

Sesión 46.a Extraordinaria, en Miércoles 7 de Febrero de 1945

(Sesión de 14.45 a 16 horas)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES BARRENECHEA Y URZUA

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.—Continúa la discusión del proyecto relativo al convenio celebrado entre el Gobierno de Chile y la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, sobre compraventa de los servicios tranviarios de dicha Compañía, y que crea la Empresa Nacional de Transportes Colectivos, y queda pendiente el debate.

II.— SUMARIO DE DOCUMENTOS

No hubo cuenta.

III.— ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV.— DOCUMENTOS DE LA CUENTA

No hubo cuenta.

V.— TEXTO DEL DEBATE

- I.—CONVENIO CELEBRADO ENTRE EL GOBIERNO DE CHILE Y LA COMPAÑIA CHILENA DE ELECTRICIDAD LTDA., SOBRE COMPRAVENTA DE LOS SERVICIOS TRANVIARIOS DE DICHA COMPAÑIA Y CREACION DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES COLECTIVOS.

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente). — Voy a solicitar el acuerdo de la H. Cámara para que pueda asumir la Presidencia de esta sesión y de las siguientes el Honorable señor Urzúa.

El señor GARDEWEG — Condicionalmente señor Presidente...

El señor BARRENECHEA (Vicepresidente) — Si a la H. Cámara le parece, así se acordará.

Acordado.

Ruego al Honorable señor Urzúa que pase a presidir.

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Corresponde seguir ocupándose del proyecto de ley que aprueba el convenio celebrado entre el señor Ministro de Hacienda y el Presidente de la Compañía Chilena de Electricidad, relativo a la compra de los bienes afectos a los servicios tranviarios, y que crea la Empresa Nacional de Transportes Colectivos.

Este proyecto aparece en el Boletín de la sesión N o 43.

Estaba con la palabra el Honorable Diputado Informante señor González von Marées.

Puede continuar Su Señoría en el uso de la palabra.

El señor GONZALEZ VON MAREES — Señor Presidente, por el momento no tengo más que agregar a lo que expresé en la sesión pasada, sin perjuicio de quedar a disposición de los señores Diputados para cualquier pregunta que quieran hacer.

En la discusión particular informare acerca de cada uno de los artículos del proyecto en forma especial.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Tiene la palabra el Honorable señor Guerra.

El señor GUERRA.— Señor Presidente y Honorable Cámara, participamos en el debate de un problema de gran trascendencia, especialmente para Santiago y Valparaíso.

Este problema debería estar resuelto, desde hace tiempo; pero ocurre que la lentitud para solucionarlo ha traído perturbaciones en la movilización colectiva de pasajeros.

A principios de 1942 el Ejecutivo envió el mensaje correspondiente y se designó una comisión mixta de Diputados y Senadores para estudiarlo. Posteriormente, se envió un informe sobre ese estudio a la Cámara. Sin embargo, el proyecto quedó encarpetaado en las Comisiones y la Honorable Cámara no pudo abocarse a la solución definitiva del problema que se refiere a la energía eléctrica, a los tranvías, a los autobuses y microbuses.

Desde un principio el Mensaje del Ejecutivo quiso resolver el problema en conjunto, es decir, el de los tranvías y el de la energía eléctrica. En la Comisión Mixta de Parlamentarios los Diputados comunistas y nuestro Senador señor Carlos Contreras Labarca representamos la importancia que tenía, para bien del país, entregar el monopolio de la energía eléctrica al Estado. En efecto, tiene importancia, en primer lugar, en época de paz, para la industrialización del país porque es la base principal para realizar en Chile el gran plan de industrialización. Y, en segundo lugar, tiene importancia para la defensa nacional.

¿Qué ocurriría mañana si nuestro país fuera agredido por una potencia extranjera? Sabemos que el foco del nazismo se ha trasladado a América; y es precisamente en Argentina donde opera la provocación contra las democracias, como lo hizo ver en esta Sala el nuevo colega señor González Vilches, cuando se refirió a los preparativos bélicos del GOU.

Tiene importancia la electricidad, porque la movilización de las tropas no se podría hacer en buena forma sin plantas eléctricas

que posean la energía necesaria. No alcanzaría tampoco esta energía eléctrica para que pudieran trabajar al máximo las fábricas de material de guerra del Ejército y tampoco para dar abasto a las diferentes industrias establecidas en Santiago y Valparaíso. De ahí que estimamos de conveniencia resolver a la vez el problema de la energía eléctrica. Desgraciadamente, como he dicho estos proyectos quedaron pendientes y sólo últimamente ha sido desglosado, para tratarlo exclusivamente, el problema de los tranvías.

Los días 11 y 15 de octubre de 1939 se organizó el primer Congreso Nacional de Transporte, a iniciativa del Alcalde de Viña del Mar señor Eduardo Grove. En este Congreso se resolvió crear la Dirección General de Transporte, para coordinar los servicios de transporte y movilización en el país. No está de más decir que sólo en Chile se han tomado estas iniciativas.

Como todos sabemos, en los planes de postguerra de los Estados Unidos se establece la modernización de los medios de transportes, de acuerdo con las siguientes bases:

“MODERNIZACION DEL TRANSPORTE — La modernización del transporte debe llevarse a cabo por una serie de medidas, incluso la creación de un organismo nacional de transporte que coordine todas las actividades federales en este campo. Debe establecerse la responsabilidad del Gobierno con respecto a la organización básica del transporte para todos los medios de éste (aéreo, ferroviario, fluvial y marítimo, por carretera, tuberías, etc.), mediante la planificación y construcción de terminales modernas y unificadas como parte integrante de la planificación municipal a través del crédito federal para el establecimiento de nuevas facilidades y la modernización de las comodidades selectas antiguas. Las recomendaciones relativas al transporte contienen proposiciones concernientes a la legislación; a la consolidación de los ferrocarriles en cierto número de sistemas regionales; al establecimiento del transporte por carreteras sobre bases modernas y eficientes; al desarrollo de un sistema amplio y unificado de aerodromos y rutas de aviación para el transporte de pasajeros y carga; nuevas construcciones fluviales y portuarias para el comercio interior y exterior y el mejoramiento e integración de una red de oleoductos con el fin de garantizar el suministro esencial de combustible líquido del país en emergencias futuras.

Se señala que las industrias del transporte, propiamente desarrolladas y coordinadas ofrecen algunas de las mejores oportunidades para la inversión segura”.

Tal es, señor Presidente, el programa de postguerra que se ha propuesto desarrollar

Estados Unidos para modernizar sus servicios de transporte.

En cambio, los servicios tranviarios de nuestra capital, como se ha dicho en esta Honorable Cámara, constituyen una vergüenza, como también constituye una vergüenza la forma en que nuestro pueblo se moviliza en los autobuses, puesto que en ellos las personas tienen que ir colgadas, con evidente peligro de sus vidas.

Sin embargo, la Cámara no ha abordado la solución del transporte motorizado, en circunstancias que debiera de haberlo hecho hace mucho tiempo. Su solución se ha ido retardando, con perjuicio enorme para los intereses de las poblaciones de Santiago y Valparaíso.

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

De las palabras de Su Señoría parece desprenderse un cargo para la Cámara lo que no es justo. La Cámara no tiene culpa en esto, sino que ha sido el Ejecutivo el causante del retardado en la solución de este problema.

El señor NUÑEZ.— El único responsable es el señor Agüero.

El señor YRARRAZAVAL.— Hace cuatro años que este problema se está resolviendo...

El señor GUERRA.— Tengo a la mano un informe de la Comisión Mixta de Senadores y Diputados. Es de fecha 15 de diciembre de 1942 y se relaciona con la movilización colectiva, problema pendiente de la resolución de la Honorable Cámara. Y, ¿tomó algún acuerdo esta Corporación para resolverlo?

El señor GARDEWEG.— Perdóneme Honorable Diputado. Parece que Su Señoría no recuerda...

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Ruego a los Honorables Diputados evitar los diálogos y dirigirse a la Mesa.

El señor GARDEWEG.— Yo sólo deseaba levantar un cargo, señor Presidente.

El señor GUERRA.— Lo que acabo de citar, señor Presidente, no demuestra sino la lenidad del Parlamento para resolver este gravísimo mal que afecta a nuestro pueblo...

El señor ABARCA.— Parece que llegó con demasiada energía a presidir, el Honorable señor Urzúa.

El señor GUERRA.— Se ha hecho muy común, señor Presidente, culpar de incapacidad al Gobierno, descargar la responsabilidad de todo sobre el Ejecutivo y no asumir cada cual la responsabilidad que le corresponde en estos momentos.

El señor GARDEWEG.— Los hechos demuestran una cosa totalmente contraria.

El señor GUERRA.— Los hechos, Honorable Diputado, demuestran que el Ejecutivo tuvo interés en la solución. Y lo prueba el envío del Mensaje sobre la materia el 7 de enero de 1944. Cuatro veces ha pedido urgen-

cia para el proyecto y lo ha tenido que retirar porque el Parlamento no se pronunciaba.

El señor RIVERA.— El Gobierno ha estado presionando continuamente al Congreso para despachar este proyecto.

El señor YRARRAZAVAL.— Entonces, ¿qué ha hecho la mayoría de Izquierda en ambas ramas del Congreso que no ha podido despacharlo aún, cuando hace cuatro años que está pendiente?

HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Ruego a los señores Diputados guardar silencio.

Ruego al Honorable señor Guerra continuar sus observaciones.

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

El señor ESCOBAR (don Andrés).— Los Honorables Diputados conservadores están demostrando su interés en este proyecto, permaneciendo sólo 4 de ellos en la Sala cuando se le está discutiendo.

El señor YRARRAZAVAL.— ¿No sé cómo el Gobierno, teniendo mayoría en la Cámara...

El señor PINEDO.— Y la Izquierda tenía además mayoría en todas las Comisiones.

El señor GUERRA.— Los hechos son más positivos que las palabras.

Hace un instante se han salido de la Sala los Honorables Diputados conservadores, a fin de no dar el quórum suficiente para sesionar.

El señor GARDEWEG.— No es efectivo.

El señor YRARRAZAVAL.— No es efectivo.

El señor GUERRA.— Esto está demostrando que los partidos de Derecha no quieren resolver este gravísimo problema de la movilización.

El señor YRARRAZAVAL.— No es efectivo, porque, si la Derecha no diera número para sesionar, nunca la Honorable Cámara podría celebrar sesiones. El quórum suficiente lo ha dado siempre la Derecha.

El señor GUERRA.— La movilización, señor Presidente, ha servido para fomentar una explotación económica y ha servido, a la vez, para fomentar una explotación política, como lo voy a demostrar.

En el orden económico, ¿qué ha ocurrido? Que se ha formado un trust de la movilización colectiva. Sólo predomina, entonces, la voluntad de unos cuantos señores contra la mayoría de los empresarios. La prueba está en el hecho de que hasta ayer la bencina estaba controlada exclusivamente por ellos y no tenía control ni era fiscalizada por los organismos del Estado. Ahora, por un decreto del Ejecutivo, esta bencina está controlada.

por la Dirección General de Transporte y Tránsito Público. Y observamos cómo los señores empresarios que tienen sesenta u ochenta máquinas gestionan para continuar con la concesión de la distribución de la bencina.

El señor ABARCA.— Parece que estos propietarios hicieron correr mucho aceite.

El señor GARDEWEG.— ¿Lo dice por experiencia propia Su Señoría?

El señor ABARCA.— ¿Qué habla su insolente?

Pido, señor Presidente, que se retiren esas palabras.

El señor GARDEWEG.— ¡Curiosa actitud!

El señor YRARRAZAVAL.— Su Señoría supone que se han pagado coimas y como la mayoría es de Izquierda...

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor GODOY.— ¡Nosotros sabemos dónde están instalados los gestores!

El señor GARDEWEG.— ¿Por quiénes lo dice?

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Honorables Diputados, ruego a Sus Señorías que guarden calma y al Honorable señor Guerra que se sirva no aceptar interrupciones y continúe en el uso de la palabra.

El señor GONZALEZ OLIVARES.— Las pro vocaciones vienen de los bancos de la Derecha, señor Presidente.

El señor URZUA (Presidente Accidental).— La Mesa va a llamar al orden a todos los Honorables Diputados que perturben el desarrollo del debate.

El señor GUERRA.— En la Comisión de Hacienda, señor Presidente, di mi voto favorable al artículo 12 del informe de la Comisión. A la vez, propusimos algunas modificaciones. Estas consisten en que los directores de la persona jurídica que se pretende crear por el artículo 12 se designen mediante elección en las propias líneas, por los presidentes de ellas.

Los presidentes de líneas deben constituirse para elegir los representantes de la persona jurídica que se forma, y deben ser cinco. Pero ellos deben quedar, a la vez, como consejeros consultivos, a fin de que puedan fiscalizar en mejor forma la distribución de la bencina, el reparto de los neumáticos, de los chasis, de los repuestos y accesorios. Porque en la actualidad, señor Presidente, el pequeño industrial, el hombre que tiene una o dos máquinas, no consigue jamás neumáticos; a ese no le dan chasis, ni le dan repuestos ni accesorios.

Los señores que dirigen la movilización colectiva se reparten entre ellos los chasis nuevos, y las máquinas viejas se las venden

a esos pequeños empresarios que tienen que trabajar día y noche para poder pagar.

Queremos evitar este monopolio de parte de algunos señores que se han convertido en verdaderos dioses de la movilización para que puedan los propios interesados cautelar sus intereses.

Nuestro propósito es prestar toda nuestra ayuda a la inmensa mayoría de empresarios modestos de autobuses y micros, que hoy no la tienen, porque un grupo de grandes empresarios son los que lo deciden todo en la movilización colectiva motorizada.

De aquí que hayamos hecho indicación para modificar el inciso 2.º del artículo 12. Creo que si hay realmente interés en esta Honorable Cámara por hacer justicia, esta modificación será aprobada favorablemente.

El señor GODOY. — ¡Son unos Al Capone y no dioses de la movilización!

El señor NUÑEZ. — ¡Son los Agüeros!

El señor GUERRA. — Este problema se va agudizando día a día. Tres mil máquinas quedarán en desuso en muy corto tiempo, porque tienen ya más de catorce años de trabajo. Esto va a afectar seriamente la economía del país: va a encarecer el costo de la vida, ya que no habiendo máquinas para transportar los productos de los campos, de las minas y de las industrias, los precios van a subir forzosamente, ocasionándose un verdadero transtorno.

Este asunto, pues, debe ser abordado como un problema de carácter nacional. Esperamos que en la Conferencia de Cancilleres de México, nuestro Gobierno hará presente esta dificultad que se le presenta al país y que allí nos podrán ayudar a solucionarlo.

El servicio de transporte de pasajeros precisa unos doscientos autobuses; sin embargo, éstos no llegarán.

Lo mismo ocurre en el servicio de tranvías, porque los de que se dispone actualmente, son viejos y ya casi no pueden trabajar.

De aquí que sea necesario abordar este problema cuanto antes, a fin de que la Administración Fiscal de los servicios tranviarios pueda tomar las medidas necesarias y dar a la ciudad de Santiago un servicio de locomoción eficiente. Ojalá pudiera traer al país los trolleybuses necesarios, que serían de gran utilidad y economía nacional, ya que permitirían, además, aprovechar la energía eléctrica. La energía eléctrica se produce en nuestro país; en cambio, la bencina, los repuestos, los neumáticos y los accesorios implican una permanente salida de dinero fuera de Chile.

Si se resuelve este problema en forma favorable en las sesiones de hoy, estamos seguros de que la Administración Fiscal podrá mejorar estos servicios, dado el interés que ha demostrado para servir mejor a la ciudad.

El señor NUÑEZ. — Ojalá que así sea.

El señor GUERRA. — Destacaba, señor Presidente, la importancia que tiene la energía eléctrica para la economía nacional.

En este proyecto, se autoriza al Ejecutivo para entrar en negociaciones a fin de comprar las fuentes de energía eléctrica. Es de gran importancia para la economía nacional el rescatar esas fuentes de producción; rescatar las caídas de agua que ayer fueran entregadas a consorcios internacionales precisamente por aquéllos que hoy dicen defender la independencia y la soberanía de Chile. Hoy tenemos que estar legislando para llegar a entendimientos a fin de adquirir estas plantas y rescatar, repito, lo que está en manos extranjeras.

El señor TRONCOSO. — Pero si no se hubieran hecho esos contratos y concesiones, todavía no tendríamos servicios de energía eléctrica.

El señor GUERRA. — ¿Cómo dice Su Señoría?

El señor TRONCOSO. — Si no se hubieran hecho esas concesiones en otra época, no tendríamos servicios eléctricos, porque no había en el país capital suficiente para hacerlo. En todas partes del mundo ha pasado lo mismo.

El señor GUERRA. — Tiene toda la razón Su Señoría.

Pero fué necesario que llegara a la Presidencia de Chile don Pedro Aguirre Cerda para que, por primera vez, se tratara de resolver este problema de la recuperación de las fuentes de energía eléctrica. Ahí está su obra: la Corporación de Fomento de la Producción.

Los Gobiernos anteriores no se habían interesado por resolver este problema de importancia extraordinaria para la economía de nuestro país.

El señor OCAMPO. — ¿Me permite, Honorable colega?

El señor GUERRA. — Con todo gusto.

El señor OCAMPO. — Yo recuerdo perfectamente que, durante el Gobierno del General don Carlos Ibáñez del Campo, terminó la concesión que se había hecho a una Compañía inglesa. Me tocó hablar personalmente con él, en nombre de los trabajadores del país, para que el Gobierno se interesara por nacionalizar esta industria.

El General Ibáñez me manifestó que así se haría.

Sin embargo, todo lo que hizo fué entregar a un consorcio norteamericano la producción de energía eléctrica y el servicio de tranvías.

De esta manera se respondía a los anhelos liberadores de nuestra economía nacional, por parte de uno de los Gobiernos apoyados por la mayoría de Sus Señorías.

El señor ESCOBAR (don Andrés). — Y la nueva concesión fué por noventa años, a pe-

sar de que ya teníamos tranvías y luz eléctrica.

El señor OCAMPO. — Exactamente. En aquella época ya luchábamos por la nacionalización de estos servicios y nadie escuchaba nuestras palabras.

El señor GUERRA. — Señor Presidente, voy a ser muy breve en interés de que este proyecto sea despachado en las sesiones de hoy porque así lo exigen las ciudades de Santiago y Valparaíso como también los obreros que trabajan en esta industria.

Hemos hecho indicación para resolver el problema social de los obreros y empleados. En la Comisión de Gobierno Interior fué rechazado el artículo 12, propuesto por el Honorable Senado. Posteriormente, en la Comisión de Hacienda, los Honorables colegas González Olivares, Cárdenas y el que habla presentamos indicación para que se aprobara este artículo; pero ella fué rechazada. Ojalá que en la Honorable Cámara haya interés en resolver este caso en favor de los obreros y empleados, para que así pueda el señor Presidente de la Corporación someter a votación este artículo a fin de hacer justicia al numeroso gremio que trabaja en la movilización colectiva y que desarrolla un gran papel en beneficio de nuestras grandes poblaciones.

El señor URZUA (Presidente Accidental). — ¿Ha terminado Su Señoría?

El señor GUERRA. — Sí, señor Presidente.

El señor URZUA (Presidente Accidental). — Tiene la palabra el Honorable señor González Olivares.

A continuación están inscritos los Honorables Diputados señores Cárdenas, Troncoso y Opaso.

También ha pedido la palabra el señor Ministro de Hacienda.

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

El señor GODOY. — Pido la palabra.

El señor URZUA (Presidente Accidental). — A continuación, Honorables Diputados.

¿Desea el señor Ministro de Hacienda hacer uso de la palabra inmediatamente?

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda). — Sólo voy a decir dos palabras, señor Presidente.

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

El señor GARDEWEG. — Si hay tiempo, le ruego que me inscriba, señor Presidente.

El señor OPASO. — Permítame, señor Presidente.

Rogaría a Su Señoría que recabara el asentimiento de la Sala para oír primero al señor Ministro de Hacienda.

El señor URZUA (Presidente Accidental). — Reglamentariamente, el señor Ministro de Hacienda tiene preferencia para hacer uso de la palabra, si así lo desea.

El señor GONZALEZ OLIVARES.— ¿Me permite, señor Presidente?

He hablado con el señor Ministro de Hacienda y me ha solicitado que le ceda mi lugar para hacer una exposición en la Cámara con el objeto de dar a conocer el pensamiento del Ejecutivo respecto a este proyecto.

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda.

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Para el Ministro de Hacienda habría sido más conveniente hablar una vez que los Honorables Diputados hubieran resumido todas las críticas que tuvieran que hacer a este proyecto.

Pero, en fin, voy a seguir en su exposición al Honorable señor González von Marées, y, en esta forma, explicaré a la H. Cámara cuáles son los puntos de vista del Gobierno a este respecto.

Los Gobiernos, señor Presidente, se encuentran, muchas veces, frente a problemas que deben resolver. Es indudable y esto ha quedado demostrado por los oradores que me han precedido en el uso de la palabra que el problema del transporte en ciudades como Santiago, Valparaíso, etc., es un problema de primordial importancia, que tiene aspectos de orden económico, aspectos de orden psicológico y, podríamos decir, aspectos de orden moral.

En efecto, si nos interesáramos en hacer cálculos más o menos agradables, podríamos demostrar que la pérdida de tiempo en el transporte de Santiago, puede representar valores por cien a doscientos millones de pesos anuales.

Fuera de esto, quién sale hoy de su casa para ir al trabajo y tiene que hacer uso de un elemento de movilización colectiva, no puede llegar a su destino con ánimo sereno. Necesariamente rendirá mucho menos en su trabajo.

Las actuales dificultades de la movilización, han creado en la opinión pública un estado de exacerbación cada vez más notable en el país. Yo creo que nada ha contribuido más a la decadencia de la capital de Chile como el problema del transporte. La gente ha abandonado ya hasta los instintos de caballerosidad y de amabilidad que eran corrientes entre nosotros.

Esta no es una opinión que sólo sostengo hoy, pues la manifesté también en un artículo que publiqué en "El Mercurio" apenas había regresado de Europa. Me llamó, entonces, profundamente la atención que la gente hubiera perdido aquí hasta la facultad de reírse.

Pero, señor Presidente, cuando el Gobierno se encuentra frente a problemas de esta especie, en que tiene que contar con la voluntad de la otra parte para poderlos resolver, debe hacer gestiones y llegar a convenios que después han de someterse a la consideración del

Poder Legislativo, con lo cual se producen situaciones como la en que nos encontramos.

Por una parte, mi antecesor, señor Matte Larraín, había llegado a un acuerdo con la Compañía Chilena de Electricidad, y, por otra parte, este acuerdo ha sido transformado por completo en ambas ramas del Congreso.

Ayer hacía notar el Honorable señor Bórquez la dificultad de una negociación de esta especie, y como el Parlamento estaba discutiendo una ley que podía llegar a ser absolutamente inútil, porque su aplicación quedaría condicionada a la aceptación de la Compañía.

Son las dificultades inherentes a esta clase de cuestiones.

¿Hasta dónde se puede llegar en las exigencias que se hagan a la Compañía que ha tenido el usufructo de estos servicios? Esto nadie puede precisarlo exactamente.

Si el Ejecutivo hubiera llegado a una fórmula parecida a la que ha establecido la Comisión de Hacienda de la Honorable Cámara, esta fórmula habría sido a su vez modificada.

Naturalmente que así se cree servir los altos intereses generales del país, sin darse cuenta de que la peor forma de cautelar esos intereses es no resolver los problemas que le afectan.

Se ha sostenido que la fórmula enviada por el Gobierno significaba un negocio para la Compañía Chilena de Electricidad. Yo digo que esto no es posible.

Un negocio para que pueda ser bueno, debe serlo para ambas partes, si no es una expoliación o un engaño de una parte con respecto a la otra.

Un Estado no puede hacer esto.

El particular puede darse el lujo de comerciar y emplear toda clase de subterfugios para engañar al contendor. El Estado no puede colocarse en la situación de un particular. El respeto que él mismo se debe lo obliga, en mi concepto, a hacer proposiciones que, como decía el Honorable Diputado Informante, repitiendo una frase mía, deben ser perfectas y definitivamente honorables.

Hay todavía otro pequeño problema que resolver a este respecto.

Un Estado, señor Presidente, no vive un día. Un Estado necesita, comúnmente, y necesitará más que nunca, una vez que la paz reine en la tierra, la ayuda de capitales extranjeros y la ayuda de las demás naciones.

Si se demuestra que los capitales que han venido a invertirse en Chile no pueden hacer negocio ¿es posible creer que otra vez intentarán la aventura?

No se trata aquí de presiones extrañas ni de ninguna cosa por el estilo. Se trata, simplemente, de la lógica misma de los hechos.

No se puede pedir a los capitalistas que vengan a nuestro país en son de beneficencia, a hacerle a los habitantes de Chile el obsequio de sus capitales; se les debe exigir que vengan a hacer negocio.

¿Ha sido hasta ahora tan maravilloso este negocio y sería tan admirable el negocio que con el convenio en discusión haría la Compañía?

En primer lugar, el negocio, ha sido malo, como lo reconocía el Honorable Diputado Informante.

porque no se pudo aplicar la cláusula del contrato existente entre la Municipalidad de Santiago y la Compañía, que habría permitido a ésta elevar las tarifas; y no se pudo aplicar, no porque la Compañía no pudiera ejercer las correspondientes acciones, sino porque, comprendiendo ésta que tal cosa afectaba la tranquilidad política misma del país, se abstuvo de hacerlo.

El Honorable Diputado Informante sabe además que nuestra jurisprudencia acerca de algunas de las cuestiones por él invocadas, no es tan clara como él lo sostuvo.

No he de entrar más a fondo en esta cuestión porque hay, desgraciadamente, grandes intereses ligados a ella y por lo mismo no puedo estar argumentando en detalle sobre esta materia. Lo concreto es que se pretende llegar a un acuerdo con la Compañía a la cual se ligaba un contrato con la Municipalidad de Santiago, sancionado por el Estado chileno. En este acuerdo, intervino, de un lado, el representante de la Compañía y, del otro, el Ministro de Hacienda de Chile. Llegaron a ponerse de acuerdo y se envió el proyecto al Honorable Senado.

En este proyecto figuraba la Compañía, dentro de la nueva sociedad por formarse, con un capital de cincuenta millones de pesos. Se pagaban a la Compañía tres millones de dólares en dinero, fuera de los veintinueve millones seiscientos mil pesos por los materiales que ha entregado a la Administración Fiscal.

El Honorable Senado, con toda razón, pretendió disminuir la cuota en dólares, y estableció, entonces, que se pagarían a la Compañía un millón de dólares en dinero efectivo, los aportes que ella había hecho a la Administración Fiscal y los sesenta millones de pesos en acciones privilegiadas, con un interés del cinco por ciento también privilegiado. Además, se autorizaba al Fisco para rescatar estas acciones a la par.

El Ministro de Hacienda de aquel tiempo hizo gestiones ante la Compañía para saber si ella aceptaba o no esta proposición del Honorable Senado, y la Compañía respondió, en carta que obra en el Ministerio de Hacienda, que haría lo posible por hacer aceptar por sus accionistas una proposición de esta especie, y se comprometió, casi desde luego, a aceptar que de estos 60 millones, 15 millones quedarán en acciones preferidas de la Compañía.

De manera que la proposición aceptable para la Compañía Chilena de Electricidad era simplemente el pago de un millón de dólares al contado y un millón por el aporte de material a la Compañía, desde el momento en que la organización fiscal se hizo cargo de la Empresa.

Llegó este proyecto a la Honorable Comisión de Gobierno de la Cámara de Diputados y entonces se sostuvo que debería rebajarse esta cuota de dos millones de dólares que se pagaba, a simplemente un millón de dólares, elevándose, entonces, el aporte de la Compañía a la Empresa Nacional de Transportes a 90 millones de pesos.

Esa misma situación obligaba, entonces, a aumentar el capital de la Compañía, de 140 millones con que había salido del Honorable Senado, a 210 millones, sobrecapitalizándose la Compañía, cuyo primitivo capital era apenas de cincuenta millones de pesos.

Pasó el proyecto a la Comisión de Hacienda y, como es lógico, se le quiso mejorar aún más y entonces se dijo: "No, señor, no se puede pagar a la Compañía nada en dinero efectivo; debe pagarse todo simplemente en acciones". ¿Por qué?

Porque el Estado lo que va a hacer es constituirse en socio de la antigua sociedad, aportando el crédito que pueda proporcionar, capitales frescos, a fin de transformar este mal negocio en un buen negocio. En esta forma la Corporación Nacional de Transportes pasa a tener 245.000.000 de pesos de capital; o sea, partimos de cincuenta millones de pesos y hemos llegado a 245 millones de pesos.

Ahora bien, la Compañía Chilena de Electricidad se niega terminantemente a la idea de aportar el total del valor de los tranvías, tal como se han tasado, a la nueva sociedad que se va a formar y, ¿por qué, señor Presidente? Si el negocio es bueno, no se ve razón alguna para que el Estado no pueda tomarlos en su totalidad, y si el negocio es malo, no se ve razón para obligar a los capitalistas extranjeros a tomar parte en él.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Es que están obligados; hay un contrato que los obliga.

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— No los obliga, Honorable Diputado.

El contrato los obliga a mantener el servicio, pero les permite alzar las tarifas hasta que ese servicio constituya un negocio. Este contrato existe no sólo para la Compañía de Tranvías, sino que existe también para la Compañía Chilena de Electricidad, que no lo ha hecho efectivo por motivos de orden totalmente político y nacional. Las cláusulas de ese contrato le permitirían elevar sus tarifas hasta obtener el 14 por ciento de interés sobre sus capitales.

El señor OPASO.— ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Con todo gusto.

El señor OPASO.— La Compañía Chilena de Electricidad, según se lo oí yo a una de las personas que concurren a las sesiones de la Comisión, no alzaba las tarifas eléctricas en Santiago, porque tiene calculado que si las sube hasta obtener el 14 por ciento de interés que le permite el contrato, tiene una disminución de consumo de electricidad que no se compensa con el aumento de las tarifas.

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Desgraciadamente, yo no sé cómo se alumbraría la ciudad ni cómo marcharían las industrias en Santiago si no fuera a través de la Compañía Chilena de Electricidad, y si Su Señoría ha calculado lo que cuesta un kilowatt...

El señor OPASO.— Se lo puedo demostrar a Su Señoría.

Hay muchas industrias que preferirían tener motores Diésel, usando petróleo, antes que comprar energía eléctrica a la Compañía a un precio que no sea comercial.

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Pero podría aumentar enormemente sus tarifas de alumbrado.

¡Aquí tengo que hacer, en realidad, un poco de "abogado del Diablo"!

El señor GONZALEZ VON MAREES.— ¿Me permite, señor Ministro?

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Con todo agrado.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Su Señoría dice que la Compañía casi por un rasgo de benevolencia y de generosidad hacia el país, no ha hecho uso de esta cláusula. Yo creo que no ha sido así. Yo creo que por su propia conveniencia la Compañía no ha hecho uso de esa cláusula, porque teme que, al recurrir a los Tribunales para hacerla valer, el fallo pueda serle desfavorable. El derecho en potencia que la Compañía cree tener en la actualidad, podría quedar descartado definitivamente por un fallo adverso. Y pienso esto, porque otras Compañías que han estado en situaciones parecidas —también Compañías extranjeras— no han trepidado en recurrir a los Tribunales de Justicia cuando han visto amagados sus intereses. Me refiero, por ejemplo, a la Compañía de Teléfonos que es exactamente igual en su estructura a esta Compañía Chilena de Electricidad. Sin embargo, cuando se le discutió a la Compañía de Teléfonos la facultad de elevar las tarifas, la Compañía recurrió a los Tribunales, y obtuvo un fallo favorable al alza de tarifas pretendida.

El señor RIVERA.— ¿Me permite, señor Ministro?

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Con mucho gusto, Honorable Diputado.

El señor RIVERA.— La verdad de las cosas es que la Compañía de Tranvías recurrió al Tribunal Arbitral en su oportunidad para obtener un alza de las tarifas tranviarias. En el contrato eléctrico, como sabe el Honorable señor González von Marees, se consulta un Tribunal Arbitral que en un momento determinado puede establecer si es indispensable o no un alza de tarifas para financiar el servicio. La Compañía, en su oportunidad, recurrió a este Tribunal Arbitral; pero, con posterioridad, se dictó la ley número 6,932, que entregó al Gobierno las atribuciones de las Municipalidades para solucionar este problema y en esa ley se estableció que, mientras duren estas atribuciones del Ejecutivo, no puede la Compañía recurrir al Tribunal Arbitral.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Pero la Compañía Chilena de Electricidad podría recurrir a los Tribunales de Justicia, aduciendo que esa ley no le puede ser aplicada, porque ella, en virtud de un contrato bilateral, tiene derecho a exigir que se respeten las disposiciones de ese contrato ley, que no se pueden dejar sin efecto en virtud de la voluntad de una sola de las partes; sin embargo, la Compañía no se ha atrevido a dar este paso.

El señor GONZALEZ OLIVARES.— La Compañía creyó que este problema iba a ser solucionado en ese momento...

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— ¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Puede continuar el señor Ministro de Hacienda.

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Señor Presidente, en realidad en Chile no ha habido una jurisprudencia totalmente contraria a la aplicación de la teoría de la cláusula oro, por medio de la cual pueda resolverse nuestro problema.

Un señor DIPUTADO.— Desgraciadamente.

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Pero la realidad es esa. Por lo tanto, el argu-

mento de que la Compañía podía recurrir a los Tribunales de Justicia, no es un argumento de peso, pues ni siquiera ha podido hacerlo.

El señor MAIRA.— Ha podido hacerlo, pero no le ha convenido.

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— ¿Por qué no suponemos una cosa más simple? ¿Por qué no suponemos que a los grandes capitales, en el fondo, no les interesa entrar a luchar en los países a que llegan, sino que siempre pretenden llegar a arreglos amistosos?

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Sin embargo, la Compañía de Teléfonos ha procedido de otra manera.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— Es que debe tener muy buenos abogados.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Esta otra Compañía también tiene buenos abogados.

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— ¿Podemos sostener nosotros, señor Presidente, en forma seria que las tarifas que rigen en los servicios tranviarios son convenientes para la Empresa?

En ninguna parte del mundo se cobran tarifas semejantes. Es muy comprensible, pues, el deseo de la Compañía de llegar a desprenderse de un negocio que no le satisface. Este negocio no ha sido bueno; entonces trata de transformar este mal negocio en un buen negocio. Esto es muy justo; todo el que tiene un negocio malo trata de transformarlo en uno bueno.

¿Le conviene a Chile esto? Este es otro problema. Lamentablemente, yo no sé por qué se piensa que si un negocio es bueno para uno, es malo para el otro. En todo negocio, en toda operación, se debe llegar a un entendimiento que convenga a ambas partes. Y esto es tanto más necesario en Chile, cuanto que en este momento es indispensable dar todas las garantías necesarias a los capitales extranjeros, de tal manera que puedan negociar en nuestra tierra como cualquier capital nacional.

Ahora, ¿es, en realidad, un pésimo negocio el que hará el Estado al pagar un millón de dólares, en dólares, y el resto en forma escalonada a través de cuatro o cinco años? ¿Cuál es la verdad sobre este precio que no ha sido aceptado por la Compañía, aunque a mí me parece una proposición bastante lógica.

Sin embargo, la Compañía puede obtener estos dos millones de dólares. ¿En qué forma? Simplemente vendiendo las propiedades que actualmente tiene y reemplazándolas por otras de menor valor, y en las cuales podría instalar los mismos servicios. Al delegado fiscal se le ha criticado por el hecho de haber comprado terrenos en los alrededores de Santiago para instalar en ellos los depósitos de los servicios tranviarios, o sea, por comprar terrenos baratos para estas instalaciones.

El señor GONZALEZ VON MAREES.— Pero entonces, el precio de los bienes afectos a los servicios tranviarios bajaría en igual proporción. Así, por ejemplo, si la Compañía posee propiedades por valor de 50 millones de pesos y las substituye por otras de valor de 20 millones de pesos, el valor del negocio ha bajado en 30 millones de pesos. Por lo tanto, no podría pedir por él los 120 millones que ahora pide, sino sólo 90 millones.

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Naturalmente. Pero al menos la Compañía obtiene con este procedimiento el millón de dólares

correspondiente a la diferencia de valores de las propiedades. Es evidente que el Gobierno compraría también las propiedades existentes, pero es indiscutible también que la Compañía podría vender mañana las propiedades que tiene, por ejemplo, en la Avenida Bustamante o en Mapocho, y obtener por ellas más o menos un millón de dólares.

En seguida, los 29 millones 600 y tantos mil pesos restantes, ¿por qué están representados? Están representados por los elementos de transporte que proporcionó la propia Empresa a este Delegado del Fisco, en el momento en que se hizo cargo de la Empresa.

Ahora, esto debió haberlo invertido la Compañía. Pero entonces habría que seguir obligando a la Compañía a hacerle al Fisco un servicio absolutamente gratuito. Esto es lo que yo no puedo comprender; yo no puedo comprender cómo a una sociedad creada por comerciantes para hacer negocio, se le pueda obligar a proporcionar un servicio a mucho menos del costo.

Si nosotros pensáramos en realidad un poco, veríamos que esto no es posible, ni es político, ni conviene a nuestra nación. Me parece que debería ocurrir todo lo contrario, y de ahí que considere yo mucho mejor la proposición que fué hecha por el Honorable Senado de la República. Ella contempla estas dos situaciones; pagar a la Compañía lo que podría obtener hoy vendiendo sus propiedades y sus instalaciones, y pagar lo que la Administración Fiscal ha recibido de ella. Esto puede ser un gran negocio para la Compañía, porque va a recibir, además, lo que nunca recibió: el pago de la energía eléctrica. Esto es una venta y es un negocio y, por esto, es honorable y justo que se acepte.

El señor MAIRA.— Pero no es el único negocio que puede hacer el Fisco Indiscutiblemente, puede hacer muchos otros negocios...

El señor LABARCA (Ministro de Hacienda).— Yo no he dicho que éste es el único negocio que pueda hacer el Fisco. Pero sí es el único que la otra parte acepta hacer, y el Estado no puede emplear su poderío para obligar a una persona o a una empresa extranjera a realizar negocios que no le convengan.

Ahora, señor Presidente, por mi parte, no deseo alargar este debate y simplemente resumo mis observaciones en esta forma:

Es indispensable resolver el problema del transporte colectivo en Chile, pero esto no puede hacerse prescindiendo de la Compañía de Tranvías, porque entonces se podrían establecer trolley-buses, ya que, si pretendiéramos dejar solamente los omnibuses tendríamos que disponer de combustible y materiales extranjeros para pagar los cuales no hay la seguridad de contar en lo futuro con las divisas necesarias.

Subordinada al Ejecutivo la resolución de esta cuestión, había que llegar a un acuerdo lógico con la Compañía, sin pretender por ello que ésta no hiciera negocio. Entonces, sobre las bases fijadas por el señor Matte Larraín, que fueron aprobadas por el Honorable Senado y que, en parte, fueron aceptadas por la Compañía, se llegó a fijar como precio las sumas de un millón en dólares y de veintinueve millones y tanto de pesos, escalonados, a través de un descuento de 50 por ciento de contribuciones y 60 millones de pe-

sos en acciones. La Compañía no aceptaba estos 60 millones, sino que dejaba los quince millones que fijaba al proyecto del Ejecutivo para que fueran rescatados por el Fisco, de acuerdo con las facultades que determina el proyecto.

Por mi parte, declaro aquí que la Compañía se colocaría en mala situación si no aceptara la proposición del proyecto del Honorable Senado.

De aquí, señor Presidente, que me permitiré hacer algunas indicaciones, tomando como base el proyecto de la Honorable Comisión de Hacienda, para colocar el capital en las mismas condiciones del proyecto que aprobó el Honorable Senado.

De otro modo, no vamos a poder resolver el problema del transporte en común en Santiago ni en Valparaíso ni podremos crear una empresa nacional de transporte que llegue a tener los elementos de movilización necesarios para el transporte colectivo de pasajeros en el país.

He dicho, señor Presidente.

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Tiene la palabra el Honorable señor González Olivares.

El señor GONZALEZ OLIVARES.— Señor Presidente, H. Cámara: Siempre había sido aspiración tanto del Estado como de la población de nuestras más importantes ciudades, que, en lo que respecta al problema de la movilización se formularan ideas y se legislara en forma de dar solución integral a ese urgente problema, es decir, tomando en consideración desde las fuentes mismas de energía que los impulsan hasta los medios de que se valen los habitantes para su movilización entre sus diversas actividades.

A través de los años en que se ha debatido este asunto, se han presentado numerosos proyectos de solución, entre ellos el redactado por una Comisión Mixta Parlamentaria a solicitud del Poder Ejecutivo, y que no prosperó por diversos motivos. Posteriormente a éste y a otros largos estudios, el Ejecutivo presentó al Legislativo el actual Proyecto que crea la Empresa Nacional de Transportes Colectivos y que es hasta ahora el que tiene más posibilidades de llevarnos a una relativa solución de este problema.

Pero ha ocurrido que en la tramitación de este proyecto en el Congreso Nacional, se ha desfigurado completamente la idea fundamental que tuvo en vista el Gobierno, cual es la de que el Estado llegue a tomar un total control de estos servicios de utilidad pública, única manera de terminar con la anarquía con que los empresarios particulares los han dirigido para su personal beneficio. Esta es también la única manera racionalmente económica en que el Estado puede intervenir en servicios de utilidad pública que son de eficiencia. A este respecto, en la sesión 64 Ordinaria, de 31 de agosto de 1943, el Diputado que había manifestaba que:

"El problema de la movilización al igual que el problema eléctrico adquiere caracteres alarmantes y urgentes de solucionar. El descontento es demostrado por toda la opinión pública y reconocido aún en las propias esferas gubernativas. No es posible, Honorables colegas, que los servicios de movilización colectiva sean entregados a particulares.

Sabemos que, durante los años que ellos han tenido en sus manos estos servicios, no han hecho otra cosa que aumentar en forma desproporcionada sus capitales, llegando a constituir grandes Empresas y que en ningún momento han tenido en consideración el interés de la colectividad para hacer un mejor servicio, tratando de mejorar su material.

Sostenemos que no puede mantenerse el servicio de la movilización colectiva en manos de particulares, porque la política universal especialmente en empresas de servicios públicos, es la de transformar las empresas particulares en empresas estatales o municipales. Ello se deriva de que estos servicios "de utilidad pública" deben dejar de ser un negocio lucrativo para transformarse en actividades económicas al servicio del interés de todos. Además, los Gobiernos han ido adoptando medidas para que las actividades no alcancen sino un pequeño interés, para impedir engaños de contabilidad, ocultando entradas o aumentando el capital invertido con cargo a gastos de explotación.

Se ha ido encerrando el incentivo de la especulación financiera y, con ello, desplazando al vórex capitalista por la acción del Estado que debe velar por el bienestar de todos".

Particularmente, en el caso de los señores Empresarios de Autobuses y Microbuses, ha ocurrido lo que denunciara en aquella ocasión: se han enriquecido rápidamente, haciendo caso omiso del interés público, burlando al Estado y a los trabajadores nacionales en sus legítimos derechos que les consagra nuestra legislación social. Para corroborar estas afirmaciones, sólo voy a citar algunos datos sobre Sres. empresarios extranjeros, sin contar a los nacionales que están obrando en la misma forma que aquéllos.

Tengo al respecto algunos documentos para demostrarle a los señores Diputados de Derecha, que hace algunos instantes manifestaban que nosotros éramos los que no queríamos legislar y hacían presente que los empresarios obraban en forma honrada y que atendían a los intereses de la población en lo que se refiere a la organización de la movilización colectiva, y, en lo que corresponde al personal, daban fiel cumplimiento a las Cajas Sociales.

En uno de éstos se deja establecido que los empresarios atentan en contra de los intereses más sagrados de los trabajadores que les prestan sus servicios, esto es, privándolos de un derecho a gozar de la libertad de trabajo. Este documento lleva las firmas de los dirigentes responsables de la Asociación de Dueños de Autobuses y Micros y le voy a dar lectura para que de él quede constancia en las actas de la Honorable Cámara y a fin de que en el futuro se tomen también las medidas que correspondan en resguardo de los intereses de los trabajadores de esta industria.

El mencionado documento dice lo siguiente:

"Santiago, 16 de agosto de 1944.

Señor presidente del Sindicato de Dueños de Autobuses.

Presente.

Señor Presidente: me permito solicitar de Ud. se sirva ordenar se revisen los antecedentes del

cobrador Julio Lagos Quezada, placa 597, quien fué inscrito bajo el N.º 595, con fecha 26 de julio próximo pasado.

Del mismo modo, que dichos antecedentes sean enviados confidencialmente por intermedio del interesado.

Sin otro particular, saluda a usted atentamente su Afmo. y S. S.— (Firmado): Víctor Neenan N., presidente".

(Hay un timbre que dice Asoc. Autobuses P. la-Cementerio, Secretaria).

Más abajo se lee:

"El suscrito, encargado de la Sección Estadística del Sindicato de Dueños de Autobuses certifica que en el Libro de Castigos del Personal, aparece anotado el cobrador JULIO LAGOS LAGOS, como elemento indeseable. Esta anotación se ha hecho por indicación del señor presidente del Sindicato.

Santiago, 16 de agosto de 1944.— (Fdo.): G. L. de la Barra."

(Hay un timbre que dice: Sindicato General de Dueños de Autobuses, Santiago).

Hay otro documento, señor Presidente que es una nota circular. Esta nota se refiere a las medidas que, arbitrariamente, han adoptado los empresarios respecto de todo el personal de choferes que tenga actualmente juicios pendientes, incluso fallados por la Corte Suprema. Aquí aparece firmando una persona que concurrió a las sesiones de la Comisión de Gobierno Interior, en representación de los empresarios de la Asociación de Autobuses, dirigiéndose, por intermedio de una circular, a cada uno de los presidentes de las distintas líneas.

Esta nota dice lo siguiente:

Nota N.º 264.

Señor presidente:

"Tenemos el agrado de transcribir a Ud. por considerarlo de sumo interés, nota del 8 de los corrientes, del abogado señor Osvaldo García Burr, dirigida a este Sindicato General:

"Señor presidente:

He notado que choferes con juicios pendientes a un empresario han trabajado en seguida con otro a quien también han demandado al poco tiempo.

Con este sistema los choferes persiguen estar siempre cobrando desahucios y con trabajo de unos cuantos días, perturbar el desenvolvimiento del negocio al empresario que necesitará buscar testigos y preocuparse del juicio desatendiendo las labores diarias. Esto sin considerar el recargo de la defensa jurídica que por tal motivo se hace insuficiente.

Ayer asistí a una absolución de posiciones del chofer Luis del Real, quien demandó al señor Miguel Nieto y en seguida constaté que este mismo chofer tiene juicio pendiente con el señor Demetrio Katevas.

Lo anterior me mueve a insistir una vez más en la conveniencia de uniformar el ingreso de personal y que antes de inscribir un chofer, se pidan antecedentes al Sindicato General, sin cuyo requisito no debe darse trabajo, tal como los Bancos no hacen negocios sin previo estudio de informes.

Por otra parte, la inscripción previa en el Sindi-

cato General no es más que una demostración de unión y coordinación de los servicios, lo que es ansiado por los choferes que pretenden una sola entidad como dueña de todos los micros y autobuses.

Esperando que tenga cordial acogida esta sugerencia que persigue el estricto cumplimiento a una buena práctica anterior, me repito del señor presidente.

Atento y S. S.— (Firmado): **Oswaldo García Burr**".

Sin otro particular, saluda atentamente a usted, su Afmo. y S. S.— (Firmado): **José Vansulli Carrasco**, secretario.

Santiago, septiembre 12 de 1944".

(Hay un timbre del Sindicato Profesional Dueños de Autobuses, Santiago.

Dejo constancia en esta Honorable Cámara, con estos documentos, que los empresarios de Autobuses y Microbuses de Santiago y Valparaíso tienen listas negras confeccionadas que las integran los nombres de los compañeros que tienen juicios pendientes con empresarios, incluyendo aquellos dirigentes que se han dedicado a la defensa de los intereses de sus representados.

Están también incluidos en estas listas negras que coartan la libertad de trabajo muchos dirigentes de esta industria, y que permanecen cesantes desde varios años y algunos de ellos han sido víctimas de persecuciones de parte de estos gangsters de la movilización.

Algunos de los ciudadanos extranjeros a que me refiero, son: El señor Nicanor Rubio, español, ingresó a la industria autobusera con dos máquinas "Republic", compradas por letras, en el año 1920. Actualmente tiene más de 70 máquinas entre autobuses y microbuses. El señor Juan Dluana, ciudadano árabe, empezó con una máquina "Ford" y hoy, en sociedad con su hijo, tiene más de 100 máquinas entre autobuses y microbuses. Este empresario, cuando el Gobierno requisó el servicio de buses, envió a la República Argentina una partida de repuestos destinada a la Sociedad Omnibus de la Capital Federal, de la que es también uno de sus principales socios. Esto, sin contar con las propiedades, caballos de carrera y otras riquezas que este señor ha podido reunir en lapso extremadamente corto. El señor Humberto Sirandoni, italiano, empezó su carrera de industrial de la movilización con una góndola y hoy tiene 8 máquinas en diversos recorridos, más un reglo automóvil cuyo valor fué de 400 mil pesos. En la misma forma se han enriquecido en Chile los señores Elias Herane, nacional de Turquía; Victoriano Cotera, español; Arturo Boretzón, italiano; Alberto Saskenowich, griego; Luis Castellani, italiano; Demetrio Katevas, griego; un señor Rapanakis, griego, etc. Ninguno de estos industriales cumple con las leyes sociales que benefician a sus personales; ninguno de ellos ha llegado a poseer el número de máquinas que hoy tienen con la finalidad de mejorar sus servicios, sino por afán de enriquecimiento. Algunos de estos señores han llegado hasta a intervenir en la política nacional, crean diariamente conflictos a sus personales, los despiden arbitrariamente para volver a contratarlos con

salarios o sueldos más bajos que los que anteriormente ganaban. Estos mismos señores son quienes han desplazado a los verdaderos fundadores de estos servicios, los pequeños empresarios, a los que han negado toda clase de facilidades para la provisión de sus elementos de trabajo, que podían haber adquirido por intermedio de la Cooperativa; les han negado sus derechos y finalmente, les han comprado sus máquinas por sumas insignificantes. Los siguientes documentos que paso a leer, dan una idea de las maniobras de los señores empresarios.

El señor GODOY.— ¿No es candidato a Diputado el señor García Burr?

El señor GONZALEZ OLIVARES.— Sí, es candidato a Diputado por una provincia del sur.

El señor GODOY.— ¿De qué partido?

El señor GONZALEZ OLIVARES.— Del Partido Liberal o del Conservador.

El señor GARDEWEG.— ¿De qué se trata?

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Ruego a Su Señoría continuar.

El señor GARDEWEG.— Señor Presidente, ha dicho el Honorable Diputado que...

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor GONZALEZ OLIVARES.— Ahora bien, señor Presidente...

El señor GARDEWEG.— El señor García Burr jamás ha sido conservador.

El señor GONZALEZ OLIVARES.— El proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, que procura terminar con este estado de cosas, salió de nuestra Comisión de Gobierno Interior deformado de tal manera, con disposiciones evidentemente contradictorias entre sí y abiertamente opuestas al interés nacional y al interés del público.

Señor Presidente, la Honorable Comisión de Hacienda de esta Cámara, teniendo en vista el error de algunos Honorables Diputados, que formaron parte de la Comisión de Gobierno Interior, redactó un artículo para que un organismo del Estado organice y mantenga el control del servicio de movilización colectiva, y que sea a la vez este organismo el que racionalice dichos servicios, lo que permitirá beneficiar a todos los habitantes que habitualmente ocupan estos servicios públicos.

Por esto, el Diputado que habla, a nombre del Partido Socialista, va a apoyar el artículo 14 del proyecto de la Comisión de Hacienda, que entrega el control de la movilización colectiva a la Dirección General de Transporte y Tránsito Público, para que este organismo, mediante este artículo que lo autoriza para tomar el control de los carburantes y de la movilización colectiva, pueda frenar las actitudes arbitrarias, contrarias al interés nacional, que siempre han demostrado los empresarios de autobuses.

El señor GARDEWEG.— Para que se establezca el monopolio definitivo.

El señor TAPIA.— Controlado por el Estado.

El señor GONZALEZ (Don Luis).— De esta manera se van a beneficiar los trabajadores, en primer término, que verán, una vez siquiera a través de muchos años, salvaguardados sus intereses. Por otra parte, los habitantes de Santiago

y Valparaíso tendrán la posibilidad de gozar de un mejor servicio de movilización.

Por esta razón, los Diputados socialistas votaremos favorablemente el artículo 44 de la Comisión de Hacienda.

En el artículo 4.º se consulta la revisión semestral de los estados de cuentas de la Empresa Nacional de Transporte Colectivo, por la Contraloría General de la República.

El Diputado que habla estima que el volumen de las operaciones de esta clase de empresas es demasiado amplio para el plazo tan largo que se fija para las revisiones de que trata el mencionado artículo. Además, creo necesario que en esa fiscalización debe intervenir, por lo menos, un funcionario de la Superintendencia de Sociedades Anónimas.

Sobre el artículo 7.º quiero llamar especialmente la atención de la Honorable Cámara. Se denomina a esta Sociedad, "EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES COLECTIVOS", pero, ahí mismo, se dice que esta ley sólo se limitará a los servicios de transportes colectivos de propulsión eléctrica, o sea, los tranvías. Una de las dos denominaciones está mal, porque si se reduce el transporte solamente a los medios de propulsión

eléctrica, o más claramente a los tranvías de Santiago y Valparaíso, no puede llamarse Empresa Nacional de Transportes Colectivos, denominación o concepto que envuelve la idea del monopolio del transporte colectivo de carácter general, porque, como ya lo manifesté, es ésta la única forma racionalmente económica en que puede actuar el Estado.

Con relación a este artículo, la Comisión de Hacienda también hizo una rectificación y le dio su aprobación en los mismos términos en que lo hiciera la Comisión de Gobierno Interior y que fue como lo aprobó el Honorable Senado. En esta forma la Empresa Nacional de Transporte Colectivo quedará autorizada para hacer servicios con vehículos con motores de combustión interna, o sea, microbuses y autobuses...

El señor URZUA (Presidente Accidental).— Permítame, Honorable Diputado.

Ha llegado la hora. Quedará con la palabra Su Señoría.

Se levanta la sesión.

—La sesión se levantó a las 16 horas.

ENRIQUE DARROUY P.,
Jefe de la Redacción.