, que creó la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios, y es aprobado.
- 2.—Se pone en discusión el proyecto relativo al convenio suscrito entre el Gobierno de Chile y la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, sobre compraventa de los servicios tranviarios de dicha Compañía, y a la creación de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, y queda pendiente el debate.

#### II.— SUMARIO DE DOCUMENTOS

1.—Mensaje con que S. E. el Presidente de la República somete a la consideración del Congreso Nacional un proyecto que modifica la ley 7.874, que creó la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios.

2 y 3.—Informe de las Comisiones de Gobierno Interior y de Hacienda, respectivamente, recaídos en el proyecto de ley que aprueba el convenio suscrito entre el Ministro de Hacienda y el Presidente de la Compañía Chilena de Electricidad Ltda., relativo a la compra de los bienes afectos al servicio tranviario de Santiago.

#### III.— ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

#### IV.— DOCUMENTOS DE LA CUENTA

##### N.º 1.—MENSAJE DE S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

“Santiago, 5 de febrero de 1945.

##### CONCIUDADANOS DEL SENADO Y DE LA CAMARA DE DIPUTADOS.

Con fecha 23 de septiembre del año recién pasado y por medio de la Ley N.º 7.874, se creó la institución denominada “Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios”, cuyo objeto será la construcción y transformación de hospitales.

El capital de la Sociedad, de acuerdo con el artículo 3.º, será de \$ 200.000.000, dividido en diez millones de acciones de \$ 20 cada una, capital que podrá ser aumentado por acuerdo de la Junta Extraordinaria de Accionistas, hasta un 50 o/o más.

Las acciones en conformidad al artículo 4.º serán al portador y su posesión se justificará con la tenencia del título correspondiente

El propósito que se tuvo en vista para dictar la ley 7.874 fué, como es lógico suponer, el de procurar atraer capitales tanto del Estado y la Beneficencia Pública como de los particulares. Para asegurar el cumplimiento de estos fines se asignó un dividendo del 8 o/o a las acciones.

El artículo 21 de la referida ley estatuye que la Sociedad no estará afectada a las contribuciones que gravan a las Sociedades Anónimas. Sus bienes, agrega, estarán exentos de toda contribución o impuesto fiscal y sobre los dividendos que reparta no regirá el impuesto global complementario.

No obstante, siendo estas acciones al portador, deberán pagar un impuesto del 20 o/o sobre sus dividendos, de acuerdo con las leyes en vigor.

Pues bien, al crearse la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios se tomó como pauta la ley que creó la Sociedad Constructora de Establecimientos Educativos, la cual exime a los dividendos de las acciones, y a los actos y contratos que ejecute o celebre, del pago de impuestos, dándole una ventaja que indiscutiblemente permite interesar al capital privado para suscribir acciones que representen una inversión remunerativa.

El fin de ambas instituciones es semejante, por cuanto dan un vigoroso impulso a servicios de utilidad pública como la enseñanza y la asistencia social. Por lo tanto, es aconsejable asimilarlas en las ventajas de orden tributario que gocen.

En mérito de las razones expuestas, vengo en someter a vuestra consideración para que, con el carácter de urgente, sea tratado en el actual período extraordinario de sesiones, el siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

**Artículo 1.º** — Se aplicará a la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios, a los actos y a los contratos que ésta ejecute o celebre, a los dividendos de sus acciones, y a todos los bienes sociales, el artículo 18 de la ley 5,989, de 1937, substituído por el inciso 3.º del artículo 1.º de la Ley N.º 7,061, de septiembre de 1941.

**Artículo 2.º** — Autorízase al Presidente de la República para refundir en un solo texto, la ley N.º 7,874, de 1944, la Ley 8,066, de enero de 1945, con las disposiciones de la presente ley, y para darle la numeración correspondiente.

**Artículo 3.º** — Esta ley empezará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

(Fdos.): J. A. Ríos.— S. del Río".

#### N.º 2.—INFORME DE LA COMISION DE GOBIERNO INTERIOR

##### "HONORABLE CAMARA:

La Comisión de Gobierno Interior pasa a informar el proyecto de origen en el Honorable Senado, calificado de "simple urgencia", por el cual se 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 Limitada, don Joseph Cussen, sobre compraventa de los bienes que constituyen o forman los servicios tranviarios de dicha Compañía; y que crea la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

Durante el estudio de esta importante iniciativa legal, la Comisión fué asesorada y contó con la colaboración de los señores Santiago Labarca, Ministro de Hacienda; Miguel Vergara Imas, Gerente de la Administración Fiscal de la Empresa de Tranvías; Alfredo Lagarrigue y Osvaldo García Burr, Presidente del Sindicato de Dueños de Autobuses. Por la Corporación de Fomento de la Producción, concurrió a la Comisión el Vicepresidente Ejecutivo, señor Oscar Gajardo Villarreal.

Con el objeto de conocer diversas opiniones en

relación con el proyecto en estudio y, especialmente, en lo relacionado con la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, se oyó al Vicepresidente de la South American Power, señor Eduardo Salazar, y a los señores Alcaldes de las Municipalidades de Providencia, Ñuñoa, San Miguel, San Bernardo y La Cisterna. No concurrieron a la sesión que expresamente se destinó a este efecto, los Alcaldes de las Municipalidades de Santiago y Valparaíso, a quienes también se invitó. Por último, se oyó al Director del Tránsito de la Municipalidad de Santiago, señor Delpiano.

El objeto fundamental que persigue este proyecto de ley es el de dar una solución definitiva al agudo problema de la movilización, que durante los últimos años, por diversas razones, se ha ido agravando, al punto de constituir hoy uno de los más serios que han debido abordar los Poderes Públicos. Con este propósito se han hecho muchos ensayos y son diversas las iniciativas que el propio Congreso Nacional ha considerado a partir del año 1941. En efecto, recordará la Honorable Cámara que por ley N.º 6,932 se autorizó al Presidente de la República para que, en representación del Fisco y de las Municipalidades de la provincia de Santiago, interesadas en el problema de la movilización, resolviera, dentro del plazo de 120 días, las dificultades originadas en los servicios de transporte colectivo, para cuyo efecto podría convenir modificaciones al contrato vigente, celebrado entre el Gobierno de Chile, el Fisco, la Municipalidad de Santiago y las Compañías Chilenas de Electricidad Limitada y de Tracción y Alumbrado de Santiago, aprobado por Decreto con Fuerza de Ley N.º 29, de 11 de marzo de 1931. Esta ley consideró como una sola Empresa las Compañías ya mencionadas.

En mayo del año 1941, dentro de los propósitos del Gobierno de solucionar el problema de la movilización, el Fisco tomó por su cuenta la administración de los servicios tranviarios, situación que se ha prolongado hasta hoy y a la cual se pondrá término con el proyecto de ley en examen.

Posteriormente, en diciembre del año 1942, el Ejecutivo solicitó y obtuvo del Congreso Nacional la designación de una Comisión Mixta de Senadores y Diputados que se encargó de estudiar en toda su integridad el problema de la movilización colectiva en el país, para llegar a proponer un proyecto de ley de nacionalización de los servicios eléctricos y de control estatal de los servicios de transporte colectivo. Como resultado del estudio hecho por dicha Comisión Mixta, el Ejecutivo envió un Mensaje a la Cámara de Diputados que contiene, substancialmente, las ideas a que arribaron los señores Senadores y Diputados en aquella oportunidad. La Comisión de Gobierno Interior de esta Cámara estudió detenidamente dicho proyecto de ley y, en conformidad a las disposiciones del Reglamento Interior, después de su informe favorable, él pasó al estudio de la Comisión de Hacienda, de cuyo conocimiento pende en la actualidad.

Siempre teniendo en vista la necesidad de llegar cuanto antes a una solución respecto de los servicios tranviarios de Santiago y Valparaíso, el Gobierno entró en conversaciones directas con los representantes de la Compañía Chilena de Electricidad y de la South American Power Company. Fruto de este entendimiento fueron los contratos

ad-referendum suscritos entre el Ministro de Hacienda, don Arturo Matte Larraín, en representación del Gobierno y del Fisco de Chile, y de los señores Joseph Cussen y Eduardo Salazar, respectivamente, en representación de las mencionadas compañías, con fechas 6 y 7 de enero de 1944.

El proyecto de ley aprobado por el Honorable Senado, como se ha dicho, autoriza al Presidente de la República para llevar a efecto el convenio de compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad y subordina tal autorización a la condición de que la South American Power mantenga y ratifique el derecho de opción del Fisco, durante el plazo de cinco años, para adquirir los bienes de dicha Compañía, según el contrato de promesa de venta y opción suscrito el 7 de enero de 1944.

El Honorable Senado, junto con autorizar la realización del contrato ad-referendum, en el proyecto de ley que ha remitido a esta Cámara, legisla sobre la formación de una Sociedad, que se denominará Empresa Nacional de Transportes Colectivos, y determina las normas fundamentales a que ella estará sujeta.

Por consiguiente, las ideas fundamentales del proyecto de ley, pueden resumirse en las siguientes:

1.º— Autorización al Presidente de la República para llevar a efecto el convenio sobre compraventa de los bienes afectos a los servicios tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada.

2.º— Subordinación de dicha autorización al hecho de que la South American Power Co., mantenga y ratifique el derecho de opción del Fisco, durante el plazo de cinco años, para adquirir los bienes de dicha Compañía, en conformidad al contrato ad-referendum de opción y promesa de venta de los valores y derechos de ésta en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, suscrito el 7 de enero de 1944 entre el Ministro de Hacienda y el señor Eduardo Salazar; y

3.º— Formación de la Sociedad denominada "Empresa Nacional de Transportes Colectivos", que tendrá por objeto la prestación de servicio de transporte colectivo de pasajeros, urbanos e interurbanos, con participación del Fisco, de la Corporación de Fomento de la Producción y de la Compañía Chileno de Electricidad Limitada.

#### Adquisición de los servicios tranviarios

En el artículo 1.º del proyecto del Senado se aprueba el convenio sobre adquisición de los bienes que la Compañía Chilena de Electricidad utiliza en los servicios tranviarios de Santiago y sus alrededores, de San Bernardo y de Valparaíso, que están formados por:

a) El material rodante, vías férreas, postes, líneas aéreas y alimentadores, que constan de los inventarios 1 y 2 y planos que forman parte del contrato; y

b) Las maestranzas y depósitos con sus maquinarias, talleres, instalaciones, herramientas, bienes muebles, útiles de oficina y demás propiedades ubicadas en Santiago y Valparaíso, que constan en los inventarios 3 y 4 y planos que también forman parte del contrato que se aprueba por el proyecto.

Las estipulaciones detalladas sobre la compraventa de estos bienes, aparecen en el contrato suscrito el 6 de enero de 1944 entre el señor Matte Larraín y el señor Joseph J. Cussen y, fundamentalmente pueden sintetizarse en lo siguiente: el precio de compra era de tres millones de dólares; los bienes se venden libres de todo gravamen; la entrega de los servicios tranviarios importa la transferencia de los permisos, concesiones y contratos fiscales y municipales relacionados con los servicios de tranvías en todas las comunas en que los tiene la Compañía (especialmente los mencionados en el artículo 11 del contrato); obligación de la Compañía de suministrar energía eléctrica suficiente para los servicios tranviarios y de trolley-bus en las condiciones y a los precios señalados en el artículo 14, y el pago de \$ 29.605.000 en moneda legal o de 995.000 dólares, a opción del Fisco, a que se reduce, a manera de transacción, la deuda a favor de la Compañía proveniente del suministro de energía eléctrica y servicios, materiales y repuestos entregados por ella a la Administración Fiscal de los Tranvías de Santiago y San Bernardo, desde el 7 de mayo de 1941 hasta el 31 de diciembre de 1943, según lo establecido en el artículo 4.º del contrato, y que, era avaluadas, según el mismo, en \$ 61.900.000.

El precio de venta de tres millones de dólares, fué modificado por el Senado en cuanto a su forma de pago, ordenando que un millón de dólares sean pagados al contado y sesenta millones de pesos, moneda legal, en acciones de la nueva Sociedad que se forme para explotar los servicios.

La Comisión de Gobierno Interior, como el Honorable Senado, considera conveniente la adquisición de los bienes en el precio señalado, toda vez que en conformidad a los avalúos practicados últimamente sólo las propiedades que se adquieren pueden ser estimadas en una suma superior a \$ 50.000.000, aparte de las instalaciones y material rodante, que se calcula en una suma equivalente a los mismos \$ 50.000.000, o más.

El estudio detenido que sobre este particular hizo la Comisión, permite aseverar que, sin necesidad de hacer un análisis minucioso de los bienes, objetos de la compraventa, han sido avaluados en condiciones favorables para el comprador, máxime si se advierte que el vendedor recibirá al contado sólo la suma de un millón de dólares, pues, el saldo de sesenta millones de pesos, moneda legal, será el aporte de ella a la nueva Sociedad que se forme para explotar los servicios de transporte, los cuales se estimarán como acciones preferidas a la par, con un dividendo acumulativo del 5 o/o anual, según las modificaciones que ha acordado introducir la Comisión.

Respecto del pago opcional por parte del Fisco, de 995.000 dólares, en la ciudad de Nueva York, libres de todo impuesto fiscal y municipal, o de \$ 29.605.000, en moneda legal, en Santiago de Chile, en compensación de las deudas de la Administración Fiscal avaluadas en \$ 61.900.000 y de la renuncia de parte de la Compañía del cobro de \$ 2.500.000 entregados a la misma Administración Fiscal para el pago de sueldos y jornales acordado sin intervención de la Compañía, la Co-

misión de Gobierno Interior ha modificado substancialmente el proyecto del Honorable Senado.

Efectivamente, en el artículo 1.º del proyecto, el Honorable Senado propone introducir una modificación al contrato y ordena redactar la letra a) del artículo 4.º del convenio, de manera que se establezca que se pagará a la Compañía la suma de treinta millones de pesos, moneda legal, en acciones de la Sociedad o Empresa Nacional de Transportes Colectivos, estimadas a la par, en vez de los pagos opcionales en dinero efectivo que especifica dicha letra.

El señor Ministro de Hacienda fué encomendado por la Comisión para obtener de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada la aceptación de esta enmienda. Expresó el señor Ministro que la Compañía había denegado su aceptación, fundada en que había hecho el máximum de concesiones al señor Ministro de Hacienda don Arturo Matte Larraín, cuando suscribió el contrato, al transigir en el pago opcional de que ya se ha hablado.

La Comisión de Gobierno Interior, no obstante, ha estimado que es ésta la única manera de poder pagar los alcances en favor de la Compañía, y ha insistido en el mantenimiento de esta forma de pago, porque considera que el Fisco no está en situación de hacer mayores desembolsos para adquirir servicios que comercialmente considerados, en las condiciones actuales, no reportan utilidad alguna ni han reportado nunca hasta ahora a la Compañía propietaria. Además, cabe advertir que con el proyecto en estudio deberá desembolsar fuertes sumas para pagar el precio de compra y aportar a la nueva Sociedad la suma de 105 millones de pesos en que se fija la contribución del Fisco a ella. Tal sacrificio, sólo se hace frente a la necesidad imperiosa de solucionar uno de los más graves problemas de la hora presente, como es el de los servicios tranviarios de Santiago y Valparaíso.

Por otra parte, la Compañía, con la realización de este contrato, obtendrá en el futuro un beneficio evidente, cual es el que significará el pago del suministro de energía eléctrica para los servicios tranviarios y de trolley-bus, mensualmente, en los precios y en la forma indicados en los artículos 14 y 15 del convenio, pago que, a decir verdad, hasta ahora no le ha sido posible obtener, por las pérdidas que arrojaba la Administración de los mismos cada ejercicio financiero, tanto durante la Administración Fiscal después del año 1941, como cuando estaba en poder de la Compañía Chilena de Electricidad como entidad independiente, antes de la vigencia de la ley N.º 6.932, que ordenó fusionarlas en una sola a ambas Compañías.

A mayor abundamiento, la proposición en que se mantiene la Comisión de Gobierno Interior significa para la Compañía un beneficio que, en el carácter de compensatorio, se le confiere en el proyecto. Considerada la deuda en la suma de treinta millones de pesos que se le entregan en acciones preferidas, estimadas a la par, de la Sociedad que se forma, por dichas acciones se da derecho a la Compañía Chilena de Electricidad a un nuevo Director en el Consejo de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, en circunstancias que, por los sesenta millones de pesos, correspondientes a parte del precio, sólo se le otorgaba derecho a designar un Director.

Otra de las estipulaciones del convenio, digna de mención expresa, es la que se refiere al suministro de energía eléctrica para los servicios tranviarios y de trolley-bus que mantendrá la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, a los precios que se señalan en el artículo 14 del contrato ad-referéndum durante los primeros cinco años, contados desde el 1.º de enero de 1944. El primer año será de \$ 0,225 moneda legal el kilowatt-hora; el segundo año de 25 centavos el kilowatt-hora; el tercer año de 27 y medio centavos el kilowatt-hora, y el cuarto y quinto años, de 31,3 centavos, moneda legal el kilowatt-hora. Después de estos cinco años, la tarifa será la que de común acuerdo establezcan las partes.

La causa de la fijación de las tarifas de energía eléctrica que, preferentemente, deberá proporcionar la Compañía a la Empresa de Transportes, por un plazo de cinco años, debe encontrarse en la relación que existe entre este convenio y el otro suscrito entre el Ministro de Hacienda y el Vicepresidente de la South American Power, de opción y promesa de venta de los derechos y valores que éste tiene en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, opción que se concede al Fisco por el plazo de cinco años, contados a partir de la fecha en que se apruebe el contrato de adquisición de los servicios de tranvías por el Congreso Nacional; plazo que será prorrogable por acuerdo de las partes. Respecto de dicho contrato se darán las explicaciones del caso más adelante.

Por otra parte, debe advertirse que la Corporación de Fomento de la Producción, al cabo de cinco años, seguramente estará en situación de suministrar energía eléctrica a la Empresa de Transportes, de las plantas que está instalando o ya ha instalado a través del país. Para este efecto los artículos 16 y 17 del contrato de compraventa, consideran estos casos y ordenan al Fisco y a la Compañía celebrar los convenios necesarios para determinar las facilidades o compensaciones que mutuamente se concedan a fin de que la energía sea transmitida y distribuida para el uso de los sistemas de locomoción a que se refiere dicho contrato. Asimismo, previenen la celebración de un convenio para el uso recíproco, en común, de los postes, torres e instalaciones correspondientes, que queden del dominio de cada una de las partes, con el objeto de facilitar la buena operación de sus respectivos sistemas eléctricos y de movilización.

Por consiguiente, la Comisión de Gobierno Interior estima prudente autorizar al Presidente de la República para llevar a efecto el contrato de adquisición de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad, cuyas estipulaciones fundamentales han sido analizadas precedentemente, con las siguientes modificaciones:

a) La que le introdujo el Honorable Senado respecto del precio de la compraventa, que serán las cantidades de un millón de dólares, pagaderos al contado, y sesenta millones de pesos, moneda legal, pagaderos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 7.º de esta ley, estimadas a la par;

b) La letra a) del artículo 4.º, deberá redactarse en forma de establecer que se pagará a la Compañía la suma de treinta millones de pesos, moneda legal, en acciones de la misma Sociedad.

estimadas a la par, en vez de los pagos opcionales en dinero efectivo que especifica dicha letra;

c) Deberá suprimirse el artículo 5.º del convenio, que está relacionado con los pagos opcionales ya referidos, y

d) Deberá agregarse al artículo 6.º del convenio, el siguiente inciso:

"No obstante lo dispuesto en este artículo, los juicios sobre cobros de indemnizaciones por daños causados por tranvías, actualmente pendientes contra 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".

Este inciso, como se comprenderá fácilmente, propone con el objeto de evitar a los actuales demandantes por las acciones deducidas contra la Compañía, iniciar nuevas demandas contra los sucesores de los derechos y obligaciones de ésta, quedando radicada su responsabilidad; pero pudiendo repetir el pago contra quien resulte en definitiva el responsable por las sumas correspondientes, en conformidad a lo que se estipula en la cláusula que se modifica.

#### Opción de compra de los derechos de la South American Power en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada

La segunda idea fundamental que contiene el proyecto de ley aprobado por el Honorable Senado, se refiere a subordinar la adquisición de los servicios tranviarios a la condición de que "la Compañía Chilena de Electricidad Limitada mantenga y ratifique el derecho de opción del Fisco, durante el plazo de cinco años, para adquirir los bienes de la mencionada Compañía", según los términos literales del inciso 3.º del artículo 1.º de dicho proyecto.

Seguramente, ha sido en esta materia, donde la Comisión de Gobierno Interior ha manifestado un criterio substancialmente diverso del expresado por la Cámara Alta.

Desde luego, cabe advertir un error manifiesto en el inciso antes transcrito. No es a la Compañía Chilena de Electricidad a la que debió referirse, sino a la South American Power Company, empresa propietaria del 93 o/o de las acciones de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, y con la cual se celebra el contrato de opción y promesa de venta que analizaremos a continuación.

Con fecha 7 de enero de 1944, el señor Ministro de Hacienda don Arturo Matte, en representación del Supremo Gobierno y del Fisco chilenos, y don Eduardo Salazar, Vicepresidente de la South American Power Co., suscribieron un contrato ad-referéndum de opción y promesa de venta de los valores y derechos de la mencionada Compañía en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, según el cual contrato unilateral la Compañía se compromete a vender y el Fisco tendrá la opción de comprar los derechos y valores que se especifican en el artículo 1.º, en el plazo de cinco años, contados —como se ha dicho—, desde que quede aprobado por el Congreso Nacional el contrato de adquisición de los servicios tranviarios. El precio total de la promesa de venta y opción de compra, al 1.º de septiembre de 1941, se fija en la cantidad de 52 millones de dólares, con los

incrementos y disminuciones que se consignan en el artículo 2.º de dicho instrumento. Los artículos siguientes contienen normas relacionadas con la vigencia de la opción y el pago parcial del precio en el caso de que el Fisco haga uso del derecho de compra. Finalmente, el artículo 14 establece que para hacer uso de la opción que se concede por este contrato, es necesaria su aprobación por ley, la que otorgará el carácter de tal a sus estipulaciones "y deberá consultar los recursos necesarios para dar cumplimiento a lo aquí estipulado". Una vez aprobado en esta forma, agrega, se otorgará una escritura pública en la que conste dicha promesa de venta, en la cual se incorporará la ley aprobatoria. El inciso final del artículo 14 previene que "tanto el Fisco como la Vendedora quedarán libres de todo compromiso y este contrato no tendrá valor alguno, si no se lleva a efecto la compraventa de los sistemas tranviarios de Santiago, San Bernardo y Valparaíso, antes del 7 de julio de 1944". Por último, el artículo 15 expresa que para todos los efectos de esta promesa de venta, la Vendedora constituye su domicilio en la ciudad de Nueva York, Two Rector St. piso 24.

Como se ha dicho anteriormente, el Honorable Senado en el inciso último del artículo 1.º sólo se limitaba a subordinar la autorización de compra de los tranvías a la condición de mantener y ratificar el derecho de opción del Fisco para adquirir los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada.

Pero, no era eso lo que corresponde al Congreso en lo relacionado con esta promesa de venta unilateral, y así lo ha entendido la Comisión de Gobierno Interior. El artículo 14 del contrato, que ya se ha transcrito, es terminante cuando dice que para hacer uso de la opción que contiene el contrato es menester su aprobación por ley, y cuando agrega que una vez así aprobado —por ley—, se otorgará una escritura pública en la que conste esta promesa de venta. Por consiguiente, en el proyecto en tramitación debe sancionarse la promesa de venta para que el Fisco pueda, dentro del plazo de cinco años, hacer uso de la opción que se le concede en tal promesa de venta.

Por esta razón el inciso final del artículo 1.º del proyecto se consulta como un artículo nuevo, que pasa a ser el 2.º, por el cual se aprueba el convenio suscrito con fecha 7 de enero de 1944, entre el Ministro de Hacienda y el Vicepresidente de la South American Power, sobre promesa de venta al Fisco de los derechos que la expresada Empresa tiene en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada.

La aprobación que esta disposición constituye, permitirá ahora contar con un instrumento público en el que conste la promesa de venta y el derecho de opción del Fisco incorporando a éste, definitivamente, los derechos y obligaciones emanados de esa promesa de venta. A partir desde entonces podrá el Fisco hacer uso del derecho de opción, puesto que el plazo de cinco años se empieza a contar desde que queda aprobado el contrato de adquisición de los servicios de tranvías.

Pero la Comisión, como en el caso del contrato de compraventa de los bienes que forman los servicios tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad, propone introducir modificaciones a este otro contrato, de promesa y de venta y de opción,

las cuales son consideradas indispensables para que ella pueda suscribirse.

Las enmiendas son las siguientes:

a) La supresión del artículo 13 de este convenio.

Dicho artículo expresa que "cuakquier aumento de sueldos, jornales, gratificaciones o bonificaciones que durante la vigencia de la opción se verifiquen a virtud de leyes o actos del Gobierno, así como los nuevos impuestos y los aumentos de tasas en los actuales, autorizarán a la Compañía, bajo el control de la Dirección General de Servicios Eléctricos y sin necesidad de obtener modificación de tarifas, para recargar las cuentas a los consumidores en la suma necesaria a fin de conseguir igual cantidad que la que aquéllos signifiquen".

Esta supresión se propone, porque durante la vigencia de la opción no puede concederse a la Compañía un derecho mejor que el que tiene en la actualidad para alzar las tarifas, toda vez que durante ese lapso no es posible saber si el Fisco hará o no uso de la opción. Para alzar las tarifas, deberá estarse a las disposiciones vigentes en la actualidad.

b) Suprimir en el inciso 1.º del artículo 4.º la frase: "... y deberá consultar los recursos necesarios para dar cumplimiento a lo aquí estipulado".

Esta supresión es obvia. No es posible señalar en este proyecto los recursos con que el Fisco contará para comprar los derechos de la South American Power en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada. Es previo, que el Fisco se decida a hacer la adquisición y entonces verá con qué fondos pagará el precio convenido o qué pueda convenirse en el futuro.

c) Suprimir el inciso final del artículo 14, que subordina la promesa de venta y opción a la adquisición de los servicios de tranvías de Santiago, San Bernardo y Valparaíso.

d) Substitución del artículo 15, que ya se ha transcrito, por este otro:

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

No es necesario dar mayores explicaciones para comprender la conveniencia de esta cláusula. Si el Fisco desea hacer uso de la opción, o se produce alguna dificultad en la interpretación de algunas de las disposiciones de la promesa de venta, no es posible notificar para los efectos correspondientes a la Vendedora en Nueva York y, por consiguiente, se fija como domicilio el de Santiago de Chile.

Finalmente, y a diferencia de lo que señalaba el inciso final del artículo 14 del contrato de promesa de venta, y el inciso final del artículo 1.º del Honorable Senado, la Comisión de Gobierno Interior consulta una disposición en virtud de la cual la autorización que se confiere al Presidente de la República para llevar a efecto el contrato de compraventa de los bienes afectos a los servicios tranviarios de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, quedará subordinada, en todo caso, al otorgamiento definitivo de la promesa de venta, con las modificaciones que antes se han consignado, de los derechos que la South American Power tiene en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada.

De este modo, el Fisco quedará garantido de

que al comprar los tranvías podrá, si lo estima conveniente, adquirir los bienes que constituyen el suministro de la energía eléctrica para esos mismos servicios.

#### Formación de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos

Es ésta la tercera idea fundamental que contiene el proyecto en informe.

El Fisco, al adquirir los servicios tranviarios, regularizará la situación que afecta a la Administración Fiscal de Tranvías de Santiago y San Bernardo.

Pero era necesario abordar el problema de la movlización colectiva integralmente y, a este efecto, el proyecto autoriza al Presidente de la República para ceder a la Sociedad que se ordena formar para la explotación de los servicios de transporte colectivo de pasajeros urbanos e interurbanos, los derechos y obligaciones emanados del contrato de compraventa de los bienes afectos al servicio tranviario.

El artículo 7.º del proyecto con que termina este informe que corresponde al 6.º del proyecto del Honorable Senado, determina el capital con que iniciará sus operaciones esta Empresa y sus objetivos. Sobre este punto, la Comisión hizo un detenido estudio, por considerar que es una de las materias más importantes que contiene esta iniciativa legal.

En los términos en que ha sido concebido el proyecto, la Empresa de Transportes Colectivos podría dedicarse a la explotación de los servicios de transporte de cualquiera naturaleza y en todo el país. Por lo tanto, podría competir con los actuales concesionarios de las líneas de autobuses y microbuses, en Santiago, San Bernardo, comunas circunvecinas, Valparaíso y otras.

La Comisión estimó conveniente limitar las actividades de la Empresa que se forma, sólo a los servicios de transporte colectivo de propulsión eléctrica; es decir, a los tranvías, trolley-bus u otros análogos. Pero no autorizar la competencia que en las circunstancias actuales podría considerarse desleal entre la Empresa y los servicios automotores de ómnibus y microbuses existentes. Para ello tuvo presente la necesidad de garantizar a los propietarios de los autobuses y microbuses, que desde hace mucho tiempo constituyen una importante actividad nacional, especialmente en Santiago y Valparaíso, que, con capitales chilenos y con trabajadores chilenos, han contribuido en la medida que les era posible a la solución del grave problema del transporte colectivo, agudizado a consecuencia del conflicto bélico. Es así como la imposibilidad de renovar las máquinas no ha sido obstáculo para que hayan mantenido en trabajo el mayor número de ellas, que el racionamiento de combustibles les permitía entregar al servicio de la ciudad. Patronos y obreros, empleadores y empleados, todos chilenos, podrán continuar desarrollando sus actividades como hasta ahora sin la competencia de una empresa que, a la larga, habría llegado a absorber totalmente los servicios de transporte colectivo de pasajeros.

Ha tenido presente, además, la Comisión, que al existir este sistema dual de medios de movlización, la competencia indudable por captarse el favor del público se traducirá en un beneficio

para la colectividad, que significará la superación cada día mayor, de los respectivos empresarios.

Así delimitadas las actividades de la Empresa, la Comisión no podía menos, después de lo aprobado anteriormente, que suprimir la letra g) del artículo 6.º del proyecto del Honorable Senado. Esa disposición establecía que los actuales empresarios de transportes colectivos de pasajeros y sus sucesores no podrían ser privados de su industria, ni podrían ser suprimidos ni modificados los actuales recorridos en un plazo inferior a doce años sin perjuicio de que pudieran ampliar e intensificar los servicios de acuerdo con las necesidades, gozando de todos los beneficios que las leyes, decretos, reglamentos y ordenanzas otorgaren a la Empresa de Transportes Colectivos u otras análogas. Estos últimos beneficios se otorgaban a condición de que esos empresarios acordaran a sus obreros y empleados los derechos, gratificaciones y garantías que disfrutara el personal de la Empresa de Transporte Colectivo, o concedieran las compensaciones correspondientes.

Por consiguiente, los empresarios indicados quedarán en el futuro sujetos a las normas ordinarias que reglamentan las concesiones de los actuales recorridos como de los nuevos que se establezcan en conformidad a las autorizaciones que deben otorgar las Municipalidades respectivas.

Sobre este particular conviene subrayar el espíritu que en relación con todas las disposiciones del proyecto, mantuvo la Comisión.

Las Municipalidades conservan integralmente sus facultades privativas en materia de concesión de recorridos, modificaciones de los mismos, y ampliación de los existentes y ninguna disposición del proyecto puede entenderse en sentido diverso.

La referida letra g) del artículo 6.º del proyecto del Honorable Senado contenía, además, una disposición en beneficio de los obreros y empleados, otorgando a unos y otros de las empresas particulares los mismos derechos y garantías de que disfrutaban los miembros del personal de la Empresa de Transportes Colectivos, o concedían a aquéllos las compensaciones correspondientes.

La Comisión suprimió también tal disposición, porque la naturaleza de las funciones de cada personal son diversas, en su concepto, lo que no justificaría otorgar los mismos beneficios económicos.

Por otra parte, la situación jurídica de unos y otros es diversa, porque abundan los empleados particulares en las empresas privadas, mientras la mayoría del personal de tranvías está afecta al régimen de la Caja de Seguro Obligatorio. En cuanto al pago de gratificaciones, también existe en la actualidad una diferencia notoria. Mientras los empresarios particulares deben pagar a su personal gratificación, en conformidad a las reglas ordinarias o comunes del Código del Trabajo cuando hayan tenido utilidades, la actual administración Fiscal de los Servicios Tranviarios debe pagar gratificación haya o no haya obtenido utilidades, en conformidad a lo dispuesto en la Ley 6.939, de 26 de mayo de 1941, que ordenó pagar dicha gratificación a las empresas que explotan servicios de utilidad pública por medio de concesiones, cuyo capital sea superior a \$ 80.000.000. Es así como la Administración Fiscal de Tranvías debe destinar un 69% de los salarios al pago

de gratificación y un 23,43 o/o al pago de la misma para los empleados.

Respecto del capital de la Empresa Nacional de Transporte Colectivos, la Comisión modificó el monto de éste, según lo propuesto por el Honorable Senado, elevándolo de \$ 150.000.000 a \$ 210.000.000.—, como consecuencia de las modificaciones anteriores referentes al pago de los alcances que resultan a favor de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada. En efecto, al tenor de la enmienda que se ordena introducir al convenio, el aporte de esta Compañía en la nueva Empresa se eleva de sesenta a noventa millones de pesos y, para evitar que el aporte del Fisco resultare inferior, el de éste, se elevó de \$ 75.000.000 a \$ 105.000.000.—

Por consiguiente, el capital inicial de la Empresa se formará con:

- a) \$ 105.000.000.— que aportará el Fisco;
- b) \$ 15.000.000 que aportará la Corporación de Fomento de la Producción. Este aporte permanente invariable y es igual al aprobado por el Honorable Senado; y
- c) \$ 90.000.000.— que aportará la Compañía Chilena de Electricidad Limitada.

Las acciones de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada y las de la Corporación de Fomento de la Producción tendrán el carácter de acciones particulares y serán preferidas con un dividendo acumulativo del 5 o/o anual. Esta idea, que también la consultaba el proyecto del Honorable Senado, sólo ha sido modificada en el texto del proyecto con que termina este informe, en cuanto a su redacción, de manera que ella quede más claramente establecida.

Por lo tanto, si la Empresa tuviere utilidades, estas acciones preferidas ganarán el 5 o/o de intereses. Si un ejercicio financiero no arroja utilidades, las acciones preferidas acumularán dicho interés para el ejercicio próximo.

Es importante advertir que las acciones particulares no pueden ser rescatadas, sino por el Fisco o la Sociedad que se forma, por su valor nominal más los dividendos acumulados.

Finalmente, la Empresa se registrará por sus Estatutos y por las leyes generales sobre sociedades anónimas en lo que no fueren contrarias a las disposiciones del proyecto; en cuanto a sus relaciones con el Estado se entenderá con el Ministerio de Hacienda, sin perjuicio de las atribuciones legales que correspondan a otros Ministerios.

La Comisión suprimió la letra e) del artículo 6.º del proyecto del Honorable Senado, por tratarse de un concepto que ya ha quedado claramente establecido en el encabezamiento de esta disposición, y que figura en el artículo 7.º de este informe.

En cuanto a la letra f) del mismo artículo del proyecto del Honorable Senado, por tratarse de una materia que en nada corresponde a las normas aplicables a la Empresa de Transportes Colectivos, la comisión la ha consultado como un artículo independiente, que figura con el N.º 9.º. Este establece que todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros en cualquiera clase de vehículos se registrarán por las leyes, decretos, reglamentos y ordenanzas vigentes o que se dicten en el futuro, los que no podrán ser discriminatorios entre la Empresa Nacional de Transportes Colectivos y las empresas privadas.

Este precepto coloca en un pie de igualdad a las empresas que se dediquen al transporte por medios motorizados y consagra la absoluta intervención de las Municipalidades en la reglamentación de esta materia, que por ley a ellas corresponde.

No obstante la limitación de las actividades de la Empresa de Transportes Colectivos, establecida en el artículo 7.º del proyecto, sólo a los medios o servicios de transporte colectivo de pasajeros de propulsión eléctrica, en el artículo 8.º se señala que en aquellas localidades en que no existan establecidos los servicios de transporte de cualquiera naturaleza o se desee ampliar los existentes, la Empresa podrá establecer servicios de otros sistemas de propulsión, siempre que las empresas privadas que tengan concesiones no se interesen por establecerlos.

Dentro de la idea de garantizar a los propietarios de las empresas privadas el ejercicio de sus actividades, sin la competencia de la Empresa sobre el transporte colectivo de pasajeros por los mismos sistemas de propulsión, se otorga a ellos la preferencia para ampliar los existentes o establecer nuevos en los lugares en que no los haya. Tal es el caso que puede ocurrir en los terminales de las actuales líneas de tranvías o de trolley-bus que se establezcan en el futuro. La alimentación de estas líneas podrá ser hecha por las empresas privadas; pero, también la Empresa de Transportes Colectivos podrá instalar servicios de microbuses o autobuses, cuando las empresas privadas no se interesen por hacerlo.

Por lo tanto, las actividades de la Empresa de Transportes Colectivos, en los términos en que se ha dejado expuesto se extenderán a todo el país y no sólo a las provincias de Santiago y Valparaíso, como podría desprenderse del proyecto del Senado a que ellas quedaban limitadas por él.

En el artículo 7.º del proyecto del Senado, que ha pasado a ser 10.º se determina la composición del Consejo Directivo de la Empresa Nacional de Transportes.

La Comisión de Gobierno Interior ha elevado a nueve el número de Consejeros. El aumento de un director proviene del derecho que se reconoce a la Compañía Chilena de Electricidad para designar dos Consejeros por el aporte de noventa millones de pesos, en la forma que se ha explicado anteriormente.

En cuanto a los dos Consejeros de designación del Presidente de la República, que deberán ser ingenieros civiles, se ha suprimido la exigencia de que uno de ellos debería ser empleado de la Empresa.

Los Consejeros que pasarían a ser los Alcaldes de las Municipalidades de Santiago y Valparaíso se han reemplazado por un representante de cada una de dichas Municipalidades, con el objeto de dar intervención a tales Corporaciones, tomando en cuenta que los Alcaldes de esas comunas son designados por el Presidente de la República, quien ya está considerado en el caso anterior.

Los demás Consejeros han quedado representando a los mismos organismos que consultaba el proyecto remitido por el Honorable Senado: el Sindicato de Empleados de la Empresa, la Corporación de Fomento de la Producción, el Sindicato Industrial de la Empresa y los accionistas particulares, en la forma que se ha dejado dicho.

La Comisión de Gobierno ha complementado este artículo señalando la duración en sus funciones de los Consejeros, fijando un período de cuatro años e indicando que ellos podrán ser reelegidos. Además, determina el monto de sus remuneraciones, que no podrán ser superiores, en total, a dos mil pesos mensuales, y fijando en doscientos pesos la asignación por cada sesión a que asistan.

Otras de las modificaciones introducidas al proyecto, consisten en suprimir los artículos 8.º y 9.º. El primero por considerarlo innecesario y el segundo por inconveniente. Las funciones del Consejo serán, indudablemente, dirigir la Empresa Nacional de Transporte y cumplir sus fines. Por lo tanto, está demás, a juicio de la Comisión, señalar en la ley que deberá llevar a la práctica; 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, la extensión de los servicios a los barrios populares y suburbanos y estudiar la ampliación de 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.

La prohibición que envolvía el artículo 9.º, para no hacer circular tranvías ni trolley-buses y otros vehículos movidos por fuerza eléctrica en las calles Estado y Ahumada de la ciudad de Santiago, a partir del 1.º de enero de 1947, fué estimada no prudente por diversos conceptos, entre otros, porque constituye una discriminación en contra de la Empresa de Transportes y a favor de las Empresas Privadas, lo cual está en contradicción con otro precepto del mismo proyecto.

También se ha suprimido el artículo 12 del proyecto del Honorable Senado. Esta disposición ordenaba considerar como empleados particulares y, por consiguiente, afectos al régimen de previsión de la Caja respectiva, a las personas que desempeñaren las funciones de conductores y cobradores de cualquiera clase de vehículos motorizados de locomoción colectiva. Agregaba que los empleados y obreros de la Compañía Chilena de Electricidad que pasarían a depender de la nueva Sociedad continuarían disfrutando de todos los derechos y beneficios que tienen en la actualidad.

Esta materia fué detenidamente considerada por la Comisión, en cuyo seno se manifestaron opiniones favorables y contrarias a ella. La mayoría fué partidaria de no consultar una disposición de esta naturaleza en este proyecto de ley, porque correspondería a las autoridades del Trabajo hacer la calificación de los empleados y de los obreros, según la naturaleza de las funciones que desempeñan y en conformidad a las normas generales del Código del Trabajo; es decir, según si prima el trabajo intelectual o el manual.

Se tuvo presente, también, el gravamen que importaría conceder este beneficio a los maquinistas y cobradores de la nueva Empresa de Transportes Colectivos, precisamente al iniciar sus actividades. En conformidad a un estudio entregado a la Comisión por la Administración Fiscal de Tranvías, el patrón debe considerar un 15 o/o de los salarios de los obreros que imponen en la Caja de Seguro Obligatorio para el pago de las imposiciones por leyes sociales, porcentaje que se descompone en la siguiente forma: 4 o/o.

aporte patronal; 1 o/o, medicina preventiva; 6 o/o, reserva para gratificación en conformidad a la ley especial que consulta este beneficio, haya o no haya utilidades en la Empresa; y 4 o/o, para vacaciones.

Al considerar a maquinistas y cobradores como empleados particulares, tal porcentaje se elevaría al 43 o/o del sueldo, que se descompone en la siguiente forma: 5 o/o, para fondo de retiro; 5,2 o/o para asignación familiar; 1 o/o para medicina preventiva; 8,33 o/o para indemnización por años de servicios, y 23,47 o/o de reserva para el pago de gratificación obligatoria.

Estos porcentajes traducidos a dinero, representan un mayor gasto mensual por maquinistas de \$ 360.000 y para cobradores, de \$ 410.000. En total, anualmente, el recargo se calcula en \$ 9.240.000.

Esta fuerte exacción o contribución anual que debería soportar la nueva Empresa de Transportes, seguramente, en concepto de la Comisión, determinaría si no el fracaso, el desfinanciamiento prematuro de la nueva sociedad.

En cuanto a esta disposición se relaciona con el otorgamiento de los mismos beneficios a los conductores y cobradores de las empresas privadas, cabe advertir que en realidad tal beneficio sólo favorecería a los cobradores de los ómnibus o "góndolas", ya que los choferes están considerados como empleados particulares, situación que afecta a los conductores, que son a la vez cobradores, de los microbuses.

Por último, la Comisión consideró que la aprobación de este artículo se traduciría en un alza de las tarifas, con la consiguiente repercusión en la masa general, que debe ser resguardada en sus derechos, preferentemente.

En seguida, conviene llamar la atención respecto de tres artículos nuevos que ha consultado la Comisión de Gobierno Interior: los artículos 14 y 15 y el transitorio. Los dos primeros legislan sobre una materia de importancia, cuya necesidad se ha hecho sentir en numerosas oportunidades. Se trata de establecer el medio que permita a las autoridades entenderse con representantes autorizados de los empresarios de autobuses y microbuses del servicio público de pasajeros de Santiago, en todas sus relaciones derivadas de estas actividades. Hasta ahora ha sido imposible a las Municipalidades o a otras autoridades entenderse para todos los efectos de los recorridos, concesiones de líneas y derechos y obligaciones inherentes a las mismas, con un personero que represente a los dueños de los micros y autobuses. Con este objeto se ordena a tales empresarios constituirse en una persona jurídica dentro del plazo de seis meses desde la vigencia de esta ley, de la cual serán miembros todos aquellos empresarios que tengan concesiones de recorridos otorgados por autoridad competente. Quienes se negaren a formar parte de ella perderán sus derechos de recorridos. Dicha persona jurídica responderá ante las autoridades del cumplimiento por parte de los empresarios que la formen, de todas las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con los servicios de transportes de pasajeros por autobuses y microbuses. Los estatutos de esta persona jurídica deberán ser aprobados por el Presidente de la República, quien, además, determinará las ciudades en que se aplicará esta dis-

posición, aparte de Santiago, Valparaíso y Vía del Mar, que quedan obligadas por disposición del proyecto.

Finalmente, el artículo transitorio consulta una especie de inamovilidad para los empleados de planta de las Empresas de Tranvías de Santiago, Valparaíso y San Bernardo, quienes continuarán como empleados de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, siempre que tengan más de tres años de servicios. La inamovilidad en favor de estos empleados se prolonga por el plazo de cinco años y sólo se autoriza la remoción por las causales señaladas en los números 1, 2, 6, 7, 8 y 10, del artículo 164 del Código del Trabajo; vale decir, por causas graves.

Deben, también, mencionarse los artículos 3.o, 4.o y 5.o del proyecto del Senado, que, con breves modificaciones, han pasado a ser artículos 4.o, 5.o y 6.o del proyecto con que termina este informe.

El primero de ellos previene que 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 trimestralmente por la Superintendencia de Bancos.

La Comisión estimó conveniente modificar la parte final de esta disposición en orden a aprobar dichas cuentas semestralmente, y no por la Superintendencia de Bancos sino por la Contraloría General de la República.

La segunda disposición se refiere en cierto modo al financiamiento de los empréstitos o préstamos que contrate el Fisco o la Sociedad. Ella dispone que si cualquier ejercicio anual revelare que las entradas brutas de explotación son insuficientes para cubrir los gastos totales de explotación de la Empresa y los intereses y amortizaciones de los préstamos o empréstitos, las tarifas de los servicios tranviarios serán alzadas por decreto supremo en la cantidad necesaria para cubrir dicha insuficiencia.

Como se dirá más adelante, es necesario renovar el material rodante de los servicios tranviarios, que, a más de ser insuficiente para atender a la enorme población de Santiago y comunas circunvecinas, es anticuado al punto de que está en uso en su gran parte desde hace más de treinta años.

La renovación de él ha sido imposible, primero por la falta de recursos de la Empresa encargada originalmente de los tranvías y, después, por circunstancias derivadas del conflicto bélico.

El aumento de las tarifas a partir del año 1941 ha permitido financiar la Administración Fiscal, la que ha aumentado los sueldos y jornales. Pero al afrontar la nueva Empresa la renovación del material, que consistirá especialmente en el cambio total del sistema de tranvías por el trolleybus, a medida de que las prioridades lo permitan, seguramente las tarifas actuales no serán suficientes para servir los empréstitos que se contraten con este objeto. Por esta razón, el artículo en examen autoriza el alza de las tarifas sólo en la medida o monto que sea estrictamente necesario para cubrir la insuficiencia de los gastos de intereses y amortizaciones, previa aceptación del Gobierno.

Según los antecedentes que se proporcionaron a la Comisión, es posible establecer que con una

tarifa media de \$ 0,55 la Empresa podrá mantener los servicios en buenas condiciones y debidamente financiados.

Por último, el artículo 5.º, que ha pasado a ser 6.º, señala el procedimiento para dirimir las dificultades que se susciten en la aplicación del convenio sobre adquisición de los servicios tranviarios, el cual ha sido aprobado en la forma en que fué propuesto por el Honorable Senado.

### Financiamiento

Los artículos 2.º y 10.º, que pasan a ser 3.º y 11, constituyen la materia que específicamente corresponde considerar a la Comisión de Hacienda, porque indican el financiamiento de los empréstitos o préstamos a corto y largo plazo en moneda nacional o extranjera, dentro o fuera del país y hasta por un total equivalente a once millones de dólares, que, con la garantía del Estado, podrá contratar el Presidente de la República por intermedio de la Corporación de Fomento de la Producción para dar cumplimiento al contrato de compra de los servicios tranviarios y para mejorar y extender los sistemas de movilización colectiva de pasajeros. Al mismo tiempo, autorizan al Presidente de la República para contratar empréstitos en bonos de la Deuda Interna del 7 con 2 0/0, para financiar y pagar el aporte del Fisco de 105 millones de pesos en la Empresa de Transporte Colectivo.

Los empréstitos hasta por un total de 11 millones de dólares serán los que permitirán a la nueva Empresa renovar el material rodante existente y mejorar los servicios tranviarios. Para este efecto, la Corporación de Fomento de la Producción, por cuyo intermedio se contratarán los préstamos y empréstitos, ha hecho los estudios del caso y ha llegado a la conclusión de que es posible implantar los servicios de trolley-buses, paulatinamente, a partir del año 1947, aproximadamente, siempre que las fábricas constructoras de este equipo puedan dedicarse a ello y se pueda obtener de los Estados Unidos las prioridades necesarias.

Las operaciones que con este objeto se realicen deberán ser amortizadas en un plazo no menor de cinco años y devengarán un interés anual no superior al 5 0/0. Serán servidos por la misma Corporación, para lo cual la Empresa Nacional de Transportes Colectivos le entregará las sumas necesarias para atender tales pagos. Para la conversión a divisa extranjera, el Banco Central venderá directamente a la Corporación las cantidades necesarias de divisas que el Banco debe adquirir, de acuerdo con el inciso segundo del artículo 6.º de la ley 5.107, las cuales se destinarán, exclusivamente, al servicio de los empréstitos.

Los empréstitos de la Deuda Interna en bonos del 7 con 2 0/0, servirán para pagar las acciones que el Fisco suscriba en la Sociedad o Empresa Nacional de Transportes, los cuales no podrán colocarse a un precio inferior al 85 0/0 de su valor nominal y hasta producir 105 millones de pesos, que es el aporte fijado para el Fisco.

El servicio de esta deuda lo hará la Caja Autónoma de Amortización con sus propios recursos. Aunque la Comisión no tuvo antecedentes suficientes para poder precisar si dicha institución está en condiciones de hacer frente a la obligación

que se le impone, la suma de \$ 8.000.000 anuales en que se calcula aproximadamente el servicio de la deuda podría ser atendida por ella, según las opiniones expresadas por algunos señores Diputados, porque cuenta con recursos que exceden en mucho a esa suma.

Con todo, la Comisión de Gobierno Interior se limitó a señalar una fuente de recursos, que en nada se consultaba en el proyecto del Honorable Senado y, por consiguiente, entrega su estudio en todo lo relacionado con el financiamiento, a la Comisión de Hacienda, por corresponderle reglamentariamente a ella pronunciarse sobre esta materia.

Con las modificaciones examinadas en el cuerpo de este informe, y con el mérito de las consideraciones anteriores, la Comisión de Gobierno Interior recomienda a la Honorable Cámara la aprobación del proyecto remitido por el Honorable Senado, redactado en los términos siguientes:

### PROYECTO DE LEY:

"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 Cussen, sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía, con las siguientes modificaciones:

A).—El precio de la compraventa serán las cantidades de un millón de dólares, pagaderos al contado, y sesenta millones de pesos, moneda legal, pagaderos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 7.º de esta ley, estimadas a la par;

B).— La letra a) del artículo 4.º del convenio deberá redactarse en forma de establecer que se pagará a la Compañía la suma de treinta millones de pesos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 7.º de esta ley, estimadas a la par, en vez de dichos pagos opcionales en dinero efectivo que especifica dicha letra;

C).—Deberá suprimirse el artículo 5.º del convenio, y

D).—Deberá agregarse el siguiente inciso al artículo 6.º del convenio:

"No obstante lo dispuesto en este artículo, los juicios sobre cobros de indemnizaciones por daños causados por tranvías, actualmente pendientes contra 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".

Se le autoriza, asimismo, para ceder o aportar a la Sociedad que se forma, con el objeto indicado en el artículo 7.º, los derechos y obligaciones emanados de dicho convenio.

Artículo 2.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, de los derechos que la expresada Empresa tiene en la Compañía Chilena de Electricidad

ciudad Limitada, con las siguientes modificaciones:

A).— Debe suprimirse el artículo 13.

B).— 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";

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

D).— Debe redactarse el artículo 15 así:

"Artículo 15.— Para todos 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 que se aprueba por el presente artículo.

**Artículo 3.º**— Autorízase, también, al Presidente de la República, para contratar, por intermedio de la Corporación de Fomento a la Producción, préstamos y empréstitos, a corto y largo plazos, 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 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.

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 entregará a la Corporación de Fomento de la Producción las sumas necesarias para hacer los servicios de intereses y amortizaciones. Para la conversión de divisa extranjera el Banco Central de Chile venderá directamente a la Corporación de Fomento de la Producción la cantidad necesaria de divisas que el Banco debe adquirir, de acuerdo con el inciso 2.º del artículo 6.º de la ley 5.107. Estas divisas sólo podrán ser empleadas por la Corporación de Fomento de la Producción para el servicio de los empréstitos a que se refiere este artículo y estarán exentos de lo previsto en el artículo 2.º de la ley 5.107. Las diferencias que el Banco Central de Chile realice entre el precio de adquisición y el de venta, que será el que corresponda a las importaciones más frecuentes, continuará a beneficio fiscal.

**Artículo 4.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 cada sus derechos y obligaciones, deberán ser aprobados semestralmente por la Contraloría General de la República.

**Artículo 5.º**— Si cualquier ejercicio anual revelare que las entradas brutas de explotación por el Fisco o por la Sociedad que se forme son insuficientes para cubrir los gastos totales de explotación y los intereses y amortizaciones de los préstamos o empréstitos contratados, las tarifas serán alzadas por Decreto Supremo en la cantidad necesaria para cubrir dicha insuficiencia.

**Artículo 6.º**— Las dificultades que se susciten

en la aplicación del convenio serán resueltas en la forma prevenida por él. Si los árbitros no se pusieren de acuerdo para la designación de un tercero que resuelva las diferencias que entre ellos se produzcan, el nombramiento se hará por el Presidente de la Corte Suprema.

Corresponderá a la Corte Suprema, en cualquiera de sus Salas de Forma, el conocimiento de las apelaciones que se produjeren.

**Artículo 7.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 de propulsión eléctrica, y que se sujetará a las siguientes normas fundamentales:

A).— Tendrá un capital inicial de \$ 210.000.000 que será aportado por el Fisco en \$ 105.000.000, por la Corporación de Fomento de la Producción en \$ 15.000.000, y por la Compañía Chilena de Electricidad en \$ 90.000.000;

B).— Las acciones que suscriban 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 5 por ciento anual;

C).— Las acciones particulares podrán ser rescatadas, total o parcialmente, por el Fisco o la Sociedad en cualquier momento, por su valor nominal más los dividendos acumulados;

D).— Se regirá por sus Estatutos y por las leyes generales sobre sociedades anónimas, en lo que no 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 les correspondan a los demás Ministerios.

**Artículo 8.º**— No obstante lo dispuesto en el encabezamiento del artículo anterior, en las localidades en que no haya establecido servicio de transportes colectivos de pasajeros o se vayan a ampliar los existentes, la Empresa podrá establecer servicios de otros sistemas de propulsión, siempre que las empresas privadas que tengan concesiones no se interesen por establecerlos.

**Artículo 9.º**— Todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros en cualquiera clase de vehículos se regirán por las leyes, decretos, reglamentos y ordenanzas vigentes, o que se dicten en el futuro, los que no podrán ser discriminatorios entre la Empresa Nacional de Transportes Colectivos y las empresas privadas.

**Artículo 10.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 civiles;

b) Un representante de cada una de las Municipalidades de Santiago y de 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) Dos designados por los accionistas particulares.

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

Los Directores o 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 11.**— Autorízase al Presidente de la República para contratar empréstitos en bonos de la deuda interna, del tipo del siete por ciento (7 o/o) de interés con dos por ciento (2 o/o) de amortización acumulativa anual, que produzcan hasta 105 millones de pesos, para pagar las acciones que el Fisco suscriba en la Sociedad de que trata el artículo 7.o. Estos bonos no podrán colocarse a un precio inferior al 85 o/o 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 3.o, a las obligaciones que la Sociedad emita o suscriba de conformidad con dicho artículo.

**Artículo 12.**— Autorízase al Presidente de la República, a las Municipalidades, a la Corporación de Fomento de la Producción y a las instituciones autónomas que dependen del Estado, para que aporten o transfieran a la Empresa los bienes, valores y derechos que estimen necesarios para el servicio de ella.

**Artículo 13.**— Los servicios a que se refiere la presente ley no constituyen monopolio.

**Artículo 14.**— Dentro del plazo de seis meses, contado desde la fecha de la promulgación de esta ley, los empresarios de autobuses y microbuses de servicio público de pasajeros de la ciudad de Santiago deberán constituirse en una persona jurídica para el sólo efecto de sus relaciones con las autoridades.

Tendrán derecho a ser miembros de dicha persona jurídica todos los empresarios que tengan concesiones de recorridos otorgadas por autoridad competente.

Los empresarios que por cualquier motivo se negaren a incorporarse a la persona jurídica nombrada, perderán por este solo hecho sus concesiones de recorridos.

Una vez constituida la persona jurídica a que se ha hecho referencia, la misma responderá ante las autoridades del cumplimiento, por parte de los empresarios que la integren, de todas las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con el respectivo servicio de autobuses y microbuses.

Si con posterioridad a la constitución de la persona jurídica, la autoridad competente concediere permisos de recorridos a empresarios que no formaran parte de aquella, éstos quedarán, por el solo hecho de la concesión del recorrido, incorporados a dicha entidad, con todos los derechos y obligaciones inherentes a la calidad de socio.

Los estatutos de la persona jurídica a que se refiere este artículo deberán ser sometidos a la aprobación del Presidente de la República.

**Artículo 15.**— Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará también a los empresarios de au-

tobuses y microbuses de las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, y de las demás que determine el Presidente de la República.

**Artículo 16.**— La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

**Artículo transitorio.**— Los empleados de planta de las empresas 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 cinco 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 alguna de las causales contempladas en los números 1.o, 2.o, 6.o, 7.o, 8.o y 10.o del artículo 164 del Código del Trabajo.

Sala de la Comisión, a 2 de enero de 1945.

Acordado en sesiones de fechas 15, 22 y 29 de noviembre y 1.o, 6, 7, 13, 18, 20 y 27 de diciembre de 1944, con asistencia de los señores González Madariaga (Presidente), Barros, Concha, Delgado, Gardeweg, Godoy, González Olivares, González von Marées, Holzappel, Melej, Palma, Pizarro, Rivera, Sepúlveda Rondanelli, Valdebenito, Valdés, Venegas y Zamora.

Cabe hacer presente que el proyecto fué aprobado en general por la unanimidad de los señores Diputados asistentes a la sesión celebrada el 22 de noviembre último.

Se designó Diputado Informante al Honorable señor Rivera.— (Fdo.): Eduardo Cañas Ibáñez, Secretario de la Comisión".

### N.º 3.—INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA.

#### "HONORABLE CAMARA:

La Comisión de Hacienda informa acerca de un proyecto, aprobado por la Comisión de Gobierno Interior, por el cual se 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 Limitada, don Joseph Cussen, sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de dicha Compañía. Además, este proyecto crea la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

A las sesiones que celebró la Comisión concurrieron los señores Labarca (Ministro de Hacienda), Gajardo (Vicepresidente Ejecutivo de la Corporación de Fomento de la Producción), Lagarrigue (Ingeniero Asesor del Gobierno), Vergara Imas (Gerente de la Administración Fiscal de la Empresa de Tranvías), Fernández (Gerente de la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública) y Salazar (Vicepresidente de la South American Power Company).

Además, especialmente invitados, concurren a una sesión de la Comisión los ex Ministros de Hacienda señores Ross Santa María, Matte Larraín y Del Pedregal.

La Comisión de Hacienda estimó, dada la importancia del problema sometido a su consideración, que su misión no se limitaba al solo conocimiento y estudio de los artículos 3.º y 11.º, que tratan del financiamiento, sino que debía estudiar el negocio mismo en su conjunto, y resolver acerca de la conveniencia o inconveniencia que él podría reportar para los intereses del país.

Adoptado este procedimiento, con el asentimiento unánime de sus miembros, entró a conocer el problema tomando como base el proyecto aprobado por la Comisión de Gobierno Interior.

En el informe que esa Comisión ha elaborado se encuentra clara y detalladamente expuesto el problema en discusión, de modo que sería ocioso volver en este dictamen a repetir las razones que han movido al Gobierno a presentar a la consideración del Congreso Nacional esta iniciativa legal, que viene a solucionar uno de los problemas más agudos del momento presente, cual es el de la movilización en la ciudad de Santiago y en la de Valparaíso.

De modo que en el presente informe se darán a conocer las modificaciones que ha estimado conveniente introducir la Comisión al proyecto elaborado por la Comisión de Gobierno, siguiendo el orden de su articulado.

#### ARTICULO 1.º

Al iniciarse la discusión de este proyecto el señor Opató presentó un contraproyecto encaminado a expropiar las acciones ordinarias y preferidas de la Sociedad denominada "Compañía Chilena de Electricidad Ltda", contraproyecto que después retiró, habida consideración a que le asaltaban algunas dudas con respecto a su constitucionalidad.

Reforma substancial que introdujo la Comisión de Hacienda a este artículo es la que se refiere a la letra A.

El proyecto de la Comisión de Gobierno estatuye que el precio de la compraventa será de un millón de dólares pagaderos al contado y sesenta millones de pesos, moneda legal, pagaderos en acciones de la Sociedad que se va a formar estimadas a la par.

La Comisión de Hacienda no estimó conveniente esta forma de pago, pues consideró inaceptable invertir dinero del Fisco en adquirir instalaciones y maquinarias que ya existen y que se encuentran en mal estado, y que para mejorarlas va a tener que crear una Sociedad a la cual aportará más de cuatrocientos millones de pesos, de la que formará parte también, como socio, la Compañía Chilena de Electricidad, con una suma de noventa millones de pesos.

Estimó desproporcionado este aporte, toda vez que la Compañía, además de que disfrutará de las utilidades que arroje esta Empresa, obtendrá por el convenio un beneficio cierto de que ahora no disfruta, que consiste en que percibirá en el futuro las cantidades correspondientes por el suministro de energía eléctrica pa-

ra los servicios tranviarios y de trolley bus, cantidades que en la actualidad no ingresan a sus cajas. Además las acciones que aporta a la nueva Empresa obtendrán un dividendo acumulativo del 5 por ciento anual.

Cosidera que esta forma de pago en acciones se justifica también en razón de que propia Compañía estima que el servicio de tracción no constituye para ella un buen negocio.

A la letra D., que propone agregar un inciso al artículo 6.º del convenio, se le ha hecho una modificación que consiste en ampliar el inciso, facultando al Fisco y a la Empresa de Transportes Colectivos para actuar como partes directas en los juicios a que él se refiere. Este acuerdo se adoptó en razón de que prácticamente será a la postre el Fisco quien tendrá que indemnizar los perjuicios resultantes de esas litis.

El inciso final del artículo 1.º se ha consultado como artículo 2.º, con ligeras modificaciones.

#### ARTICULO 2.º (Pasa a ser 3.º)

Este artículo fué aprobado con la sola modificación de haber agregado en el inciso primero, a continuación de la frase que dice: "... sobre promesa de venta al Fisco", la siguiente: "La opción de éste de compra", a fin de dejar más en claro y especificado en el proyecto la naturaleza de este contrato unilateral, que es sólo de opción, y que en nada obliga al Fisco para el futuro.

Este mismo alcance se hace al inciso segundo del artículo 15 que contempla la letra D.

#### ARTICULO 3.º (Pasa a ser 4.º)

Se han introducido las siguientes modificaciones:

a).— La autorización para contratar empréstitos, en vez de dársele al Presidente de la República, se la otorga a la Corporación de Fomento de la Producción, ya que será esta Institución uno de los socios de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, y como los empréstitos que en este artículo se autorizan tendrán por objeto el mejoramiento y la extensión de los sistemas de movilización, pareció más lógico y conveniente que fuera ella la que se hiciera cargo de estas negociaciones;

b).— Como consecuencia de la modificación que se ha hecho en el artículo 1.º, en orden a pagar a la Compañía sólo en acciones, se ha suprimido en el inciso primero la frase que dice: "... para dar cumplimiento al contrato de compra a que se refiere el artículo 1.º y";

c).— En el inciso 2.º se ha substituído la palabra "operaciones" por "obligaciones", y

d).— El inciso tercero, que trata del mecanismo para la obtención de las divisas extranjeras, necesarias para efectuar los servicios de los empréstitos, ha sido modificado casi en su totalidad pues su redacción, además de ser confusa, deja

ba lugar a algunas dudas, que era de convenientia aclarar.

Por esta razón se le ha redactado en los siguientes términos:

"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".

#### ARTICULO 4.o (Pasa a ser 6.o)

Ha sido aprobado sin modificaciones y sólo se le ha cambiado de ubicación, a fin de dejar ordenadas en mejor forma las materias de que consta este proyecto.

#### ARTICULO 5.o (Pasa a ser 7.o)

Por la misma razón anterior se le ha cambiado de ubicación, y se le ha agregado un inciso que establece que debe incluirse entre los gastos de explotación, una amortización mínima del cinco por ciento anual por concepto de desgaste de material.

#### ARTICULO 6.o

Ha sido suprimido, en razón de que el artículo 19 del convenio consulta esta materia en forma más clara.

#### ARTICULO 7.o (Pasa a ser 5.o)

Se le han introducido las siguientes modificaciones:

1.a— Se ha suprimido en el inciso primero la frase que dice: "... de propulsión eléctrica". Con esta modificación la Sociedad que se formará tendrá a su cargo los servicios de transportes colectivos urbanos e interurbanos, tanto eléctricos como motorizados;

2.a.— Como consecuencia de la modificación introducida al artículo 1.o en orden a no pagar en dinero a la Compañía, sino en acciones, el aporte de ella en acciones se ha subido de noventa a ciento veinte millones de pesos y, a fin de no dejar al Fisco con una menor cantidad de acciones que la Compañía, se ha aumentado su aporte en cinco millones de pesos más. De modo que el capital de la

nueva Empresa será ahora de doscientos cuarenta y cinco millones de pesos. En consecuencia, se ha redactado la letra A en forma que consulte esta nueva situación;

3.a.— En la letra E se ha suprimido la palabra "les" que figura antes de la palabra "correspondan".

#### ARTICULO 8.o

Este artículo ha sido suprimido como consecuencia de la modificación que se ha introducido al artículo 7.o (que pasa a ser 5.o), en virtud de la cual la nueva Empresa tendrá a su cargo no sólo los servicios de transportes colectivos a base de propulsión eléctrica, sino también los servicios de transportes de propulsión motorizada.

#### ARTICULO 9.o (Pasa a ser 8.o)

Se le ha dado otra redacción, en razón de que la propuesta es inconveniente, por cuanto según sus términos se impide o se entorpece la acción del Gobierno para que en el futuro pueda reglar los servicios de movilización en la forma que mejor le parezca para servir el interés público. Además se estimó que una ley no debe autolimitarse. De modo que la misma idea que contiene este artículo ha sido redactada en otros términos.

#### ARTICULO 10.o (Pasa a ser 9.o)

En la letra a) se ha suprimido la palabra "civiles".

Estimó la Comisión que no era conveniente restringir este nombramiento sólo a los Ingenieros Civiles, pues tan idóneo para el cargo de Consejero puede ser, también, un Ingeniero Industrial, Mecánico, o Electricista.

En el inciso final se suprimió la palabra "Directores".

#### ARTICULO 11.o (Pasa a ser 10.o)

Con la modificación que se introdujo al artículo 3.o, que pasa a ser 4.o, en orden a que la Corporación de Fomento de la Producción sea la que contrate los empréstitos, la garantía del Estado se otorga a esta institución y no a la nueva Sociedad. Por esta razón se ha modificado la parte final del inciso segundo en la siguiente forma: "...hasta concurrencia de la suma señalada en el artículo 4.o a las obligaciones que emita o suscriba en conformidad con dicho artículo la Corporación de Fomento de la Producción".

El servicio de los bonos a que se refiere esta disposición se hará con los recursos propios de la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública.

Existe actualmente un sobrante en dicha

Caja cercano a los cuarenta millones de pesos, según lo manifestó el Gerente de dicha institución, señor Fernández. La Comisión de Hacienda aceptó, en consecuencia, esta fuente de recursos para el servicio de los referidos empréstitos.

**ARTICULO 12.o — (Pasa a ser 11.o)**

Ha sufrido una modificación de redacción que consiste en haber substituido la frase que dice: "y a las instituciones autónomas que dependan del Estado, para que aporten instituciones autónomas fiscales, semifiscales o ten, etc.", por la siguiente: "...y a las ins-municipales, para que aporten, etc."

**ARTICULO 13.o**

Se acordó suprimir este artículo por carecer de objeto.

**ARTICULO 14.o — (Pasa a ser 12.o)**

Se le han agregado los siguientes incisos a continuación del tercero:

"El Directorio de esta entidad se elegirá de entre los Presidentes de líneas y por ellos mismos.

"Las elecciones de Presidentes de línea y la elección de Directorio deberá hacerse bajo el control y fiscalización de la Dirección General de Transportes y Tránsito Público".

Estos incisos tienen por objeto salvaguardar los derechos de los pequeños empresarios dentro de la entidad que crea este artículo.

**ARTICULO 15.o — (Pasa a ser 13.o)**

Fué aprobado sin modificaciones.

**ARTICULO NUEVO—(Pasa a ser 14.o)**

Por el artículo 7.o (que pasa a ser 5.o), se establece que la Empresa Nacional de Transportes Colectivos estará bajo la dependencia del Ministerio de Hacienda; en cambio, la entidad a que da forma el artículo 14.o, que pasa a ser 12.o, no queda bajo la dependencia de ninguna autoridad. Por esta razón se le hace depender del Ministerio del Interior, el cual tendrá el control y supervigilancia de los servicios de transportes colectivos, de pasajeros, en las ciudades de Santiago y Valparaíso, y el racionamiento, distribución y control del consumo de combustible, quien los ejercitará por intermedio de la Dirección General de Transporte y Tránsito Público. También, esta Dirección tendrá la supervigilancia de los servicios de transportes colectivos de pasajeros en el resto del país, sin perjuicio de las facultades y atribuciones que en esta materia corresponden a las Municipalidades.

Este artículo tiende, también, a evitar muchos abusos que hoy día se notan con respecto a la distribución y consumo de la bencina, pues la fiscalización de esas actividades va a quedar entregada a un organismo responsable.

**ARTICULO 16.o — (Pasa a ser 15.o)**

Ha sido aprobado sin modificaciones.

**ARTICULO TRANSITORIO**

El inciso segundo ha sido modificado en el sentido de rebajar a tres años el plazo dentro del cual no podrán ser removidos los empleados a que se refiere este artículo.

Este beneficio de la inamovilidad se otorga también al personal de empleados de autobuses y microbuses de Santiago y Valparaíso, con las limitaciones a que se refiere el inciso segundo de este mismo artículo. Con este objeto, la Comisión agregó el inciso tercero.

Se ha agregado como artículo 2.o transitorio, el inciso segundo del artículo 12.o del proyecto del Senado, que dice:

"Artículo 2.o — 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".

Estima la Comisión que debe sancionarse el proyecto, aprobado por la Comisión de Gobierno, con las modificaciones señaladas.

El proyecto con esas modificaciones es el siguiente:

**PROYECTO DE LEY:**

"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 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 la cantidad de noventa millones de pesos, moneda legal, pagadero en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 5.o de esta ley, estimadas a la par;

B. — La letra a) del artículo 4.o del convenio deberá redactarse en forma de establecer que se pagará a la Compañía la suma de treinta millones de pesos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 5.o de esta ley, estimadas a la par, en vez de dichos pagos opcionales en di-

nero efectivo, que especifica dicha letra;

C. — Deberá suprimirse el artículo 5.º del convenio, y

D. — Deberán agregarse los siguientes incisos al artículo 6.º del convenio:

"No obstante lo dispuesto en este artículo, los juicios sobre cobros de indemnizaciones por daños causados por tranvías, actualmente pendientes contra 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".

**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 6 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. — Debe suprimirse el artículo 13;

B. — 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";

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

D. — 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.

Las elecciones de presidentes de línea y la elección de Directorio, deberán hacerse bajo el control y fiscalización de la Dirección General de Transporte y Tránsito Público.

Una vez constituida la persona jurídica a que se ha hecho referencia, la misma responderá ante las autoridades del cumplimiento, por parte de los empresarios que la integren, de todas las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con el respectivo servicio de autobuses y microbuses.

Si con posterioridad a la constitución de la per-

sona jurídica, la autoridad competente concediere permisos de recorridos a empresarios que no formaren parte de aquélla, éstos quedarán, por el sólo hecho de la concesión del recorrido, incorporados a dicha entidad, con todos los derechos y obligaciones inherentes a la calidad de socio.

Los estatutos de la persona jurídica a que se refiere este artículo deberán ser sometidos a la aprobación del Presidente de la República.

**Artículo 13.** — Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará también a los empresarios de autobuses y microbuses de las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, y de las demás que determine el Presidente de la República.

**Artículo 14.** — El control y supervigilancia de los servicios de transporte colectivo de pasajeros en las ciudades de Santiago y Valparaíso y el racionamiento, distribución y control del consumo de combustible, dependerá del Ministerio del Interior, quien los ejercitará 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 15.** — La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

#### ARTICULOS TRANSITORIOS

**Artículo 1.º** — Los empleados de planta de las empresas 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 alguna 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.

**Artículo 2.º** — 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."

Sala de la Comisión, a 1.º de febrero de 1945.

Acordado en numerosas sesiones, con asistencia de los señores Urzúa (Presidente), Alcalde, Campos, Cárdenas, Edwards, González von Marées, Guerra, Opaso, Madrid, Maira, Pinedo, Prieto y Valdebenito.

Se designó Diputado Informante al Honorable señor González von Marées.

(Fdo.): Aniceto Fabres Y., Secretario de Comisiones."

**V. — TEXTO DEL DEBATE**

**1.—MODIFICACION DE LA LEY N.º 7.874, QUE CREO LA SOCIEDAD CONSTRUCTORA DE ESTABLECIMIENTOS HOSPITALARIOS.— PREFERENCIA.**

El señor DEL RIO (Ministro de Salubridad). — Pido la palabra.

El señor GARRETON. — Pido la palabra sobre la Cuenta.

El señor GAETE. — El señor Ministro de Salubridad ha pedido la palabra, señor Presidente.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor DEL RIO (Ministro de Salubridad). — Ruego al señor Vicepresidente se sirva recabar el asentimiento de la Honorable Cámara, a fin de que pueda despacharse de inmediato el Mensaje del Ejecutivo, de que se acaba de dar cuenta, referente a la ley que creó la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios. Es un proyecto muy breve y sencillo.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — Si a la Honorable Cámara le parece, se acogería la petición del señor Ministro.

El señor ATIENZA. — Muy bien.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — **Acordado.**

El señor PROSECRETARIO. — El proyecto dice así:

**“PROYECTO DE LEY:**

**Artículo 1.º** — Se aplicará a la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios, a los actos y a los contratos que ésta ejecute o celebre, a los dividendos de sus acciones y a todos los bienes sociales, el artículo 18 de la ley N.º 5.989, de 1937, substituído por el inciso 3.º del artículo 1.º de la ley N.º 7.061, de septiembre de 1941.

**Artículo 2.º** — Autorízase al Presidente de la República para refundir en un solo texto, la ley N.º 7.874, de 1944, la ley N.º 8.066, de enero de 1945, con las disposiciones de la presente ley, y para darle la numeración correspondiente.

**Artículo 3.º** — Esta ley empezará a regir desde la fecha de su publicación en el “Diario Oficial”.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — En discusión general el proyecto.

Ofrezco la palabra.

El señor DEL RIO (Ministro de Salubridad). — Pido la palabra.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente).

— Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor DEL RIO (Ministro de Salubridad).

— Señor Presidente, el proyecto que se somete a la consideración de la Honorable Cámara tiende a igualar las acciones de la Sociedad Constructora de Establecimientos Hospitalarios con las de la Sociedad Constructora de Establecimientos Educativos.

Repito que se trata de un proyecto muy corto.

El señor URIBE (don Damián). — Y es muy sencillo, señor Presidente.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si le parece a la Honorable Cámara, se aprobaría en general el proyecto.

— **Aprobado.**

Si a la Honorable Cámara le parece, se aprobaría, también, en particular, porque no ha sido objeto de indicaciones.

— **Aprobado.**

Terminada la discusión del proyecto.

**2.—CONVENIO SUBSCRITO ENTRE EL GOBIERNO Y LA COMPANIA CHILENA DE ELECTRICIDAD LTDA., RELATIVO A LA COMPRAVENTA DE LOS SERVICIOS TRANVIARIOS DE DICHA COMPANIA, Y CREACION DE LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES COLECTIVOS.**

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — De acuerdo con el objeto de la presente sesión, corresponde ocuparse del proyecto de ley sobre aprobación del convenio suscrito entre el señor Ministro de Hacienda y el señor Presidente de la Compañía Chilena de Electricidad Ltda., relativo a la compra de los servicios tranviarios de dicha Compañía, y sobre la creación de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

Diputados Informantes son los Honorables señores Rivera, por la Comisión de Gobierno Interior, y González von Marées, por la Comisión de Hacienda.

El señor PROSECRETARIO. — El proyecto dice:

**“PROYECTO DE LEY:**

**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 Cussen, sobre compraventa de los bienes que constituyen los servicios tranviarios de la Compañía, con las siguientes modificaciones:

A.— El precio de la compraventa serán las cantidades de un millón de dólares, pagaderos al contado, y sesenta millones de pesos, moneda legal,

pagaderos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 7.º de esta ley, estimadas a la par;

B.— La letra a) del artículo 4.º del convenio deberá redactarse en forma de establecer que se pagará a la Compañía la suma de treinta millones de pesos en acciones de la Sociedad a que se refiere el artículo 7.º de esta ley, estimadas a la par, en vez de dichos pagos opcionales en dinero efectivo que especifica dicha letra;

C).— Deberá suprimirse el artículo 5.º del convenio, y

D).— Deberá agregarse el siguiente inciso al artículo 6.º del convenio:

"No obstante lo dispuesto en este artículo, los juicios sobre cobros de indemnizaciones por daños causados por tranvías, actualmente pendientes contra 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".

Se le autoriza, asimismo, para ceder o aportar a la Sociedad que se forma, con el objeto indicado en el artículo 7.º, los derechos y obligaciones emanados de dicho convenio.

Artículo 2.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, de los derechos que la expresada Empresa tiene en la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, con las siguientes modificaciones:

A).— Debe suprimirse el artículo 13.º,

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

C).— Debe suprimirse el inciso final del artículo 14.º, y

D).— Debe redactarse el artículo 15.º así:

"Artículo 15.º.— Para todos 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 que se aprueba por el presente artículo.

Artículo 3.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 plazos, 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 operaciones no podrán devengar un interés superior al cinco por ciento (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 en-

tegrará a la Corporación de Fomento de la Producción las sumas necesarias para hacer los servicios de intereses y amortizaciones. Para la conversión de divisa extranjera el Banco Central de Chile venderá directamente a la Corporación de Fomento de la Producción la cantidad necesaria de divisas que el Banco debe adquirir, de acuerdo con el inciso 2.º del artículo 6.º de la ley 6.107. Estas divisas sólo podrán ser empleadas por la Corporación de Fomento de la Producción para el servicio de los empréstitos a que se refiere este artículo y estarán exentos de lo previsto en el artículo 2.º de la Ley 5.107. Las diferencias que el Banco Central de Chile realice entre el precio de adquisición y el de venta, que será e. que corresponda a las importaciones más frecuentes, continuará a beneficio fiscal.

Artículo 4.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 obligaciones, deberán ser aprobados semestralmente por la Contraloría General de la República.

Artículo 5.º.— Si cualquier ejercicio anual revelare que las entradas brutas de explotación por el Fisco o por la Sociedad que se forme son insuficientes para cubrir los gastos totales de explotación y los intereses y amortizaciones de los préstamos o empréstitos contratados, las tarifas serán alzadas por Decreto Supremo en la cantidad necesaria para cubrir dicha insuficiencia.

Artículo 6.º.— Las dificultades que se susciten en la aplicación del convenio serán resueltas en la forma prevenida por él. Si los árbitros no se pusieren de acuerdo para la designación de un tercero que resuelva las diferencias que entre ellos se produzcan, el nombramiento se hará por el Presidente de la Corte Suprema.

Corresponderá a la Corte Suprema, en cualquiera de sus Salas de Forma, el conocimiento de las apelaciones que se produjeren.

Artículo 7.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 de propulsión eléctrica y que se sujetará a las siguientes normas fundamentales;

A).— Tendrá un capital inicial de \$ 210.000.000 que será aportado por el Fisco en \$ 105.000.000, por la Corporación de Fomento de la Producción en \$ 15.000.000, y por la Compañía Chilena de Electricidad en \$ 90.000.000;

B).— Las acciones que suscriban 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 5 por ciento anual,

C).— Las acciones particulares podrán ser rescatadas, total o parcialmente, por el Fisco o la Sociedad en cualquier momento, por su valor nominal más los dividendos acumulados;

D).— Se regirá por sus Estatutos y por las leyes generales sobre sociedades anónimas, en lo que no 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 les correspondan a los demás Ministerios.

Artículo 8.o— No obstante lo dispuesto en el encabezamiento del artículo anterior, en las localidades en que no haya establecido servicio de transportes colectivos de pasajeros o se vayan a ampliar los existentes, la Empresa podrá establecer servicios de otros sistemas de propulsión, siempre que las empresas privadas que tengan concesiones no se interesen por establecerlos.

Artículo 9.o— Todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros en cualquiera clase de vehículos se regirán por las leyes, decretos, reglamentos y ordenanzas vigentes, o que se dicten en el futuro, los que no podrán ser discriminatorios entre la Empresa Nacional de Transportes Colectivos y las empresas privadas.

Artículo 10.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 civiles;

b) Un representante de cada una de las Municipalidades de Santiago y de 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) Dos designados por los accionistas particulares.

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

Los Directores o 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 11.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 105 millones de pesos, para pagar las acciones que el Fisco suscriba en la Sociedad de que trata el artículo 7.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 3.o, a las obligaciones que la Sociedad emita o suscriba de conformidad con dicho artículo.

Artículo 12.o— Autorízase al Presidente de la República, a las Municipalidades, a la Corporación de Fomento de la Producción y a las instituciones autónomas que dependen del Estado, para que aporten o transfieran a la Empresa los bienes, valores y derechos que estimen necesarios para el servicio de ella.

Artículo 13.o— Los servicios a que se refiere la presente ley no constituyen monopolio.

Artículo 14.o— Dentro del plazo de seis meses, contado desde la fecha de la promulgación de esta ley, los empresarios de autobuses y microbuses de servicio público de pasajeros de la ciudad de Santiago deberán constituirse en una persona jurídica para el solo efecto de sus relaciones con las autoridades.

Tendrán derecho a ser miembros de dicha persona jurídica todos los empresarios que tengan concesiones de recorridos otorgadas por autoridad competente.

Los empresarios que por cualquier motivo se negaren a incorporarse a la persona jurídica nombrada perderán por este solo hecho sus concesiones de recorridos.

Una vez constituida la persona jurídica a que se ha hecho referencia, la misma responderá ante las autoridades del cumplimiento, por parte de los empresarios que la integren, de todas las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con el respectivo servicio de autobuses y microbuses.

Si con posterioridad a la constitución de la persona jurídica, la autoridad competente concediere permisos de recorridos a empresarios que no formaran parte de aquélla, éstos quedarán, por el solo hecho de la concesión del recorrido, incorporados a dicha entidad, con todos los derechos y obligaciones inherentes a la calidad de socio.

Los estatutos de la persona jurídica a que se refiere este artículo deberán ser sometidos a la aprobación del Presidente de la República.

Artículo 15.o — Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará también a los empresarios de autobuses y microbuses de las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, y de las demás que determine el Presidente de la República.

Artículo 16.o — La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Artículo transitorio.— Los empleados de planta de las empresas 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 cinco 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 alguna de las causales contempladas en los números 1.o, 2.o, 6.o, 7.o, 8.o y 10.o del artículo 164 del Código del Trabajo.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — En discusión general el proyecto.

Ofrezco la palabra.

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

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — Tiene la palabra Su Señoría.

El señor RIVERA. — Señor Presidente y Honorable Cámara, la Comisión de Gobierno Interior estudió, en numerosas sesiones, el proyecto, despachado por el Honorable Senado, mediante el cual se autoriza al Presidente de la República para adquirir, para el Fisco, los bienes afectos al servicio tranviario. En su es-

tudio, la Comisión de Gobierno Interior estuvo asesorada por el Administrador Fiscal de Tranvías, señor Vergara Imas, y el Vicepresidente de la South American Power, señor Salazar. Concurrieron también a sus sesiones el señor Ministro de Hacienda, representantes de la Municipalidad y otras personas interesadas en la solución de este problema.

Este proyecto, señor Presidente, tiende fundamentalmente a solucionar el grave problema de la movilización, que, como todos sabemos, se ha hecho agudo, principalmente en las ciudades de Santiago y de Valparaíso.

Han sido numerosas las iniciativas del Ejecutivo para darle solución a este gravísimo problema.

En el año 1941 se dictó la Ley N.º 6 932, que facultó al Gobierno para proponer soluciones a este problema y llegar a un convenio con los representantes de la Compañía de Electricidad y con la Municipalidad de Santiago, interesada también en su solución. Posteriormente, en el mismo año 1941, a raíz de la huelga de los servicios de locomoción colectiva, el Gobierno tomó a su cargo la administración de los servicios tranviarios, situación de hecho que se mantiene hasta esta fecha y a la cual se pretende dar solución mediante el despacho de este proyecto.

El año 1942, el Ejecutivo envió al Congreso un nuevo proyecto de ley mediante el cual se proponía también la adquisición de los Servicios Tranviarios y la nacionalización de la Compañía Chilena de Electricidad.

El Honorable Congreso nombró una Comisión Mixta de Senadores y Diputados que, en su oportunidad, informó el proyecto de ley, del cual pasó después a conocer la Comisión de Gobierno Interior de esta Honorable Cámara.

Más adelante, señor Presidente, y en vista de que la solución de este problema se hacía cada día más apremiante, el señor Arturo Matte Larraín, ex Ministro de Hacienda, celebró dos convenios con la Compañía Chilena de Electricidad Limitada. Por uno de estos convenios, el Fisco adquiere los Servicios Tranviarios y, por el otro, se concede al Fisco la opción, dentro del plazo de cinco años, de adquirir todos los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad.

El Honorable Senado, conociendo de este proyecto en su primer trámite constitucional, le prestó su aprobación con algunas modificaciones.

El proyecto en debate, señor Presidente, con tiene tres ideas fundamentales.

La primera idea es la que se refiere a la autorización que se concede al Presidente de la República para adquirir el total de los bienes afectos a los servicios tranviarios.

La segunda idea fundamental es la subordinación de la adquisición de los bienes citados,

al hecho de que se reconozca la opción del Fisco para adquirir, dentro del plazo de cinco años, los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada.

Y la tercera idea fundamental se relaciona con la formación de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, sociedad que se haría cargo, más adelante, de la explotación de estos servicios.

En el artículo 1.º del proyecto del Honorable Senado, se aprueba el convenio sobre la adquisición de los bienes afectos a los servicios tranviarios. Estos bienes consisten en bienes raíces de actual propiedad de la Empresa y en material rodante, vías férreas, postes, líneas aéreas y alimentadores, todo lo cual consta en el inventario que forma parte de este convenio; comprenden también estos bienes, las maestranzas y depósitos con sus talleres, maquinarias, instalaciones, herramientas, bienes muebles, útiles de oficina, y demás propiedades ubicadas en Santiago y Valparaíso, todo lo cual consta también en el inventario que forma parte del contrato.

El precio de la adquisición propuesto primitivamente por el Ejecutivo al Honorable Senado fué la suma de 3 millones de dólares, más un pago adicional de 29.605.000 pesos, en moneda legal, o de 995.000 dólares, como pago del Fisco a la Compañía, por el suministro de energía eléctrica desde el año 1941 hasta el año 1943 y como pago de servicios prestados y materiales y repuestos entregados.

El precio de 3 millones de dólares fué aceptado por la Comisión de Gobierno Interior, porque, a juicio de esta Comisión, este precio se ajusta en forma conveniente, vuelvo a decir, a los intereses del Fisco y representa seguramente un valor inferior al que efectivamente tienen los bienes que se van a adquirir.

En efecto, tengo a la vista algunos avalúos hechos a estos bienes con anterioridad.

El avalúo hecho por la Administración Fiscal de Tranvías fué de 126.400.000 pesos. El avalúo practicado por la propia Compañía Chilena de Electricidad era de 350 millones de pesos. El que hizo una Comisión especial formada por los señores Lagarrigue, Santa María y otros, fué de 226 millones de pesos.

De manera, señor Presidente, que este precio de 3 millones de dólares, o sea, de 90 millones de pesos, aparece, a todas vistas, como conveniente para el Fisco.

La Comisión de Gobierno Interior no estuvo de acuerdo en la forma de pago de estos 3 millones de dólares y de estos 29.605.000 pesos, en moneda legal, que había propuesto el Honorable Senado.

El Honorable Senado, en efecto, propuso que se pagara un millón de dólares al contado; 60 millones de pesos en moneda nacio-

nal, reconocidos en acciones de la nueva Compañía que se va a formar en virtud de este proyecto, y la suma de 29.605.000 pesos en moneda legal por el suministro ya referido de energía eléctrica y por material y repuestos proporcionados a la Administración Fiscal de Tranvías.

La Comisión de Gobierno Interior aprobó el pago de un millón de dólares al contado y de 60 millones de pesos en acciones de la nueva Sociedad. Propone, además, que los 29.605.000 pesos que se le adeudan como indemnización a la Compañía, sean también pagados en acciones de la nueva Sociedad.

Cuando se trató esta materia en el seno de la Comisión de Gobierno Interior y se propuso esta modificación a lo ya acordado por el Honorable Senado y propuesto también por el Ejecutivo, se pidió al Ministro de Hacienda que se pusiera en contacto con los representantes de la Compañía vendedora a fin de obtener de ésta un pronunciamiento sobre esta materia.

El Ministro de Hacienda, en una sesión posterior, manifestó que la Compañía no aceptaba el pago de los 29 millones en acciones preferidas de la nueva Compañía, sino que mantenía lo propuesto anteriormente en orden a que el millón de dólares y los 29 millones de pesos, moneda nacional, debían ser pagados en dinero efectivo.

No obstante, la Comisión de Gobierno Interior mantuvo su criterio de modificar en la forma dicha la modalidad de pago, de modo que los sesenta millones de pesos, moneda nacional, debieran ser pagados en acciones de la nueva Compañía.

Y mantuvo este criterio porque la mayor parte de esta suma obedece a energía eléctrica entregada por la Cía. Chilena de Electricidad a la Administración de Tranvías. Es sabido que este suministro de energía no le ha sido pagado anteriormente a la Compañía; de manera, pues, que ninguna pérdida significaba para ella.

En el convenio suscrito, se contempla también la obligación de la Compañía de proporcionar a la nueva entidad que se forme, la energía eléctrica necesaria para el mantenimiento de los tranvías, y se fijan asimismo los precios a los cuales la energía eléctrica va a ser entregada.

Dentro, entonces, de esta primera idea fundamental del proyecto, de conceder autorización al Presidente de la República para adquirir los bienes tranviarios, la Comisión de Gobierno Interior propone que sea aceptada la compra de los bienes tranviarios en la suma de tres millones de dólares, pagaderos en la siguiente forma: un millón de dólares al contado y sesenta millones de pesos, moneda nacional, en acciones preferidas de la nueva entidad que se forme. Y el pago adi-

cional de \$ 29.605.000, que sea hecho también en acciones de la nueva entidad que se forma. En compensación a esta modificación, la Comisión de Gobierno Interior propone que se le reconozca a la Compañía vendedora un Director más en la nueva entidad que se forma.

La otra idea fundamental que contempla el proyecto es la opción que se le reconoce al Fisco para que, dentro del plazo de cinco años, adquiera también los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad, mediante un precio convenido de antemano y estipulado en el contrato ad referendum. Este precio es de 52.000.000 de dólares.

También propone la Comisión de Gobierno Interior algunas modificaciones a lo aprobado por el Honorable Senado.

En el artículo 13 del convenio aprobado por el Honorable Senado se establecía que: "cualquier aumento de sueldos, jornales, gratificaciones o bonificaciones que durante la vigencia de la opción se verifiquen a virtud de leyes o actos del Gobierno, así como los nuevos impuestos y los aumentos de tasas en los actuales, autorizarán a la Compañía, bajo el control de la Dirección General de Servicios Eléctricos y sin necesidad de obtener modificación de tarifas, para recargar las cuentas a los consumidores en la suma necesaria a fin de conseguir igual cantidad que la que aquéllos signiquen".

La Comisión de Gobierno Interior de la Honorable Cámara, rechazó esta disposición, porque, a juicio de ella, no podría concederse anticipadamente un beneficio a la compañía vendedora. Y, además, porque durante este plazo de cinco años no es posible saber si el Fisco va o no a hacer uso de la opción. En la forma propuesta por el Honorable Senado, quedaría la Compañía en una situación de preferencia que, a juicio de la Comisión de Gobierno Interior, no es posible aceptar.

Se propone, también, por parte de dicha Comisión, suprimir en el inciso 1.º del artículo 4.º la frase que decía: "y deberán consultarse los recursos necesarios para dar cumplimiento a lo aquí estipulado". Esta frase se suprimió por la sencilla razón de que es indudable que en la misma ley que se dicte para la adquisición de los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad deberán establecerse la forma y las fuentes de recursos con las cuales se van a adquirir esos bienes.

También se suprimió del proyecto del Honorable Senado el artículo 15, que establecía que el domicilio de los contratantes, para todos los efectos del contrato, sería la ciudad de Nueva York. La Comisión de Gobierno Interior consideró que las partes de un contrato celebrado en Chile deben te-

ner como domicilio este país, y que no es posible señalar como tal una ciudad lejana, a la cual le sería muy difícil recurrir, en un momento dado, al Fisco chileno. Por esto, vuelvo a decir, se suprimió este artículo 15 del proyecto del Honorable Senado y se estableció que para todos los efectos del contrato el domicilio de las partes sería la ciudad de Santiago.

La tercera idea fundamental contemplada en este proyecto es la formación de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

No hay duda, señor Presidente, de que es indispensable que el Fisco o una entidad de Derecho Público tome a su cargo, si no toda, por lo menos la parte más importante de la locomoción colectiva.

Todos los estudios que desde hace tiempo se vienen haciendo sobre esta materia, buscando una solución para el grave problema de la movilización, todos, invariablemente todos, han llegado a la conclusión de que es necesaria la formación de una entidad de Derecho Público que tome a su cargo los servicios de locomoción colectiva.

La Comisión de Gobierno Interior estimó necesario limitar las actividades de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos que se propone establecer, únicamente a los servicios tranviarios, dejando los servicios de autobuses y microbuses a cargo de los particulares. Para tomar este acuerdo, tuvo en consideración la conveniencia de mantener una especie de competencia entre la nueva entidad por formarse y la iniciativa de los particulares. A juicio de ella, esta competencia redundará indudablemente en beneficio de la población.

También consideró la Comisión de Gobierno Interior, o por lo menos su mayoría, que no era posible perjudicar a empresarios nacionales que, desde hace varios años, vienen atendiendo el transporte colectivo.

El señor CHACON.— Con bastante beneficio.

El señor RIVERA.— Respecto del capital de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, la Comisión de Gobierno Interior modificó el que primitivamente había propuesto el Fisco, y que fuera también aprobado por el Honorable Senado. Esta modificación es una consecuencia del acuerdo anterior, de pagarle a la Compañía vendedora, en acciones de la nueva Sociedad, los \$ 29.605.000 a que tantas veces me he referido.

Teniendo la Compañía Vendedora estos veintinueve millones de pesos más en acciones, era indispensable elevar el aporte del Fisco, para mantener siempre una mayoría dentro de la nueva Empresa.

Por consiguiente, la Comisión de Gobierno Interior propone que el capital de la nueva

Empresa esté formado en la siguiente forma: ciento cinco millones de pesos que aportará el Fisco; quince millones de pesos que aportará la Corporación de Fomento de la Producción, y los noventa millones que constituirán el aporte de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada. O sea, esta modificación eleva de sesenta a noventa millones de pesos el aporte, en acciones, de la Compañía vendedora, y de setenta y cinco a ciento cinco millones el aporte del Fisco. De esta manera, vuelvo a decir, este último mantendrá la mayor parte del capital dentro de la nueva entidad.

Tanto las acciones de la Corporación de Fomento de la Producción como de la Compañía vendedora serán preferidas, con un dividendo acumulativo anual del cinco por ciento.

Otra de las modificaciones propuestas por la Comisión de Gobierno Interior es la relacionada con la estructuración del Consejo de Administración de la nueva entidad. Hubo que elevar a nueve el número de los Consejeros para dar cabida al nuevo Consejero que tendría la Compañía vendedora en caso de que se aprobara la idea de pagar en acciones los \$ 29.605.000.

También se suprimió la exigencia contemplada en el proyecto del Honorable Senado, de que uno de los dos Consejeros que deberán ser ingenieros civiles fuera necesariamente empleado de la Empresa. Se tomó esta medida, porque más adelante se establece que estarán representados por un Consejero, dentro de la nueva entidad, tanto el Sindicato de Empleados de la Compañía como el Sindicato Industrial, o sea, de obreros.

También se modificó la disposición del proyecto anterior que establecía que deberían ser Consejeros de la nueva entidad los Alcaldes de Santiago y Valparaíso. Se consideró que estando el Presidente de la República representado por Consejeros de su designación, no era necesario que fueran Consejeros, además, los Alcaldes de Santiago y Valparaíso, ya que éstos también son designados por el Presidente de la República. Entonces se estableció que estos dos Consejeros serían representantes de ambas Corporaciones, o sea, un representante de la Municipalidad de Santiago y otro de la Municipalidad de Valparaíso.

La Comisión de Gobierno Interior también consideró inconveniente la idea aprobada por el Honorable Senado de prohibir, a partir del 1.º de enero de 1947, la circulación de tranvías por las calles Estado y Ahumada, de la ciudad de Santiago. Se suprimió esta disposición, porque se consideró aventurado prever ahora las necesidades del tránsito de 1947.

El señor CARDENAS.— Podría pasar lo que

sucedió en Valparaíso, que se quedaron sin tranvías.

El señor RIVERA. —Exacto.

La Comisión de Gobierno Interior también acordó suprimir el artículo 12 del proyecto del Honorable Senado. Esta disposición ordenaba considerar como empleados particulares, y por consiguiente afectos al régimen de previsión de la Caja respectiva, a las personas que desempeñaren las funciones de conductores y cobradores de cualquier vehículo motorizado de locomoción colectiva.

Consideró la mayoría de la Comisión que esto significaba para la Compañía un gravamen demasiado fuerte que iba a redundar, seguramente, en la necesidad de aumentar las tarifas a corto plazo.

El señor GONZALEZ (don Luis). — ¿A cuánto ascendería ese gravamen?

El señor RIVERA. — En conformidad a un estudio entregado a la Comisión por la Administración Fiscal de Tranvías, el patrón debe considerar un 15 o/o de los salarios de los obreros que imponen en la Caja de Seguro Obligatorio para el pago de las imposiciones por leyes sociales, porcentajes que se descomponen en la siguiente forma: 4%, aporte patronal; 1 o/o, medicina preventiva; 6 o/o, reserva para gratificación en conformidad a la ley especial que consulta este beneficio, haya o no haya utilidades en la Empresa, y 4 o/o, para vacaciones.

Al considerar a maquinistas y cobradores como empleados particulares, tal porcentaje se elevaría al 43 o/o del sueldo, que se descompone en la siguiente forma: 5 o/o, para fondo de retiro; 5,2 o/o, para asignación familiar; 1 o/o, para medicina preventiva; 8,33 o/o para indemnización por años de servicios y 23,47 o/o, para reserva para el pago de gratificación obligatoria.

Estos porcentajes traducidos a dinero, representan un mayor gasto mensual por maquinistas de \$ 360.000 y para cobradores, de \$ 410.000. En total, anualmente, el recargo se calcula en \$ 9.240.000

Con esto dejo contestada la pregunta que me hacía el Honorable señor González Olivares.

La Comisión de Gobierno Interior propone también el establecimiento de algunos artículos nuevos. Son los artículos 14 y 15 y el transitorio.

Por el primero de ellos se establece la obligación de los empresarios particulares de autobuses y microbuses de formar una entidad con personalidad jurídica, con el objeto de que, tanto la Municipalidad como el Fisco, puedan entenderse con una sola persona, y no como ocurre actualmente, que debe entenderse con un sinnúmero de empresarios y presidentes de líneas.

Se establece en esta disposición la obligación

de todos los empresarios de formar parte de esta entidad central y representativa de todos ellos.

En otro artículo transitorio consulta una especie de inamovilidad para los empleados de la Empresa de Tranvías de Santiago, Valparaíso y San Bernardo, quienes continuarán como empleados de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos: Esta inamovilidad se establece en favor de estos empleados durante el plazo de cinco años.

Estas son, señor Presidente, en líneas generales, y expuestas lo más brevemente posible, las ideas que la Comisión de Gobierno Interior propone a la aprobación de la Honorable Cámara.

Los artículos 2.º y 10, que pasan a ser 3.º y 11, comprenden materias que específicamente corresponden a la Comisión de Hacienda, porque se refieren al financiamiento y a la contratación de los empréstitos necesarios para la adquisición de los bienes de la Compañía; de manera, señor Presidente, que, como corresponde informar sobre esta materia al representante de la Comisión de Hacienda, dejo hasta aquí expuestas las ideas que propone la Comisión de Gobierno a la consideración de la Honorable Cámara.

Nada más, señor Presidente.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — Jfrezco la palabra.

El señor GONZALEZ VON MAREES. — Pido la palabra.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — Puede usar de ella Su Señoría.

El señor GONZALEZ VON MAREES. — Señor Presidente, como Diputado Informante de la Comisión de Hacienda de la Honorable Cámara, voy a dar cuenta a la Honorable Corporación de la opinión que ha merecido a dicha Comisión el proyecto en estudio.

En primer lugar, debo hacer presente que la Comisión de Hacienda consideró que su intervención en el estudio de este proyecto no debía limitarse exclusivamente al análisis del financiamiento del mismo, sino que extenderse a la consideración de todo el proyecto. Y sostuvieron esta opinión la unanimidad de los miembros de la Honorable Comisión, porque consideraron que, tratándose de un negocio en que el Fisco, el Estado chileno, debía desembolsar cuantiosas sumas, era necesario entrar al estudio de toda la negociación, para pronunciarse en seguida acerca de si ella es conveniente o no y de si habría ventaja en hacer las inversiones consiguientes.

De aquí que la Comisión de Hacienda tratara detenidamente todo el problema relacionado con la ley en debate.

Al efecto, además de hacerse asesorar por los técnicos que han estudiado desde hace años esta cuestión, por el señor Gerente del actual servicio tranviario y por otros funcionarios, consideró conveniente la Comisión de Hacienda invitar a su seno al ex Ministro de Hacienda don Arturo Matte Larraín, autor del convenio ad referendum cuya aprobación se discute en estos momentos, como también al ex Ministro de Hacienda don Gustavo Ross Santa María, quien patrocinó hace años el convenio entre la Compañía Chilena de Electricidad y el Fisco, que se denominó Contrato Ross-Calder.

Con todos estos antecedentes y después de oír las autorizadas opiniones de las personas mencionadas, la Comisión de Hacienda adoptó un pro-

la Comisión sobre esta materia, me parece indiciamiento concreto con respecto al Contrato ad referendum en examen.

Con el objeto de aclarar los puntos de vista de pensable — aunque en parte pueda parecer redundante después de lo expresado por el Honorable señor Rivera — precisar, Honorable Cámara, la trayectoria que ha sufrido la tramitación de este proyecto, desde su iniciación en el Ministerio de Hacienda, servido entonces por el señor Matte Larraín.

Con fecha 6 de enero de 1944 el señor Ministro de Hacienda don Arturo Matte Larraín y el Vicepresidente de la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, don Joseph Cussen, celebraron un contrato ad-referendum que tiene por objeto la compra por el Fisco del sistema tranviario de la Compañía nombrada.

Por la cláusula 1.ª de este convenio, la Compañía vende al Fisco los bienes que la primera utiliza en los servicios tranviarios de Santiago y sus alrededores, de San Bernardo y de Valparaíso, y que comprenden: a) El material rodante, vías férreas, postes, líneas aéreas y alimentadores que constan de los inventarios 1 y 2 y planos que forman parte del contrato; y b) Las maestranzas y depósitos con sus maquinarias, talleres, instalaciones, herramientas, bienes, muebles, útiles de oficina y demás propiedades ubicadas en Santiago y Valparaíso que constan en los inventarios 3 y 4 y planos que también forman parte del contrato.

Por la cláusula 2.ª del mismo convenio se establece que el precio de compra de todas estas instalaciones y materiales por el Fisco sería de 3.000.000 de dólares pagaderos en dinero efectivo en la forma que se establece en la misma cláusula.

En la cláusula cuarta se deja establecido que desde la fecha en que el Fisco tomó bajo su administración el sistema tranviario de Santiago, ha entregado a la Administración Fiscal, por el concepto de suministro de energía, la suma de \$ 38.500.000.—, y por concepto de materiales, la cantidad de \$ 22.609.000.—, más \$ 800.000.— en materiales que existen en las bodegas de la empresa en Valparaíso. Todo esto hace un total de \$ 61.900.000. Se agrega en esta cláusula que, en pago de estos \$ 61.900.000.—, el Fisco podrá optar entre pagar a la Compañía, 955.000 dólares o \$ 29.605.000 en moneda nacional, o sea, que la Compañía prácticamente rebaja a la mitad las cuentas que ella dice tener pendientes con la Administración Fiscal. Además, el Fisco, por la misma cláusula, en sus letras b) y c), renuncia a obtener la devolución, por parte de la Compañía, de la suma de \$ 2.500.000.—, que él ha entregado, en parte directamente a la Compañía y en parte a la Administración Fiscal, para el pago de aumentos de salarios del personal tranviario.

Por la cláusula 14.ª del convenio se establece que la Compañía Chilena de Electricidad quedará obligada a suministrar la energía eléctrica necesaria para el mantenimiento de los servicios tranviarios, en las siguientes condiciones: durante el primer año a una tarifa de \$ 0,225 moneda legal el kilowatt-hora; el segundo año, de 25 centavos el kilowatt-hora; el tercer año de 27 y medio centavos, el kilowatt-hora; y el cuarto y quinto años, de 31,3 centavos, moneda legal el kilowatt-hora.

Después de estos cinco años la tarifa será la que de común acuerdo convengan las partes.

Estas son las estipulaciones fundamentales del convenio ad-referendum sobre compra de los servicios tranviarios, celebrado entre el ex Ministro de Hacienda señor Matte Larraín y la Compañía Chilena de Electricidad, con fecha 6 de enero de 1944.

Enviado el convenio al Honorable Senado para su aprobación, lo que se hizo en cumplimiento de una de las cláusulas del mismo convenio, el Honorable Senado estimó conveniente prestarle su aprobación, pero introduciéndole como modificación sustancial, la de que el precio de compra de los tranvías por el Fisco no sería de tres millones de dólares, como se establecía en el convenio original, sino que de un millón de dólares pagados en dinero efectivo y 60 millones de pesos moneda legal chilena, pagados en acciones de la nueva Empresa Nacional de Transportes Colectivos, que se crea por la ley en estudio.

Además, como ya lo recaló el Honorable Diputado Informante de la Comisión de Gobierno Interior, el Honorable Senado condicionó la aprobación del convenio de compra de los servicios tranviarios al mantenimiento, por parte de la South American Power Co., de una promesa de venta al Fisco de todos los derechos de aquélla en la Compañía Chilena de Electricidad, por el precio de 52 millones de dólares.

El Honorable Senado estimó que la adquisición del sistema tranviario por el Estado chileno sólo puede hacerse si el Fisco quedara también facultado para comprar, dentro de los próximos 5 años, el total del sistema eléctrico de la Compañía. Se sometió, por eso, la adquisición de los servicios tranviarios a la condición de que la Compañía se obligara a vender al Fisco el sistema eléctrico por la suma expresada de 52 millones de dólares.

En seguida, el Honorable Senado modificó la constitución de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, que se crea por el proyecto gubernativo. En el proyecto del Supremo Gobierno se consultaba para esta Empresa un capital de 50 millones de pesos, aportado en su totalidad por el Fisco. El Honorable Senado elevó dicho capital a la suma de 150 millones de pesos. De esta suma, 75 millones serían aportados por el Fisco, en dinero: 15 millones por la Corporación de Fomento de la Producción, también en dinero, y los 60 millones restantes corresponderían a las acciones que se entregarían a la Compañía Chilena de Electricidad en pago del saldo del precio de venta de los bienes del servicio tranviario.

El Honorable Senado, en su proyecto, no consulta la forma en que se financiará el desembolso de 75 millones de pesos que el Fisco debería hacer para concurrir a la formación del capital de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos. Sólo se dice en él que se contrará un empréstito interno por la suma de 75 millones de pesos, pero no se indica con qué fuentes de entradas el Fisco serviría dicho empréstito.

Además, el Honorable Senado, en su proyecto, autoriza a la Corporación de Fomento para contratar empréstitos o préstamos internos o externos hasta por la suma de 11 millones de dólares, con el objeto, en parte, de cubrir la cuota del precio de venta de la Empresa pagadero en dinero

y, en parte, para cubrir los gastos de mejoramiento y ampliación de los servicios tranviarios.

Primitivamente el Gobierno había propuesto que esta autorización para contratar empréstitos sólo fuese de 5 millones dólares; pero como digo, el Honorable Senado estimó conveniente elevarla a 11 millones de dólares.

En las condiciones referidas el proyecto pasó a la Comisión de Gobierno Interior de la Honorable Cámara, la que introdujo en él las modificaciones de que ya ha dado cuenta el Diputado Informante de dicha Comisión, Honorable señor Rivera.

Dichas modificaciones consisten sustancialmente en lo siguiente:

Según el proyecto primitivo, firmado por el señor Matte Larrain y aprobado por el Honorable Senado, el Fisco se obligaba a pagar a la Compañía Chilena de Electricidad en retribución de la energía eléctrica y de los materiales suministrados por dicha Empresa a la Administración Fiscal de Tranvías, desde el 7 de mayo de 1941 hasta la fecha, la suma de 29.605.000 de pesos. Estimó la Comisión de Gobierno Interior que este pago debía hacerse en acciones y no en dinero efectivo.

En consecuencia, la Comisión de Gobierno Interior estableció en su informe que el precio de la Empresa de Tranvías, sería un millón de dólares y \$ 60.000.000 en acciones de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos y además \$ 30.000.000 también en acciones de la Compañía Nacional de Transportes, en vez de los \$ 29.605.000 en dinero efectivo que se establecen en el artículo 4.º del convenio, por pago de suministros de energía eléctrica y de materiales.

Como corolario de estas modificaciones, la Comisión de Gobierno Interior elevó el capital de la Empresa Nacional de Transportes a la suma de \$ 210.000.000, de los que \$ 90.000.000 corresponderían a la Compañía Chilena de Electricidad, \$ 15.000.000 a la Corporación de Fomento de la Producción y \$ 105.000.000 al Fisco.

Puede ver la Honorable Cámara que el capital de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, se ha ido aumentando a través de las diversas tramitaciones del proyecto.

En el proyecto primitivo del Gobierno, la Empresa se iniciaba con \$ 50.000.000; de acuerdo con el proyecto del Honorable Senado éste capital fué elevado a \$ 150.000.000, y en virtud de lo aprobado por la Comisión de Gobierno Interior de la Honorable Cámara, el capital de la Empresa se eleva a \$ 210.000.000. Y, consecuentemente, ha ido también aumentando la inversión del Fisco en esta Empresa. Así, según el primitivo proyecto, los \$ 50.000.000 de capital de la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, iban a ser aportados por el Fisco, de acuerdo con el proyecto aprobado por el Honorable Senado, el Fisco aportaría \$ 75.000.000 y \$ 15.000.000 la Corporación de Fomento de la Producción; o sea, que el país—podríamos decir—aportaría a esta Empresa, según el proyecto del Honorable Senado, la suma de noventa millones de pesos, en vez de los primitivos cincuenta millones de pesos del proyecto gubernativo. Y de acuerdo con el proyecto de la Comisión de Gobierno Interior de esta Honorable Cámara, el aporte fiscal a la nueva Empresa se eleva a ciento cinco millones de pesos, más los quince millo-

nes de pesos de la Corporación de Fomento de la Producción; o sea, a un total de ciento veinte millones de pesos.

La Comisión de Gobierno Interior introdujo, además diversas otras modificaciones en el proyecto, que yo creo merecen más bien ser consideradas en la discusión particular de esta ley.

En las condiciones dichas pasó el proyecto a la Honorable Comisión de Hacienda. Como decía al comienzo, allí se promovió un largo debate en torno a la cuestión previa de la conveniencia del proyecto en sí mismo. En primer lugar, se discutió un contraproyecto, presentado por el Honorable Diputado señor Opaso, en virtud del cual se facultaba al Presidente de la República para expropiar las acciones ordinarias y preferidas de la Compañía Chilena de Electricidad, proyecto que posteriormente fué retirado por su autor.

Después de estudiar a fondo el problema, con el concurso de los técnicos y expertos a que ya me he referido, la Comisión estuvo de acuerdo en que la adquisición del sistema tranviario es conveniente para el país. Para arribar a esta conclusión, tuvo presente, en primer término, la situación que se ha producido en Santiago respecto del problema de la movilización colectiva. Es de sobra conocido el hecho de que ésta adolece de gravísimas deficiencias, que la colocan muy por debajo de lo que debe ser este servicio en la ciudad capital de la República.

Parece, pues, indiscutible la urgente necesidad de encontrar una fórmula de solución que elimine las dificultades que actualmente impiden abordar este problema en forma eficaz.

Se hizo presente en la Comisión de Hacienda que si se mantenía la actual situación de la Empresa de Tranvías, el problema, prácticamente, no podía ser solucionado, porque se puede decir, dicha empresa no se encuentra hoy en el dominio de nadie.

Si bien está administrada por un representante del Gobierno, este funcionario no tiene más autoridad en dicha Empresa que la que le da el Decreto que requisó los servicios y cuya legalidad es discutible. Saben los Honorables colegas que ese Decreto fué dictado en uso de una atribución que el Código del Trabajo confiere al Presidente de la República, y en virtud de la cual puede el Gobierno tomar a su cargo la administración de las empresas de utilidad pública, en casos de conflictos con sus operarios. Esto fué lo que sucedió en el mes de mayo de 1941 con la Compañía de Tranvías de Santiago. Por motivos de exigencias del personal, que la Compañía consideró que no podía satisfacer, los operarios de la Empresa se declararon en huelga. El Gobierno, por tratarse de un servicio de primera necesidad, hizo uso de la mencionada disposición del Código del Trabajo y tomó a su cargo la administración de los tranvías. El conflicto fué solucionado, los obreros volvieron a su trabajo y las faenas de la Empresa se normalizaron. Lógicamente, pues, terminó en ese momento la facultad legal del Gobierno para intervenir en la administración de la Empresa. Sin embargo, la situación extraordinaria creada por aquel conflicto se ha venido prolongando durante varios años, transformándose de transitoria en permanente.

La Compañía sostiene, con argumentos de indiscutible peso, que si bien pudo el Fisco adoptar la medida de requisición a raíz del conflicto mismo, no ha podido continuar en esta situación después de que el conflicto fué solucionado. El hecho es, sin embargo, que esto ha acaecido, y en cierto modo, con el beneplácito de la misma Compañía. Si bien es cierto que ésta protestó formalmente de que el Fisco asumiera la administración de los tranvías, en el hecho no ha pasado más allá de tal protesta, meramente retórica, ya que no ha planteado reclamación alguna ante los Tribunales por la situación de ilegalidad en que se mantiene la administración de los tranvías.

Digo, pues, que con el beneplácito, en la práctica, de la Compañía, la Empresa de Tranvías es, hoy día, administrada por el Fisco; pero éste no es dueño de ella ni lo es ninguna entidad nacional; legalmente, la Compañía Chilena de Electricidad Limitada continúa siendo dueña de esa Empresa.

Existe, como se ve, una situación absolutamente irregular, que no puede seguir manteniéndose, sin causar graves daños a la ciudad y al país.

Basta sólo considerar este hecho: en la Comisión de Hacienda expresó el señor Miguel Vergara Imas, Gerente de la Administración Fiscal de Tranvías, que la Empresa ha adquirido algunas propiedades en el sector poniente de Santiago, para instalar en ellas nuevas maestranzas y depósitos, con el fin de mejorar los servicios. El Honorable señor Alcalde y el Diputado que habla preguntamos al señor Vergara Imas cómo se había efectuado esta adquisición de inmuebles, siendo que la Administración Fiscal de Tranvías no es una empresa en sí, sino que administra para la Compañía Chilena de Electricidad. El señor Vergara Imas tuvo que confesarnos que estos inmuebles, de valor de varios millones de pesos, han sido comprados en su nombre personal, o sea, en la actualidad, aparece don Miguel Vergara Imas como dueño de estos bienes raíces que pertenecen a los servicios tranviarios de Santiago. Como puede comprender la Honorable Cámara, esto es profundamente irregular. Creo que ninguno de los Honorables miembros de la Comisión de Hacienda — desde luego, el Diputado que habla — estima que haya motivo de duda respecto a la honorabilidad de procedimientos del Gerente de la Administración Fiscal de la Empresa de Tranvías, pero es evidente que no puede hacerse una confusión entre los intereses de la colectividad y las personas particulares que los administran, como ésta a que me refiero.

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

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Diga no más, Honorable colega.

El señor GAETE.—Yo tengo entendido que el señor Vergara Imas fué autorizado legalmente para hacer dichas compras.

Puedo decir a Su Señoría que, con ocasión de un préstamo que él solicitó a la Corporación de Fomento, ésta tuvo, oportunamente, todas las escrituras públicas del caso y el Fiscal respectivo informó favorablemente en el sentido de que la Corporación podía tomar como garantía las propiedades que están inscritas, por autorización legal, a nombre del señor Vergara Imas.

El señor ALCALDE.—Ante la ley él es el dueño.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Es evidente, Honorable Diputado, que si el señor Vergara Imas es dueño legal de estas propiedades, no hay ningún inconveniente para que las dé en hipoteca; pero lo que sostengo — la Comisión opina también de esta manera — es que resulta absolutamente irregular que bienes que deben ser del Estado o de una entidad que represente al Estado, puedan estar legalmente en poder de un particular.

Yo pongo por caso que falleciera el señor Vergara Imas. ¿Cuál sería la situación legal que produciría este hecho con respecto a los citados inmuebles? Bastante confusa, por cierto.

El señor GAETE.—A mí también me parece esto una anomalía y, por mi parte, creo que es conveniente normalizar esta situación cuanto antes y en forma que no quede ninguna duda.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Este solo hecho justifica la urgencia de resolver el problema, ya que no es posible que una situación semejante se perpetúe.

El señor ALCALDE.—Y esto, Honorable Diputado, no es sólo incorrecto, sino que un Gobierno serio no debe permitir jamás una cosa así.

El señor GAETE.—El Gobierno es muy formal...

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Además, se hizo presente en la Comisión de Hacienda de la Cámara que, si continúa la actual situación de la Empresa, va a ver prácticamente imposible abordar a fondo un mejoramiento del servicio tranviario, porque cualquiera inversión que se hiciera con tal objeto capitalizaría en beneficio de la Compañía Chilena de Electricidad, única dueña legal del servicio. Salvo que se siga en este procedimiento de colocar los nuevos bienes a nombre de personas particulares.

Supongamos, por ejemplo, que para mejorar el servicio la administración de la Empresa resuelve adquirir nuevo material rodante, desde que el actual, con excepción de un número determinado de tranvías en buen estado, se encuentra ya prácticamente inservible. Si la Administración Fiscal adquiere estos tranvías en la forma ordinaria, ellos pasarían legalmente a formar parte del haber de la Compañía Chilena de Electricidad, salvo que también los tranvías los adquiriera el señor Vergara Imas a su nombre. Es evidente, entonces, que si se mantiene la actual situación, cualquiera mejora que se realice en los servicios irá a beneficiar exclusivamente a la Compañía Chilena de Electricidad, y no se capitalizará a favor de los intereses nacionales.

La misma alza de tarifas que se acordó después que el Fisco asumió la administración de los tranvías, ha sido en definitiva beneficiosa para la Compañía Chilena de Electricidad, porque con esa alza de tarifas se han introducido algunas mejoras en el servicio y se han remozado numerosos tranvías. Todo esto, como es lógico, beneficia al dueño de la Empresa, esto es, a la Compañía Chilena de Electricidad.

Las razones que preceden fueron motivo para que la Honorable Comisión de Hacienda estime que, indiscutiblemente, es necesario resolver de una vez por todas este problema. Y la única forma de hacerlo — dado que el Estado chileno no está en condiciones de adquirir para sí, y tal vez

no haya conveniencia en ello, todo el servicio eléctrico de la Compañía Chilena de Electricidad —la única forma de resolverlo, digo, es ésta de adquirir en alguna forma, no ya un control simplemente de hecho, como el que existe en la actualidad, sino un control legal sobre los servicios tranviarios de Santiago y Valparaíso.

De ahí que la Comisión prestara su aprobación en general a este proyecto. Pero en cuanto a las condiciones en que la Compañía ofrece en venta esos servicios al país, la Comisión discrepó radicalmente...

El señor PINEDO.— Fundamentalmente...

El señor GONZALEZ VON MAREES.— ...fundamentalmente, como me corrige el Honorable señor Pinedo, del criterio sostenido, tanto por el Gobierno, al suscribir el contrato ad-referendum, como por el Honorable Senado, al aprobar este contrato con algunas modificaciones.

Consideró la Comisión de Hacienda que, si bien había conveniencia, y aún necesidad urgente en adquirir el servicio tranviario, no debía olvidarse que la Compañía Chilena de Electricidad tiene, por su parte, un extraordinario interés en deshacerse de este servicio, pues el mismo constituye para ella sólo un motivo de gruesas pérdidas.

Tuvo presente la Comisión que, tanto durante la administración del servicio tranviario por la Compañía Chilena de Electricidad como por la administración fiscal, la explotación de este servicio ha dejado siempre pérdidas cuantiosas a la Compañía Chilena de Electricidad. Estas pérdidas exceden, por término medio, en los últimos años, de veinte millones de pesos al año, y llegaron en 1940, último año en que la Compañía administró el servicio, a casi 25 millones de pesos.

En otras palabras, la Compañía Chilena de Electricidad, con el servicio tranviario, no sólo no ha obtenido nunca utilidades, sino que ni siquiera ha conseguido que se le pague el suministro de energía que ella hace a dicho servicio, ni tampoco el valor de los materiales que se proporcionado para el mantenimiento del mismo.

Consideró, por consiguiente, la Comisión que si ésta era la situación comercial de la Compañía Chilena de Electricidad con relación a este servicio, debía aceptar una oferta de transferencia de él, que estuviera de acuerdo con semejante estado de falencia en que se encuentra. No puede la Compañía pretender la obtención de grandes utilidades de una negociación semejante. Sin embargo, de aceptarse las exigencias de la Compañía, de comprarle el servicio tranviario, este pésimo negocio, en la suma de 120 millones de pesos en dinero efectivo, desligándose ella de todas las obligaciones que le impone el contrato tranviario, la Compañía realizaría un negocio brillantísimo y el país, en cambio, se haría de una pesada carga.

En la actualidad, como digo, el servicio no reporta absolutamente ninguna utilidad a la Compañía; todo lo contrario, le deja pérdidas considerables, y ni siquiera obtiene como retribución de él el pago de la energía eléctrica que debe suministrarle.

En cambio, al vender este servicio al Fisco en las condiciones que establece el contrato ad-referendum, la pérdida de 20 millones al año que como término medio le deja ese negocio, se transformaría de inmediato, en una utilidad equivalente.

En primer lugar, porque la Compañía recibiría, en cifras redondas, como precio de la operación, la suma de 120 millones de pesos en dinero efectivo (tres millones de dólares más \$ 29.605.000), capital que le reportaría el rédito consiguiente. Calculado este rédito al 5 por ciento anual, su monto ascendería a seis millones de pesos al año. Agréguese a esto la entrada por el valor de la energía que la Compañía suministraría a la Empresa Nacional de Transportes Colectivos para la movilización de los tranvías, valor que anualmente asciende a alrededor de 12 millones de pesos y que deberá elevarse considerablemente en los años venideros, con las alzas de precio de la energía y las ampliaciones del servicio.

Tenemos, pues, que este negocio, que hoy deja a la Compañía una pérdida neta de 20 millones de pesos, pasaría a dejarle, una vez dicho negocio en manos del Fisco chileno, una utilidad también neta por lo menos igual a esos veinte millones. En otras palabras, la Compañía tendría anualmente un aumento en su activo ascendente como mínimo a cuarenta millones de pesos. ¡Parece difícil concebir una operación más brillante!

El señor GAETE.— Más claro; la Compañía actual podría ceder gratuitamente los tranvías, y siempre sería negocio para ella, porque, como dice Su Señoría, y yo también lo sé, ahora le produce una pérdida de \$ 20.000.000 anuales.

Por ésto, es de esperar que la conclusión a que llegue la Honorable Cámara, sea la de aceptar como regalo estos carros viejos, para mejorarlos después con el dinero que va a aportar el Fisco. Así se defendería mejor el interés nacional.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— ¡Podría exigirse a la Compañía que entregara las plantas de energía también!

El señor GONZALEZ OLIVARES.— También hay otra ventaja para la Compañía Honorable colega. La vigencia del decreto N.º 1.236, del año 1933, como asimismo la vigencia de la ley N.º 6.246, que fué también despachada por el Congreso Nacional para aumentar los sueldos a los empleados y obreros, van a beneficiar a la Compañía, porque se va a deshacer del 57 por ciento de los obreros y del 38 por ciento de los empleados.

De tal manera que la vigencia de este decreto y de esta ley va a favorecer a la Compañía Chilena de Electricidad.

Sobre esta materia, señor Presidente, voy a intervenir más adelante a nombre de mi Partido.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Yo coincido con las apreciaciones de Su Señoría.

El señor MUÑOZ AYLING.— Y otro beneficio que el proyecto significa para la Compañía Chilena de Electricidad es que ella se va a desligar de todos los juicios pendientes en su contra por daños causados a particulares. El Fisco se va a hacer cargo de ellos.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Sí, Honorable Diputado. Según lo informado a la Comisión por el señor Vergara Imas, estos juicios pendientes representan, nominalmente, ocho millones de pesos más o menos, los que tendrán que ser pagados por el Fisco, según lo establece el proyecto.

Este es, como dijo Su Señoría, otro beneficio que tiene la Compañía Chilena de Electricidad.

Tenemos, pues, que, mediante esta negociación, los veinte millones de pesos de pérdida que hoy produce a la Compañía la administración de los tranvías, se convertirían, de la noche a la mañana, en veinte o más millones de pesos de utilidad anual.

La Comisión de Hacienda consideró que esto no era aceptable.

El representante de la Compañía hizo presente en el seno de la Comisión, que debía tenerse en cuenta que las instalaciones, maestranzas, terrenos, tranvías, y demás bienes que la Compañía cedía al Fisco en virtud de esta negociación, estaban avaluados, en los libros de la Compañía, en 400 millones de pesos.

Se hizo presente también por los técnicos, el señor Lagarrigue entre otros, que el avalúo que se hizo de la Empresa por la Comisión Especial designada por el Gobierno para este objeto en el año 1941, daba un valor líquido de la misma, con los castigos correspondientes, de 226 millones de pesos.

Por su parte, el señor Vergara Imas manifestó que las instalaciones, terrenos, maestranzas y demás elementos de que dispone la Empresa tienen un valor actual superior a 120 millones de pesos. Se llegaba, entonces, a la conclusión de que el precio de 120 millones de pesos era, desde todo punto de vista, conveniente.

Sin embargo, la Comisión de Hacienda juzgó que no podía abordarse el problema en esta forma, sino que, para estimar el precio de la negociación debía considerarse el valor comercial de la Empresa en marcha y no el valor de sus bienes en liquidación. Y es indudable que el valor comercial de la Empresa debe calcularse teniendo en cuenta las pérdidas que la misma está dejando.

Por considerable que sea el valor intrínseco de los bienes de la Empresa, es evidente que ningún particular cometería la locura de tomar a su cargo el negocio tranviario de la Empresa contra pago del valor de liquidación de sus bienes, porque este valor intrínseco no podría proporcionar una utilidad ni siquiera mediana al adquirente del negocio, debido a que la Compañía —como lo sabe la Honorable Cámara— está ligada por un contrato y debe, en virtud de él, además de proporcionar servicio de tranvías a la ciudad, hacer cuantiosas inversiones para mantener la eficiencia de dicho servicio.

Así, por ejemplo, según el contrato del año 1930, la Compañía debió ya, desde el año 1940, o sea, desde hace 5 años, tener todo su material de tranvías provisto de frenos automáticos; pero en la actualidad, menos de la mitad de este material está dotado de tales frenos. Esta sola mejora significaría para la Compañía la inversión de muchas decenas de millones de pesos, porque prácticamente debería reemplazar por otros nuevos, los actuales tranvías antiguos, que no permiten una modificación de su sistema de frenos de palanca, por frenos de aire comprimido.

A esta exigencia del contrato mencionado, la Compañía contesta que hasta ahora no se ha cumplido la cláusula oro del mismo contrato en relación con el cobro de las tarifas.

Pero el hecho es que la Compañía no ha podido hacer cumplir esa cláusula, porque no ha tenido los medios legales para ello.

Sabido es que en la discusión que ha motivado la cláusula oro, tanto en Chile como en numerosos otros países, se ha llegado a la conclusión de que esta cláusula no es aplicable. De manera que aunque establezca el contrato del año 30 que las tarifas deben cobrarse a razón de 20 centavos oro de seis peniques, no tiene la Compañía, en la actualidad, los medios legales para obtener que esta cláusula sea aplicada.

El señor ALCALDE.— ¿Me permite, señor Diputado?

Entre los países que no han dado valor a la cláusula oro, están, precisamente, los Estados Unidos de Norte América.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Como decía, existe ya jurisprudencia respecto de la inaplicabilidad de esta cláusula oro. De manera que si la Compañía estipuló el año 30 que las tarifas se cobrarían al cambio de seis peniques oro, quiere decir que incurrió en un error jurídico, puesto que, en derecho, la Compañía no está facultada para cobrar sus tarifas en esa forma. Puede, pues, el Gobierno, con muy buenas razones, sostener que la Compañía está obligada a seguir prestando sus servicios por la tarifa de 20 centavos durante todo el tiempo del contrato, o sea, hasta el año 60.

En estas condiciones, el negocio mismo de la Compañía no puede ser apreciado por el valor intrínseco de sus bienes, ya que la Compañía no está en liquidación, ni puede ser liquidada, desde que hay un contrato que la obliga a mantener los servicios.

De manera que debemos considerar el negocio como tal, es decir, como negocio por lo que rinde. Y, como decía, el negocio tranviario no rinde nada en la actualidad sino que deja al año pérdidas por más de 20 millones de pesos.

De aquí que la Comisión considerara inaceptable la proposición de la Compañía de vender lisa y llanamente al Fisco el negocio tranviario, deshaciéndose ella de toda ingerencia en él y percibiendo sólo los beneficios de la operación, los intereses del capital mismo y el valor del suministro de energía, y cargando el pueblo chileno con todos los gastos que demandaría el mejoramiento de este servicio. Estimó la Comisión que para llegar a una solución equitativa, tanto para la Empresa como para el Estado, lo único aceptable era que la Compañía entrara a participar como socio en una empresa o sociedad que se formaría al respecto. La Compañía aportaría como capital el valor de la Empresa, valor fijado por ella misma en 3.000.000 de dólares, más \$ 29.605.000, lo que da un total, en pesos chilenos, en cifras redondas, de \$ 120.000.000. El Estado, a su vez, aportaría el capital fresco, necesario para revitalizar y poner nuevamente en marcha la Empresa, para colocarla en situación de procurar un servicio eficiente.

Se necesitan muchos millones de pesos para que estos servicios vuelvan a adquirir una mediana eficiencia, y como estos millones se comprende, no los va a aportar la Compañía — porque a un particular no se le puede exigir que

invierta mayores capitales en un negocio ruinoso — el Estado, que tiene interés en que se solucione este problema, se ofrece para aportarlos.

Pero el Estado, al realizar esta función, le dice a la Compañía que aporte ella los elementos de que dispone, mientras él contribuye con este mayor capital, para administrar juntos el negocio. Así ambos interesados se someten a los resultados de la explotación y asumen la responsabilidad de la misma. Esto es lo justo y lo equitativo. Y, para la Compañía, aún así, constituye un brillante negocio.

Formada esta sociedad, la nueva Empresa de Tranvías pagaría mensualmente a la Compañía el precio de la energía eléctrica suministrada, según las tarifas establecidas en el mismo contrato; o sea, la Compañía obtendría una utilidad neta del negocio, sólo por este capítulo del pago de la energía eléctrica que suministre. Y, todavía, tendría opción, si la Empresa es bien administrada y produce utilidades, a obtener preferentemente un dividendo del cinco por ciento sobre sus acciones, porque así también se establece en la fórmula aprobada.

A esta proposición, el señor Salazar, representante de la Compañía, contestó aseverando que la Empresa no va a producir nunca utilidades, en vista de que ello no le va a convenir al propio Estado chileno, el que procurará sólo equilibrar las entradas con los gastos, sin dejar saldo a favor, pues el Fisco no tendrá ningún interés en obtener utilidades de esta Empresa. De manera que las acciones preferidas que tendría la Compañía Chilena de Electricidad serían poco menos que pedazos de papel, que jamás devengarían el menor dividendo.

A estas razones del señor Salazar, se le contestó en la Comisión que aún en el supuesto de que así sucediera, ello no sería una novedad, porque tampoco hoy día la Empresa de Tranvías obtiene utilidad alguna del capital invertido; de manera que no hay ninguna razón para que obtenga utilidades de esta otra Empresa.

Lo único que hace la Compañía Chilena de Electricidad es acumular mayores valores a medida que se incrementa su activo. Pero esto también ocurriría en la otra Empresa, porque si ella se inicia hoy día con el capital de 245 millones de pesos que le reconoce el proyecto de la Comisión de Hacienda, del que la mitad, prácticamente, sería aportada por la Compañía Chilena de Elec-

tricidad, los aumentos que este capital experimentarían por la explotación del negocio también beneficiarían a la Compañía en un 50 o/o. Así, si dentro de diez años los doscientos cuarenta y cinco millones de pesos iniciales del negocio se han incrementado a mil millones de pesos, los ciento veinte millones de pesos en acciones de la Compañía Chilena de Electricidad van a valer quinientos millones de pesos. En otras palabras, la Compañía va a obtener considerables beneficios aún en el supuesto de que no se le pagara un solo peso por el concepto de dividendos de sus acciones preferidas.

En consecuencia, de cualquier punto de vista que se la mire, esta fórmula que propone la Comisión de Hacienda es indiscutiblemente muy equitativa, aparte de que ella es también muy honorable. En la Comisión se hizo presente que el Estado chileno tiene que hacer ofertas honorables a la Empresa. No podemos nosotros, porque sí, con espíritu demagógico, imponerle un negocio sin pagarle lo que en justicia le corresponda, ni exponerla a perder todo lo que tiene invertido. Eso no es honorable, se expresó. Los Estados deben mantener posiciones honestas en sus contratos con los particulares, sobre todo cuando éstos son extranjeros.

La Comisión, en perfecto acuerdo con estas ideas, estimó que la proposición que ella hace es absolutamente honesta: ofrecer a la Compañía hacer un negocio en común y vivificar ese negocio, hoy en falencia, con los nuevos capitales que aportaría el Estado. La Compañía y el Estado, juntos, levantarían el negocio, para beneficio de ambos. Así se proporcionaría también a la Compañía una renta que, por lo menos, ascendería al valor de la energía que ella suministre, en circunstancias que hoy no sólo no obtiene renta alguna del negocio, sino que éste le irroga pérdidas efectivas que, como tantas veces he repetido, ascienden a más de veinte millones de pesos al año.

Voy a quedar aquí, señor Presidente, pues sólo falta un minuto para el término de la hora.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — Como sólo falta un minuto para el término de la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 12 horas 59 minutos.

ENRIQUE DARROUY P.  
Jefe de la Redacción.