

Sesión 64.a Ordinaria, en Martes 31 de Agosto de 1943

(Sesión de 14. 15 a 16 horas)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES CASTELBLANCO Y BRANES

INDICE GENERAL DE LA SESION

- I.—Sumario del debate.
- II.—Sumario de documentos.
- III.—Actas de las sesiones anteriores.
- IV.—Documentos de la Cuenta.
- V.—Tabla de la sesión.
- VI.—Texto del debate.

I.—SUMARIO DEL DEBATE

- 1.—La Cámara entra a ocuparse del objeto para que fué solicitada la presente sesión: el problema de la movilización.

II.—SUMARIO DE DOCUMENTO

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

III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA

N.º 1.—PETICION DE SESION

"Santiago, 26 de agosto de 1943.

Señor Presidente:

En uso de la atribución que nos confiere el artículo 81 del Reglamento, solicitamos a V. E. se sirva citar a sesión para el día 31 de agosto de 1943, de 14.15 a 16 horas, a fin de tratar el problema de la movilización.

(Fdes.): V. Ruiz.— Juan E. Ojeda.— L. Videla S.— S. Olavarría.— J. Acevedo B.— L. González O.— A. Tapia M.— Narciso Rojas.— Carlos Gaete G.— E. Rodríguez Mazer.— B. Ibáñez — V. Valdebenito G.— E. Mesa C.— R. Sepúlveda A.— Julio Barrenechea.— Juan Guerra.— J. Zamora.— H. Abarca.— J. Delgado.— M. González V.— Damián Uribe.— D. Garrido.— M. Ríos E.— Manuel Garretón.— Máximo Venegas.— C. Godoy Urrutia.— R. Fonseca.— A. Escobar D.— Pedro Cárdenas N".

V.—TABLA DE LA SESION

Problema de la movilización

VI.—TEXTO DEL DEBATE

I.—EL PROBLEMA DE LA MOVILIZACION

El señor PROSECRETARIO. — Se ha recibido una presentación suscrita por el número reglamentario de firmas, para celebrar la presente sesión con el fin de ocuparse del problema de la movilización.

El señor CASTELBLANCO (Presidente). — Le corresponde el primer turno al Comité Socialista.

El señor GONZALEZ OLIVARES. — Pido la palabra.

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

El señor GONZALEZ OLIVARES. — Señor Presidente, Honorable Cámara: El Ejecutivo ha solicitado, con fecha 13 de julio pasado, se desglose del Proyecto que crea la Empresa de Electricidad del Estado y Control de los Servicios de Transportes colectivos, la parte correspondiente a la Empresa

de Electricidad, para que continúe sólo el estudio del Transporte Colectivo.

Esta petición, hecha después que la Comisión de Gobierno Interior de esta Honorable Cámara, había informado sobre la conveniencia de tratar ambas materias —Electricidad y Movilización— conjuntamente, ha dejado en suspenso, y sin darle la importancia que se merece, a este Proyecto de Ley, en espera que esta Corporación se pronuncie sobre si dicho desglosamiento es o no reglamentario.

Parece que no existiera ya urgencia en ver el pavoroso problema de la movilización y más que esto, parece que no se pensara en la funesta política eléctrica, que hasta ahora se ha seguido tratando de perpetuarla con manejos artificiosos.

El Informe de la Comisión de Gobierno Interior analiza claramente las razones poderosas que ella tuvo para sostener que la conveniencia nacional, reside en que el Supremo Gobierno reciba simultáneamente, y por una ley, las facultades legales para resolver conjuntamente los problemas eléctricos y de la movilización.

Posiblemente, la razón más poderosa que tuvo la Comisión para pronunciarse como lo hizo, sea también la que mueve —acaso en las sombras— a pedir que esta Cámara no se pronuncie sobre la Empresa de Electricidad del Estado; pero si, sobre el Control Estatal de la movilización colectiva.

En efecto, una misma sociedad es la propietaria del sistema eléctrico y de los tranvías. El sistema de tranvías le ha producido a ella, desde muchos años, pérdidas que se han compensado hasta obtener utilidades del orden de \$ 100.000.000 al año, con la venta de energía eléctrica. Es natural, pues, que esta Compañía no desee deshacerse de las instalaciones eléctricas, pero si de los tranvías.

Pero hay algo más. Las conversaciones con los representantes de la Compañía Chilena de Electricidad, mejor dicho de la South American Powers, propietaria del sistema eléctrico y de tracción, habían dado opción para que el Gobierno adquiriera los bienes que esa compañía posee en el país. El Estado rescataría las fuentes de energía eléctrica cedidas por 99 años, en las tres Provincias Centrales en que existe intenso consumo y en que es realmente comercial su venta.

De pronto la falsa Compañía Chilena se transformaría de vendedora en compradora y revendedora de energía. Ya no devolverá las fuentes de energía de la región más importante del país, sino que también la gran planta del Sauzal, en la Provincia de O'Higgins se construirá para que esta compañía aproveche la energía y la revenda también a los pobres nativos.

Yo denuncié aquí, en nombre del Partido So-

cialista, como la más funesta política eléctrica —la de construir tantas eléctricas aprovechando nuestras riquezas naturales y nuestros pequeños capitales, para que Corporaciones y Monopolios Internacionales obtengan contratos que les permitan revender, aunque sea en parte, la energía de nuestros conciudadanos.

Así también se fortalecerá su política económica en contra de la economía nacional.

No me ha sido posible conocer en detalle el contrato firmado entre la Corporación de Fomento y la South American Powers de modo que solicito, señor Presidente, se oficie al señor Ministro de Economía y Comercio, para que se sirva enviar a la Honorable Cámara todos los antecedentes relacionados con el convenio de venta de energía que tienen ambas empresas.

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

El señor GONZALEZ OLIVARES. — Mientras tanto, analizaré qué tentáculos mueven a la Compañía de Electricidad.

La Compañía Chilena de Electricidad, no es sino un instrumento, una pantalla de la Compañía South American Power, la cual, a su vez, sirve de eslabón para ser controlada por la American Bond and Share.

Se ha producido en estas compañías la forma de concentración financiera llamada Holding Company, o sea, la Sociedad anónima formada con el propósito de controlar otras sociedades anónimas por medio de la adquisición de una cantidad suficiente de acciones con derecho a voto.

El sistema implantado entre nosotros por estas empresas es del tipo "Colonial" y no Nacional, atenta sólo a lo que llama justa retribución de los capitales invertidos, no les importan los perjuicios que puedan sufrir los servicios públicos, la economía general del país o el menoscabo de su soberanía.

Son conocidas las vinculaciones entre la compañía controladora Bond and Share, el grupo de banqueros Morgan y la General Electric Company, así como las nuevas entidades Sub-Holding y las entidades dominadas en Argentina, Brasil, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, India, México, Panamá, Venezuela, etc.

Las ramificaciones de este inmenso organismo le permite dominar cientos de grandes empresas en la cual la Compañía Chilena de Electricidad, sólo constituye una de las últimas ramificaciones de su tentacular organización.

Si, Honorables Diputados, sólo tenemos el nombre "Chilena" en la Compañía, de electricidad; una mano desconocida y ciega a los intereses de la patria, manda y dirige la política eléctrica, base fundamental de la producción y de nuestra economía nacional.

Nada le interesa a esa mano "Negra" sino lo que sea "Un buen negocio". No le importa de qué medio se valga; ni QUE SUS ORDENES PUEDAN CONDUCIR A LA RUINA A UN PUEBLO; Jefes de Estado, Ministros, regimenes, son barridos cuando no convienen a sus incontrolados apetitos.

Un gran estadista que nos visitó hace poco y que no puede ser discutido, Mister Henry Wallace, Vicepresidente de los Estados Unidos de Norte América, refiriéndose a estas entidades financieras, llamadas por él Corporaciones, dice en su libro (El Sentido de la Constitución): "Es verdad que algunas Corporaciones han abusado de su poder y perseguido sus fines de mala manera. Algunos han comprado prácticamente a funcionarios públicos, y hecho uso de ellos para obtener leyes preferenciales. Muchos han jugado a la escondida entre las autoridades de los Estados y la autoridad federal, haciendo de campeones de los derechos de los Estados, unas veces, y exaltando, otras veces, la necesidad de un poder federal unificado, de acuerdo con las conveniencias del momento. Algunos han empleado a astutos abogados solamente para vencer en estratagemas o en ingenios a toda oposición. Unas pocas han tratado de comprar y controlar la prensa, o de cualquiera otra manera de influenciar en la opinión pública. En unos pocos casos extremos, directores de Corporaciones han deliberadamente arruinados negocios encomendados a sugerencias, a fin de enriquecerse con las inversiones de accionistas engañados y arruinados".

No han tenido escrúpulos estos pulpos capitalistas ni en su propio país. ¿Qué podríamos esperar de su obra en estos pobres países de América del Sur? Apesar de ello, los trabajadores tenemos contra el capitalismo omnipotente, un poder formidable que, a corto plazo, tendrá que derribarlo: LA UNIDAD PROLETARIA.

Esta unidad férrea triunfará para hacer que el Estado controle y dirija la producción y consumo en función del interés colectivo, no particular.

Mister Wallace reconoce en el libro nombrado, que ya no puede seguir aceptándose el actual sistema de propiedad privada de estas grandes monopolios; al respecto dice:

"El sistema americano de la propiedad privada no puede seguir adelante si vamos a continuar concentrando poder y riquezas en las manos de menos y menos personas. Nosotros hemos ido muy lejos, y muy peligrosamente lejos, en denegar a la masa del pueblo toda posibilidad de adquirir propiedades raíces". Luego dice: "Indudablemente, ha llegado el tiempo de establecer una vanguardia

social; hay bastante dinamita en el ejercicio de este poder para romper toda nuestra estructura económica, incluso las Corporaciones".

En otra parte agrega: "El capitalismo fué construido por un principio de libre y equitativa competencia entre hombres libres y emparejados como iguales, pero esto se ha convertido en una farsa, en presencia de los monopolios. Ningún individuo puede hacer frente sólo contra una Corporación de un billón de dólares".

Clara y precisa es la responsabilidad de este gran monopolio extranjero, South American Power, en el atraso de nuestro país, y esta responsabilidad es también de los Gobiernos reaccionarios que aceptaron su política y que no supieron orientarla en beneficio del país.

Pero ahora, Honorables Diputados, estamos en un peligro aún mayor. Se pretende fortalecer aun más la explotación que nos ha hecho ese imperialismo internacional, pues, sin necesidad de nuevas inversiones de capitales, contarán con la "nueva política" de la Corporación de Fomento, que les permitirá disponer de la energía que ellos no pueden o no han querido producir.

Nuestros capitales y nuestros recursos naturales se pondrán ahora a disposición del monopolio extranjero, por intermedio de la Corporación de Fomento, para que la explotación, y el robo de nuestro trabajo y nuestra economía continúe con mayor intensidad.

Se pretende consumir esta iniquidad, bajo el pretexto de que la distribución y venta al público de la energía, es un negocio complicado y constituye una organización técnico-comercial compleja. ¿Acaso la Corporación de Fomento no ha formado Empresas con las Municipalidades de Tocopilla, Copiapó y Ovalle para distribuir y vender al público la energía?

Considero, señor Presidente, que cualquier porcentaje que se le entregue a la South American Power, de la energía del Sauzal, (de 76.000 Kw.), que producirá más de 200 millones de KWH, al año, representarán muchos millones de pesos anuales, de que se privará a nuestra economía nacional para ir a robustecer esa tremenda tenaza financiera que gobierna Morgan, con cientos de miles de millones de dólares. Yo creo, señor Presidente, que no habrá un sólo Diputado en esta Honorable Cámara que pueda aprobar una política que signifique entregar un elemento de trabajo y de bienestar esencial, como es la energía eléctrica, después de haberlo producido por nuestros propios medios, a un monopolio eléctrico extranjero para que la revenga a nuestros propios conciudadanos. No quiero creer tampoco, Honorables colegas,

que el desglosamiento solicitado por el Ejecutivo al proyecto de ley que nos ocupa pueda significar una postergación de la oportunidad para la formación de una sociedad verdaderamente chilena, con obreros, técnicos y capitales chilenos.

El Ejecutivo ha considerado que se hace innecesario continuar en el estudio de la Empresa de Electricidad del Estado, porque la Corporación de Fomento de la Producción creará una Empresa Eléctrica que tomará a su cargo la realización del plan general de electrificación del país y en donde se consulta también el control por el Estado dentro de esa sociedad.

Pero esta Empresa Eléctrica de la Corporación de Fomento, ¿No dejará subsistiendo el monopolio de la South American Power en la parte más poblada del país? Es extraño para nosotros la formación de la Empresa Eléctrica de la Corporación y el contrato de venta de la energía de la planta el Sausal a una compañía que tiene una opción para vender sus bienes a la nueva Empresa que debía formarse por el Proyecto de Ley que nos ocupa. En cambio, el Ejecutivo solicita se continúe con el estudio del control estatal del transporte colectivo.

Con esto, los representantes de la South American Power deben estar de pláceme pues se les compraría el negocio de tranvía que siempre les ha producido pérdidas.

Señor Presidente:

Para mí es una burla al Congreso Nacional y a la opinión pública que se pretenda insistir o insinuar el desglosamiento planteado; me basta para su demostración con un pequeño párrafo del informe de nuestra Comisión de Gobierno Interior, que establece:

"Para adoptar este criterio tuvo en vista razones poderosas que la mueven a sostener que la conveniencia nacional reside en el que el Gobierno recibe simultáneamente y por una sola ley, las facultades legales que requiere para oficializar las conversaciones que ha sostenido con los representantes de la South American Power, propietarias de la llamada Compañía Chilena de Electricidad tanto en orden de adquirir desde luego la Empresa de Tracción de Santiago, hoy bajo Administración Fiscal y la de Valparaíso, como para tener una opción por cinco años para adquirir los bienes de la Compañía Chilena de Electricidad".

"Este criterio de nuestra Comisión de Gobierno Interior ha sido, por demás compartido en anteriores ocasiones por el Congreso Nacional y por otros Gobiernos, y así en 1941 cuando se dictó la Ley N.º 6.932 que autorizó al Gobierno para substituirse a las Municipalidades de la Provincia de Santiago en la solución del problema tranviario y de la movilización en general, se impuso la idea

de que no debía considerarse el negocio tranviario aisladamente del de provisión de energía eléctrica, y el Parlamento obligo a una fusión de las dos empresas que artificialmente se habían formado: La Compañía Chilena de Electricidad y la Compañía de Tracción de Santiago".

Para nosotros hay antecedentes más que suficientes para alarmarse de la política eléctrica que se pretende seguir. No consideramos más afortunada la política de la movilización de autobuses y microbuses. Se ha autorizado el alza de tarifas de algunos autobuses, más propiamente tal, de todos. Pero ¿Se ha dado cumplimiento por los empresarios al convenio aceptado para alzar las tarifas al 100 por ciento?

Únicamente han pintado con pinturas ordinarias sus máquinas viejas para adquirir el derecho de cobrar la nueva tarifa de \$ 0.40, con esto la explotación al público es más irritante y las arbitrariedades con su personal crecen cada día. Fácil es poder apreciar las grandes utilidades que los capitalistas criollos, obtienen en la movilización de autobuses y micros.

En efecto, la requisición ordenada por el ex Ministro del Interior de los medios de movilización, permitió conocer en su verdadera magnitud, no ya el negocio, sino el negociado que los dueños de microbuses en especial y también de autobuses han estado haciendo con la tarifa de \$ 1.00 y de \$ 0.40. Temperamento muy diferente ha sido el adoptado por la Empresa Fiscal de Tranvías institución que solicitó previamente a la Corporación de Fomento de la Producción un crédito por \$ 5.000.000, con el fin de arreglar cien tranvías más que saldrán en circulación y reparación de los que están en actual servicio.

La entrada diaria por microbuses era, según información que me proporcionó la ex Administración de la movilización colectiva de pasajeros, igual a \$ 646.67 y los gastos totales llegaban a \$ 433.04, incluyendo planilla de combustible, amortizaciones y reparaciones de las máquinas. En consecuencia, se obtiene una utilidad líquida de \$ 213.63 por máquina y en total de 337 de ellos en un año se obtienen más de \$ 30 millones de pesos de utilidad que prácticamente se puede comparar con el valor total de dichos microbuses o, en otros términos, cada máquina se paga en un año de trabajo.

Considerando una duración de diez años para cada vehículo, el interés que un dueño obtendría anualmente es de un 80 por ciento al 90 por ciento sobre el capital invertido.

¿Qué diferencia hay con el 3 o 4 por ciento a que se limitan en otros países las utilidades

para las empresas que explotan servicios de utilidad pública!

La explotación del servicio de autobuses con tarifas de \$ 0.40 y bencina a un precio de \$ 1.50 por litro, representa también una utilidad superior a \$ 200 por máquina y por día y, en total, más de cuarenta millones de pesos de utilidad al año. Esto es, relativo al capital invertido un interés superior al ciento por ciento al año.

Por esto, no existe actualmente ninguna razón de orden económico para que los dueños de autobuses paguen sólo \$ 1.50 por litro de bencina en lugar de \$ 2.70 que pagan los demás servicios y ciudadanos de la República.

El problema de la movilización, al igual que el problema eléctrico, adquiere caracteres alarmantes y urgentes de solucionar. El descontento es demostrado en toda la opinión pública y reconocido aún en las propias esferas gubernativas. No es posible, Honorables colegas, que los servicios de movilización colectiva sigan 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 engaño 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 voraz capitalista por la acción del Estado, que debe velar por el bienestar de todos.

El cúmulo de arbitrariedades de estos empresarios con el público y con su personal, tanto como el atropello de los reglamentos y leyes de la República han sido tan grandes, que consideramos necesario tratar en forma inmediata el proyecto de ley que entrega al control estatal estos servicios.

Hasta la fecha, no se ha hecho nada efec-

tivo por mejorar el actual servicio de autobuses, a pesar de las fantásticas utilidades que están obteniendo sus dueños. Ni siquiera se ha tratado de racionalizar el número de autobuses y microbuses por recorrido, o de hacer cumplir el reglamento de horario; sólo tienen por divisa el obtener más y más utilidades.

El problema social del personal se agrava cada día; nuevamente están siendo burlados choferes y cobradores por los empresarios en sus porcentajes que han sido rebajados pues de un 17 por ciento a un 16 por ciento que ganaban antiguamente los choferes, con tarifas de \$ 0.20, ahora se les ha rebajado a un 12 por ciento; a los cobradores, que percibían un 12 por ciento, se les ha rebajado a un 8 por ciento. Además, estos empresarios inescrupulosos están haciendo falsos trasposos y ventas de sus máquinas para burlar el fallo de la Corte Suprema que concedió al personal el derecho al reajuste de sueldos, de acuerdo con la Ley 7,295.

Honorables colegas, con el fin de justificar mis apreciaciones referentes a los abusos que cometen los empresarios, me voy a permitir dar a conocer a la H. Cámara el siguiente cuadro:

"Después de autorizada el alza de las tarifas a \$ 0.40, los empresarios de autobuses y micros bajaron el porcentaje que se pagaba a los choferes y cobradores realizando una verdadera estafa con el personal, lo que se ha calculado en \$ 48 pesos diarios por cada máquina, con 400 máquinas en servicio se obtiene un pago menor de salarios de \$ 19,200 diarios; mensualmente, de \$ 576,000, y al año, esta cantidad asciende a la suma de \$ 6,912,000, que dejan de percibir los cobradores y choferes de micros y autobuses.

La H. Cámara podrá comprender cuántos beneficios reportaría esta suma a las familias modestas de estos servidores de la movilización.

Todos estos hechos son los que realmente indignan y ellos deben estimular a los representantes de la clase obrera y el del pueblo en el Parlamento a preocuparse de este problema y de los incalificables abusos de los empresarios.

Otra burla hacen también con los contratos de trabajo de choferes y cobradores. El Sindicato General de Dueños de Autobuses coordina la acción y defiende los intereses de los sindicatos particulares de cada línea, hasta llegar a firmar contrato con el personal; pero en seguida los sindicatos particulares de dueños de autobuses y micros burlan el cumplimiento de esos contratos, demostrando que el Sindicato General de Dueños de Autobuses no tiene autorización ni su representación para ello, o, en su defecto, establecen ante los Tribunales cuando son demandados, que el personal de choferes y co-

bradores ha estado trabajando ocasionalmente en calidad de relevo.

Se hace necesario que la Dirección de Movilización, que ha autorizado a los dueños de autobuses para cobrar doble tarifa que la que tenían, resguarde el interés del personal, exigiendo a los empresarios que declaren y comprueben quién los representa legalmente para que de una vez se dé cumplimiento a la legislación social y leyes tributarias que rigen en todo el territorio de la República.

El Diputado que habla, no quiere terminar esta parte de sus observaciones sin antes solicitar de la Honorable Cámara se autorice la inserción de una nota de la Directiva de la Confederación de Choferes y Cobradores de Micros y Autobuses, en cuyo texto se encuentran condensadas las aspiraciones justas de estos obreros.

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— Si le parece a la Honorable Cámara, así se procederá.

—Acordado.

El documento que se acordó insertar en la versión oficial dice:

"COMISION DE TRANSPORTE COLECTIVO DE SANTIAGO

CONCLUSIONES DE UN AMPLIADO

En la reunión ampliada de dirigentes de Sindicatos de choferes y cobradores de autobuses y microbuses de Santiago, se adoptaron por unanimidad los siguientes acuerdos:

1.o.— 8 horas de trabajo diario para el gremio en general.

2.o.— Sueldo fijo.

3.o.— Inamovilidad de su trabajo para el personal de choferes y cobradores de autobuses y microbuses.

4.o.— Impedir todo despido del personal, sin que previamente los respectivos patrones den estricto cumplimiento a las leyes sociales.

5.o.— Oponerse a una cualquiera rebaja de la actual cuota de bencina para los medios de transporte colectivo de pasajeros.

6.o.— Pedir a las autoridades del trabajo el que se cancele la autorización para la Bolsa Patronal del trabajo que funciona en Vergara 66.

7.o.— Que se mantengan los autobuses y microbuses autorizados para recorrer en las diferentes líneas de la capital por la ex Administración Fiscal de la movilización, ya que con ello se da trabajo a más de 120 choferes y cobradores que de otra manera quedarían condenados a una cesantía forzosa.

8.o.— Que se de estricto cumplimiento a las leyes sociales que favorecen al gremio como lo son la Ley 7,295 y la Ley 4,054.

9.o.— Que las Autoridades respectivas no permitan el trabajo en los medios de movilización colectiva de pasajeros a todo personal

que durante los tres últimos años no haya pertenecido al gremio.

Alfredo Farias, presidente; Julio San Martín; Luis Sánchez, vicepresidentes.

Lleva un timbre que dice: Confederación de Choferes y Cobradores de Santiago".

El señor GONZALEZ OLIVARES.— El Diputado que habla concurrió a una reunión de este numeroso gremio de la movilización y recibió además, personalmente las peticiones de los choferes y cobradores para hacerlas llegar al seno de la Comisión designada por el Supremo Gobierno y que preside el General don Frollán Arriagada; conforme a los deseos de estos compañeros, concurrí a una reunión de la expresada Comisión, que se llevó a efecto el viernes 27 del presente; una vez conocidas las peticiones de las que era portador, la Comisión resolvió tomar las medidas necesarias a fin de solucionar este problema, señalándose un plazo que terminará el 10 de septiembre próximo.

Como genuino representante de los obreros que laboran en la movilización, tengo la confianza de que la Comisión resolverá en el plazo señalado las peticiones de los choferes y cobradores. Al mismo tiempo tengo la confianza de que esta Comisión adoptará las medidas que el caso aconseja, ya que el problema de los choferes y cobradores merece preferente atención; y desde esta Tribuna pongo a disposición de la Comisión cualesquiera antecedentes que sean necesarios.

Por otra parte deseo también solicitar el asentimiento de la Honorable Cámara para que se inserte en el Boletín de Sesiones una nota dirigida por el señor Gerente Fiscal de Tranvías don Miguel Vergara Imás, que en representación del Gobierno se compromete a cancelar los \$ 4 por hombre y por día que se adeuda de enero a julio al personal de la Compañía de Tracción de Santiago, señalándose como plazo para dar cumplimiento a este compromiso el 12 de septiembre próximo.

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— Si le parece a la Honorable Cámara, se insertaría esa nota.

Acordado.

—El documento que se acordó insertar dice:

"TRANVIAS DE SANTIAGO RDT-2723. ADMINISTRACION FISCAL.

Santiago, 24 de agosto de 1943.

Señores Directores del Sindicato Industrial de la Cia. de Tracción de Santiago, San Martín N.º 841.— Presente.

Muy señores míos:

Debido a las gestiones del señor Ministro del Interior, Almirante don Julio Allard P., y del señor Ministro de Hacienda, señor Guillermo del Pedregal, esta Gerencia estará en

condiciones de pagar antes del 12 de septiembre venidero los \$ 4 por hombre y por día que se adeuda de enero a julio del año en curso.

Este aumento corresponde al reajuste de salarios por el mayor costo de la vida y que fué convenido con ese Sindicato en abril de 1942 con el Supremo Gobierno.

El reajuste correspondiente al mes de agosto será pagado en la segunda quincena y de septiembre adelante, en las respectivas fechas de pago.

Espero que ese Directorio como sus asociados se den cuenta del esfuerzo que significa para esta Industria el pago ya indicado y que cada uno está en la obligación de defender los intereses de la Empresa, a fin de evitar cesantía y poder conservar nuestro material rodante.

Esta Gerencia encarece, una vez más, al personal de plataforma especial atención al público que usa nuestros servicios.

Saluda muy atentamente a Uds. — (Fdo.): Miguel Vergara Imás, Gerente Fiscal.

(Hay un timbre que dice: TRANVIAS DE SANTIAGO, ADMINISTRACION FISCAL GERENCIA).

(ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL) Hay una firma.

El señor GONZALEZ OLIVARES. — Concurri, señor Presidente, a una numerosa reunión de obreros tranvianos, donde, conjuntamente con la Directiva del Sindicato, dimos cuenta de los buenos propósitos manifestados por el Gobierno, que, en esta forma, solucionará en parte la aflictiva situación por que atraviesan los obreros de esta Empresa. Además, pusimos en conocimiento de los obreros ahí reunidos, que la Empresa renovará los uniformes antes del 18 de septiembre próximo.

Honorable Cámara, todos los Diputados que me escuchan, son testigos de la forma ignominiosa para el prestigio de una Empresa controlada por el Estado y para el gremio mismo, en que los obreros tranvianos tienen que realizar sus funciones, vestidos con uniformes andrajosos, que hablan muy bajo de nuestra cultura, higiene y decencia en la atención al público, que se ve obligado a hacer uso de estos servicios de movilización. Los obreros tranvianos esperan que la Gerencia Fiscal una vez que tenga los medios necesarios que el Gobierno le proporcione, reajuste sus salarios, de acuerdo con el costo de la vida. Quiero dejar constancia en esta Honorable Cámara, de que el Gerente Fiscal ha manifestado siempre la mejor voluntad para resolver satisfactoriamente los problemas que afectan al personal, lo cual ellos reconocen; pero la situación financiera de la Empresa, que es un proble-

ma de Gobierno, no le ha permitido satisfacer dichos deseos.

Honorables colegas, antes de dar término a las observaciones que hago a nombre del Partido Socialista, deseo insistir en la enorme trascendencia que para el país tendrá la aprobación del Proyecto de Ley presentado por el Ejecutivo, que consulta la creación de la Empresa de Electricidad del Estado y el control de los Servicios de Transportes Colectivos.

Quiero hacer, también, un llamado a mis Honorables colegas para que mediten en la responsabilidad de mantener un monopolio extranjero que nos ha conducido a un estrangulamiento de toda nuestra producción y economía nacional, y un monopolio de capitalistas nacionales inescrupulosos con el público, con su personal y con las leyes de la República.

Termino, señor Presidente, haciendo indicación para citar a la Honorable Cámara a sesiones extraordinarias, de 21 a 24 horas, durante todos los días necesarios, a fin de pronunciarse y despachar el proyecto que crea la Empresa de Electricidad del Estado y Control de los Servicios de Transporte Colectivo.

He terminado, señor Presidente.

El señor CASTELBLANCO (Presidente). — Corresponde el turno al Comité Radical.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Señor Presidente, cuando vi la citación para la sesión de esta tarde, en la que se iba a tratar sobre el problema de la movilización, creí que el debate solamente se iba a circunscribir a este aspecto del problema, al del transporte, por lo que me desculpé de reunir algunos antecedentes que en este momento hubiera necesitado; pero he podido apreciar en el curso de las observaciones de mi Honorable colega, que no pudo en esos momentos concederme una interrupción, probablemente para no perder el hilo de sus ideas, que se ha referido a la Empresa de Electricidad del Estado que, en un comienzo el Gobierno pensó necesario crear...

El señor ACEVEDO. — Y que tiene íntima relación, Honorable colega, con los medios de locomoción.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Pero sumamente mal enfocado; y debo decirle, como hombre de Izquierda, penosamente enfocado por mi Honorable colega.

El señor GONZALEZ OLIVARES. — Yo he planteado el problema eléctrico y de la movilización, con el criterio del Partido Socialista.

El señor SALAMANCA. — Su Señoría no

permitió ser interrumpido, ¿por qué no deja hablar al Honorable Diputado, ahora?

El señor GONZALEZ OLIVARES. — Yo no he hablado en mi nombre, sino que lo he hecho en nombre del Partido Socialista.

El señor TAPIA. — ¡Es bastante extraño que el Honorable señor González Madariaga, que se caracteriza por su tranquilidad natural, ofenda en esa forma a los colegas de nuestro partido!

El señor MELEJ. — ¡Está con la palabra el Honorable señor González Madariaga!

El señor GONZALEZ OLIVARES. — ¡El Partido Socialista y su criterio merecen un poco de más respeto, sobre todo si quien lo impugna pueda tener un criterio distinto!

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Yo estimo, señor Presidente, que tanto los hombres como los partidos están expuestos a enfocar mal un problema...

El señor MELEJ. — Sin que esto constituya una ofensa para nadie.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — ...sin que esto —como dice, con toda lógica, mi Honorable colega señor Melej— se pueda interpretar como una ofensa para nadie.

Al examinar un servicio como éste, de utilidad pública, debo colocarme en un plano elevado, a la vez que de respeto con los intereses de la población.

Por esta razón debo declarar que deploro que se pretenda decir a la masa de este país: "Vamos a conquistar las fuentes de producción de energía eléctrica"; y bajo la máscara de estas declaraciones erróneas, señor Presidente, bajo este disfraz, vayamos a autorizar la inversión de 1.500 millones de pesos de nuestra pobre economía para comprar una serie de plantas que, en su mayor parte, están en estado de ser reemplazadas. A mí me consta esto, señor Presidente, y puedo decir que la propia Compañía Chilena de Electricidad tiene consultados unos cuantos centenares de millones de pesos para poder colocarlas en situación de regular servicio.

En estas condiciones vamos a obligar al pobre Verdejo, ya demasiado agobiado, a soportar sobre sus lomos una nueva carga demasiado pesada, pues vamos a imponerle injustamente un tributo más.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor VIDELA. — ¿Me permite una interrupción, Honorable señor González Madariaga?

Es para preguntar a Su Señoría si cree que se pueden reemplazar la planta de "Los Queltehues", la planta de "Los Maitenes" o la planta de "La Florida".

Las respuestas a estas preguntas le prueban a Su Señoría que está en un error, porque son

ellas tres las que producen la energía necesaria para mover los tranvías de la ciudad.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Son muchas más, Honorable colega.

El señor VIDELA. — No hay muchas más.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Su Señoría debe saber —alterando un poco el hilo de mis observaciones— que diariamente se suspende el servicio de tranvías en una gran proporción, a eso de las 6 de la tarde y que el público, al ir a tomar un tranvía, se ve detenido por la observación del conductor que dice: "Nos vamos a guardar".

El señor TAPIA. — A pesar de la aglomeración de público.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Y esto ocurre, señor Presidente, no porque los carros estén malos, a pesar de su pobreza y de las pésimas condiciones en que se hallan; no es porque falte personal, sino que se debe a la necesidad de descargar la red de distribución del peso que a su hora soporta, pues su red principal, el "ring main", se encuentra totalmente saturado y expuesto a las interrupciones que son notorias y sumamente repetidas.

Quiero dar una forma más adecuada y ordenada a mis observaciones y para ello ruego a mis Honorables colegas me disculpen por no concederles interrupciones en adelante.

El señor VIDELA. — Por lo demás, Su Señoría nos está dando la razón de la conveniencia de comprar los tranvías y las fuentes generadoras de energía.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Voy a hablar ahora un poco sobre la génesis de estos servicios.

Los servicios de alumbrado estaban en Chile a cargo de una Compañía inglesa; pero vino luego la preocupación del capital norteamericano en el sentido de hacerse cargo de esta clase de instalaciones en nuestro país y en otros de América. Esto no fué difícil porque en esa época el capital norteamericano se podía obtener a un interés muy bajo, por lo que cuando se trataba de una empresa evaluada, por ejemplo, en cien millones de pesos, y rendía un interés del siete u ocho por ciento, los que obtenían capital a dos por ciento, no les preocupaba pagar por lo que costaba cien millones de pesos, pues siempre había un margen de utilidad apreciable, un cuatro por ciento, lo que prometía una buena utilidad. Este caso se produjo en Chile y en otros países de la América.

Podría citar algunos casos concretos, ya que he preparado una serie de antecedentes al respecto. Así en Argentina, por ejemplo, se llegó a una solución que podría llamar heroica. Cuando las compañías que se formaron en la forma que señalo no pudieron satisfacer los intereses de sus grandes compromisos durante la crisis última, no accedió aquel Gobierno a conceder facilidades especiales, de tal modo que

tuvo que llegarse a soluciones que he llamado heroicas, a la rebaja de su capital. Es así como en Argentina, y puedo dar las cifras completas, si es necesario, un capital de 160 millones de pesos era reducido a 90 millones; esta fué la proporción en que se castigaron los capitales de diversas empresas eléctricas. Pero en Chile, cuando la Compañía de Electricidad se ve mal, encuentra más cómodo traspasar sus instalaciones a Fisco y hacerse pagar por éste una porrada de millones de pesos, entregando servicios deficientes. Para mí esto es un crimen.

El señor TAPIA. — Indudablemente.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Naturalmente que se presenta la píldora bien dorada: se dice: "¡vamos a la recuperación de las fuentes de energía eléctrica...!"

El señor TAPIA. — Sólo se quiere comprar fierro viejo.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Y todo esto en un Gobierno de izquierda.

Debo agregar, Honorable Cámara, que el problema eléctrico es conocido bajo tres fases. La primera: producción y transmisión de energía a alta tensión; la segunda: que ésta energía de alta tensión sea transformada a baja tensión para hacerla aprovechable; y la tercera fase se refiere al consumo domiciliario tanto de industria o casero.

En este proceso, lo más recomendable es que el Estado se haga cargo de la primera fase y de la producción en alta tensión o primaria.

Es así, señor Presidente, que la Corporación de Fomento, por una idea luminosa, por una idea que constituye una honra para la Izquierda, que organizó la Corporación de Fomento mediante una ley que lleva la firma del Presidente Aguirre Cerda, elaboró el plan eléctrico del país.

Se trata de algo que no debiéramos perder de vista y que, probablemente, de toda la obra de la Corporación sea lo más importante, lo más trascendental y —agradezco el alcance que me hace un señor Diputado— lo más genial.

La concepción del plan eléctrico va a tener una considerable importancia en el desarrollo económico e industrial del país.

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

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Me va a excusar el señor Diputado, pues deseo continuar en el curso de mis observaciones.

De manera que puede ser que en otros aspectos o matices, la gestión de la Corporación sea criticable, pero no lo es en cuanto dice relación con el plan eléctrico.

Ya está a punto de entrar en funciones parte de este plan, como pasa en la zona sur, donde luego será puesta en servicio la planta del Pílmáiquén, que va a cubrir la zona de La Unión a Puerto Montt.

Resulta, entonces, interesante seguir el desarrollo de esta labor, de la que se ha hecho cargo la Corporación, como he dicho antes, con una excelente concepción.

Pues bien, en el desarrollo de la segunda fase de este proceso es donde cabe el interés particu-

lar; es donde conviene que se encuentre y se le facilite su labor a las compañías distribuidoras, constituidas por capitales privados que, además, conviene que sean capitales privados.

El señor RUIZ. — Ahí está lo malo, sobre todo si son extranjeros.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Porque el Estado no va a poder hacerse cargo de un negocio de menor cuantía como es la entrega de energía a domicilio cobrando tarifas, teniendo inspectores y numerosos empleados secundarios. Porque, siendo negocio, debe ser entregado al capital privado.

El señor TAPIA. — ¿Por qué se envió entonces un Mensaje en ese sentido?

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — ¿Y por qué digo ésto, señor Presidente?

Por una razón sencilla. Porque cuando el Estado se hace cargo de la producción en gran escala, es posible hacer públicos los costos de producción, y haciendo públicos los costos de producción puede fijarse, por intermedio de los organismos estatales, representados en este caso por la Dirección de Servicios Eléctricos, la tarifa adecuada a la empresa distribuidora, para que cobre lo que es justo que cobre, y aparezca aquí entonces el Estado defendiendo el interés del consumidor.

Yo considero, repito, que ésta es una de las políticas mejor concebidas, la más recomendable, y aprovecho la oportunidad para rendirle un homenaje a la política seguida por este organismo del Estado.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Tengo aquí, señor Presidente, antecedente, reunidos sobre este problema eléctrico, pero no los voy a leer porque ocuparía largo tiempo, de manera que los dejaré para otra ocasión.

El señor GONZALEZ OLIVARES. — Esa es su opinión personal, Honorable colega y no la del Partido Radical.

El señor SALAMANCA. — Precisamente, señor Diputado porque es él quien está hablando.

El señor GONZALEZ OLIVARES. — La opinión de muchos ingenieros de la Asociación es muy diferente a la de Su Señoría, como he tenido ocasión de leer algunas opiniones autorizadas.

El señor MELEJ. — Es una opinión muy distinta a la suya, Honorable Diputado.

UN SENOR DIPUTADO. — ¡Su Señoría está defendiendo los intereses de la Compañía!

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

—SUENAN LOS TIMBRES SILENCIADORES

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Acabo de oír, señor Presidente, una barbaridad. Acabo de oír que yo estoy defendiendo los intereses de la Compañía Chilena de Electricidad.

El señor TAPIA. — Y está resultando muy buen abogado, Honorable colega.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Señor Presidente, estoy defendiendo los intereses del país.

Si fuera como Su Señoría dice, apoyaría, como Su Señoría lo pretende, por una falsa oposición, la compra de la Compañía, porque para ella la venta de sus bienes constituye el mejor de los negocios. Tanto es así, señor Presidente, que la "South American Power Company" ha hecho de-

claraciones en los Estados Unidos de que si el Estado chileno se interesa por la adquisición de las instalaciones de la Compañía, ella está dispuesta a venderlas.

En cada ocasión la Compañía ha tratado de endosarnos el sabroso plato. En cada ocasión la Compañía ha dado facilidades para que nos hagamos cargo de sus instalaciones.

Pues bien, señor Presidente, el futuro de la Compañía Chilena de Electricidad está señalado como una simple empresa distribuidora de energía, a la cual le va a poder decir el Estado "no puede cobrar más de esto o de aquello, porque una de las fuentes productoras que le suministrará energía, la Corporación de Fomento, le fijará el precio de venta adecuado".

Esta Institución va a ir reemplazando a la Compañía Chilena de Electricidad, a la cual con el tiempo, la irá absorbiendo por la base.

Señor Presidente, mi Honorable colega ha pedido que se oficie al señor Ministro de Economía y Comercio para conocer el convenio suscrito entre la Corporación y la Compañía. Yo podría evitarle el plazo y el tiempo, facilitándole ese contrato.

Ese contrato, señor Presidente, es un convenio que nació de la función que la Corporación de Fomento de la Producción se ha echado encima y con muy buen propósito. Nació de la necesidad de acudir a facilitar al público el consumo de energía, ya que la Compañía desde largo tiempo tiene frenado el consumo, porque no ha establecido nuevas plantas, y porque la demanda es superior.

Debo insistir, señor Presidente, en este aspecto, en que la Compañía tiene frenado los intereses del público, porque no tiene la producción suficiente que su contrato le impone, en forma que creo que hasta se justificaría una intervención del Estado para hacer efectivas las responsabilidades que le corresponden.

Tengo que lamentar, señor Presidente, como dije al comienzo, no haber sospechado que en esta sesión especial se iba a considerar esta materia, lo que me obliga a improvisar y a que deje de guiarme con antecedentes que antes había acumulado, pues consideraba muerta la idea de adquirir la Compañía, desde el momento en que el Ejecutivo resolvió desglosar este asunto del proyecto de movilización.

Pues bien, es necesario recalcar que las instalaciones de la Compañía adolecen de serias deficiencias.

El señor VIDELA.— ¿Pero no cree Su Señoría que a eso se debe precisamente la importancia que tienen para la Compañía, y a que esas instalaciones le den grandes beneficios?

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

Corresponde el turno siguiente al Comité Conservador.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Rogaría, señor Presidente, que se me concedieran algunos minutos para continuar mis observaciones.

El señor LOYOLA.— Siempre que se me dejara tiempo a mí, no habría inconveniente.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Con mucho gusto, voy a abreviar.

El señor CONCHA.— El Comité Conservador podría cambiar su tiempo con el Comité Liberal.

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— El Comité Liberal había cedido su tiempo.

El señor CONCHA.— ... y a continuación el Comité Conservador podría usar de la palabra con la venia del Comité Liberal.

El señor GODOY.— Nosotros también podríamos ceder nuestro tiempo.

El señor DE LA JARA.— Señor Presidente, ¿se ha obtenido alguna autorización del Comité Liberal en este sentido? Porque, por mi parte, no he oído que se me haya pedido el asentimiento, ya que soy el único Diputado liberal que se encuentra en la Sala.

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— El Comité Socialista me informó que había hecho gestiones con el Comité de Su Señoría para que se permitiera al Honorable señor González Olivares hablar durante los quince minutos que le corresponden al Comité Liberal.

El Honorable señor Ojeda me notificó este acuerdo.

El señor DE LA JARA.— Por mi parte, señor Presidente, yo le habría cedido el tiempo nuestro al Comité Conservador y también al Honorable señor González Madariaga.

El señor CASTELBLANCO (Presidente).— De todas maneras hay tiempo para seguir discutiendo este asunto y creo que nadie se perjudicará.

Puede seguir por cinco minutos el Honorable señor González Madariaga.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Le agradezco mucho, señor Presidente.

Decía que la situación de la Compañía Chilena de Electricidad es grave en la parte técnica. Ha habido un informe, señor Presidente, que conviene traer al debate, emitido por una comisión de ingenieros competentes, en el que se analiza la situación de servicios de esta Compañía.

Este informe está suscrito por don Domingo Santa María, como Director General de Servicios Eléctricos; por don Alfredo Lagarrigue, Director de la Corporación de Ventas de Salitre y Yodo, y por don Raúl Sáez, ingeniero de la Corporación de Fomento.

En este informe, que lleva fecha de julio de año pasado, se encuentra el párrafo siguiente:

"El año 1941 el suministro de energía a los diferentes clientes sufrió 3.290 interrupciones, contra sólo 2.740 que experimentó el año 1940. La pérdida total de energía que estas interrupciones representaron, fué de 27.200.000 KWH. es decir, de un 5 por ciento del total generado; puede estimarse en primera aproximación que estas interrupciones significaron para la economía nacional, sólo en la parte industrial, una menor producción del mismo orden, es decir, avaluado por el valor de la producción del año 1939, representa una pérdida de \$ 156.000.000. Aún cuando la cifra anterior fuera más reducida, de todas maneras las pérdidas son importantes.

"Gran parte de estas interrupciones son debidas a fallas en el sistema primario que debe ser mejorado y, a) mismo tiempo asegurado por la creación de nuevos centros de generación que alimenten el sistema desde otros puntos".

En otras partes, señor Presidente, las industrias que están servidas por empresas de energía eléctrica, hacen responsable de las interrupciones

y de las fallas que sufren a la Compañía generadora; en Chile, no.

Pues bien; está en tal mal estado la situación de la Compañía Chilena de Electricidad, son tan fuertes los intereses que tiene ella que invertir para dejarla en condiciones, que sería el peor negocio que podría hacer el Estado con su adquisición.

Se ha dicho que hay el propósito de pedir sesiones especiales para continuar tratando este problema. Por mi parte, me propongo aprovechar esta oportunidad para referirme en particular a este problema y con más amplitud porque, como dije antes, me ha sorprendido esta sesión sin todos los elementos necesarios para hacer del asunto una exposición más completa y detallada.

Sin embargo, deseo agregar algunas palabras en cuanto al problema de la movilización.

Me he impuesto, como todos los vecinos de la ciudad de Santiago, de que la tarifa de los tranvías y de los omnibuses ha sido alzada a cuarenta centavos.

El señor TAPIA. — Sin autorización municipal.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Bien sabemos que el Ejecutivo se hizo cargo primeramente de los servicios de locomoción eléctrica.

El señor TAPIA. — Sin autorización legal.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — ...y que más tarde, requisó los servicios de omnibuses y microbuses.

Pues bien; deseo, aunque sea a la ligera, por la premura del tiempo, expresar la contrariedad que he experimentado como Diputado por el hecho de que se haya permitido el alza de estas tarifas, sin que se haya llegado previamente a un convenio en que se hubieran establecido los beneficios que para el público iba a traer esta alza de tarifas.

El señor TAPIA. — Se ha atropellado la Ley de Municipalidades, Honorable Diputado.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — Era natural que se produjera un alza del precio de los servicios de locomoción de Santiago, donde la movilización ha sido, desde hace mucho tiempo, la más barata del mundo. En ninguna parte se han podido mantener tarifas como las que he habido en Chile. Y si esto ha ocurrido, ha sido simplemente por demagogia, porque no ha habido hasta el momento autoridad capaz de aceptar una alza que era justa y conveniente que se produjera.

Soy de los Diputados que creen que estas tarifas debieron ser alzadas, pero previo el resguardo del interés público. Debí llegarse a esta alza de acuerdo con un convenio específicamente establecido; en esas condiciones, habríamos obtenido diversas ventajas para la comunidad y las autoridades habrían cumplido con su deber de realizar una labor de previsión.

Finalmente, y para terminar, debo declarar que creo que S. E. el Presidente de la República, al desglosar del problema general el proyecto sobre creación de la Empresa Eléctrica del Estado, ha hecho un gran servicio a la ciudadanía.

El señor DELGADO. — Pero, ¿cree Su Señoría que nosotros vamos a tolerar que se compren los cachos viejos que tiene la Compañía?

El señor SALAMANCA. — Es contrario a eso: Su Señoría no ha entendido.

El señor TAPIA. — Es que, entonces, hay una contradicción...

El señor GONZALEZ. — No. Honorable Diputado.

El señor SALAMANCA. — Su Señoría no ha entendido.

El señor TAPIA. — Soy técnico en el problema, Honorable Diputado.

El señor SALAMANCA. — Su Señoría es técnico en todo.

El señor TAPIA. — En asuntos turcos no soy técnico porque no he ido nunca a Turquía.

El señor SALAMANCA. — Como chiste, es bastante malo.

El señor TAPIA. — Sería el colmo que lo encontrara bueno.

¡Tuvieron que agachar la cabeza!

— HABLAN VARIOS SRES. DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor PINTO. — ¡Lo bueno es bueno; lo malo, es malo!

El señor BRANES (Presidente Accidental). — Tiene la palabra el Honorable señor Loyola.

El señor LOYOLA. — Señor Presidente:

Las proporciones inquietantes adquiridas por el problema de la movilización colectiva de Santiago justifican el interés con que esta Cámara lo ha considerado en una sesión especial, y la preocupación de mis honorables colegas que en esta oportunidad, más que nunca, interpretan fielmente el sentir público que se inclina no diremos ya a insinuar una solución, sino a reclamarla por las angustiosas condiciones en que hoy debe movilizarse en la primera ciudad de la República.

Los diversos aspectos del problema de la movilización urbana son perfectamente separables. Ello facilita la tarea que me propongo hacer y que es renovar mis observaciones recientes, al final de las cuales solicité del señor Ministro del Interior ciertos antecedentes que son indispensables para que el Parlamento y por medio de éste la opinión pública, se orienten acerca de manejos que no me parecen nada ventajosos para el interés fiscal.

La Honorable Cámara conoce mis palabras anteriores y lo que pedí al Gobierno. La benevolencia con que fui escuchado por mis honorables colegas indica, si no aprobación absoluta, por lo menos comprensión de mis intenciones, en las que no puede verse otra cosa que la defensa de los intereses colectivos, del interés fiscal a mi entender gravemente amenazado por una medida torpe, como es el ensayo de administración de los tranvías y que quiso extenderse a los microbuses y autobuses con el contraste tan conocido y que dejó al autor o a los autores de la discutida y discutible requisición en posiciones incófortables. Quizá podríamos decir ridículas.

En la sesión a que me refiero, señor Presidente, quise dar mayor consistencia a mis observaciones con algunos antecedentes que posee, sin duda, el Gobierno. Creí que mi preocupación sobre este problema hallaría al Gobierno bien dispuesto para cooperar, en el entendido de que lo asiste idéntica preocupación. Profundo error, Honorable Cámara. El Gobierno no se ha dignado tomar en cuenta la palabra de este modesto parlamentario de la oposición, porque parece creer que es más útil para la solución de los gravísimos

problemas actuales, uno de ellos la movilización, distribuir Carteras ministeriales, que distribuir beneficios para el público que clama y grita en medio de la más irritante y deplorable de las indiferencias. Mi apoyo en el artículo 39 de la Constitución Política del Estado, que entrega a esta Cámara facultades fiscalizadoras, ha quedado en el vacío. Han transcurrido quince días, y el silencio gubernamental más absoluto ¿O es que se ha creído que una respuesta del Gerente Fiscal de los Tranvías, con una réplica débil en los diarios que sólo confirma la desastrosa administración del Estado es lo único que tiene derecho para esperar un parlamentario que cumple deberes fundamentales? A esa respuesta me referiré más adelante porque antes de abordar nuevos aspectos de este asunto me parece conveniente detenerme en la impasibilidad del Gobierno que no se aviene con sus reiteradas peticiones de armonía y de colaboración y mucho menos con la prueba de confianza que le dió el Parlamento al otorgarle en hora malhadada un exceso de facultades en el problema de la movilización.

Creí también, señor Presidente, que la presencia en el Ministerio del Interior de un alto personero de una de las ramas de las Fuerzas Armadas era el restablecimiento de la armonía entre ese Ministerio y esta Cámara o, por lo menos, parte importante de ella, armonía rota por la acción caprichosa del anterior Ministro que vino a engañarnos y a arrancarnos leyes con lágrimas de pánico en los ojos y palabras de alarma, para en seguida consumir algunas experimentaciones o realizar costosos ensayos.

El señor Vicealmirante Allard, por las declaraciones que ha hecho, me pareció el indicado para absolver una consulta previa y necesaria para ilustrar cualquier debate. Pertenecía a una fuerza armada, en que se da relieves extraordinarios al concepto de honor. Pues bien, señor Presidente, mis peticiones son por una cuestión de honor. Por el honor del Estado que se ha visto envuelto en una aventura económica sin precedentes y en la que parece querer sepultarse si juzgamos por su reincidencia al apoderarse de otro servicio y además, por el ningún interés en "soltar", esa es la palabra, el presente griego de la administración de los tranvías.

El señor Vicealmirante Allard me ha desilusionado en mis esperanzas de chileno y me ha defraudado en mis legítimos anhelos de parlamentario. Su absoluto silencio ante una petición simple no indica otra cosa que desinterés del Gobierno, desprecio por la opinión pública, cuyos derechos están en juego por un lado en la continuidad de la mala movilización, y por el otro en la certeza de que toda perseverancia fiscal en mantener en sus manos los tranvías los pagará el país, desde Arica a Magallanes, ricos y pobres, hacendados y obreros, industriales y empleados.

Quince días son suficientes, señor Presidente, para responder, para contentar a un parlamentario que habla en nombre de la masa anónima, carneada por la movilización urbana. Para confirmar lo que afirmé o para decir que estuve errado al formular críticas. Su silencio sólo puede interpretarse como tácita aprobación de mis palabras o un temor del Gobierno de entrar en debate que puede traer inesperadas revelaciones sobre esta administración que exceden en gravedad a las que yo hice al inapugnar la administración fiscal de los tranvías.

Quiero ahora, Honorable Cámara ocuparme brevemente de lo que llamaré respuesta dada al discurso que pronuncié anteriormente. Esa respuesta se hizo en forma indirecta por la Administración Fiscal de los Tranvías. En ella no se hace más que ratificar lo que afirmé. Es decir, que hay pérdidas cuantiosas e inevitables y que ellas gravan por cierto al Fisco, ya que la Empresa particular ni corta ni perezosa no vaciló en acceder a la entrega de sus bienes al Estado, apenas éste manifestó la intención de hacerlo por un mes de ensayo. El mes más largo del calendario. Honorable Cámara. Un mes que dura ya dos años.

Quiero aquí también desvanecer toda suposición o suspicacia respecto a mis palabras. No deseo que se me piense animado de propósitos hostiles hacia la Administración Fiscal por el prurito de atacar al Gobierno. No, señor Presidente. Está muy lejos de mi ánimo empequeñecer los debates. En este debate no cuenta la Administración misma, sino el principio al que defiendo por doctrina y por absoluta convicción. Todavía más, tengo un alto concepto del funcionario que realiza esta administración y que me dicen que hace ponderables esfuerzos por disminuir las pérdidas, pero que fatalmente irán creciendo y obligando al Estado a nuevos y mayores desembolsos.

Pero, el hecho de ser una administración buena, no significa que convierta también en bueno un negocio que es pésimo. La honorabilidad de los administradores no elimina lo peligroso de la medida, ni la inconveniencia de la intervención estatal, ni mucho menos atenúa las pérdidas. A lo más podrá mantenerlas y que es lo que se ha hecho. Oiga bien, la Honorable Cámara; mantener las pérdidas, o sea, hacer el negocio de los opulentos interventores de esta Compañía en los tiempos en que era remunerativo su usufructo, en el tiempo en que los capitales rentaban suculentamente.

Estoy cierto que entonces la Compañía habría defendido con ardor, acudiendo a todos los Tribunales, llamando a gritos a la justicia, su derecho de propiedad, que hoy subsiste para ella, tal como antes, pero que ahora no quiere rehabilitar porque no le conviene.

Los directores de la Compañía obraron maestramente, con visión del porvenir, al separar los dos servicios y evitar confusiones, cuando uno de ellos dejó de ser económico y era posible servir de sebo a un Estado propicio para hacerse cargo de malos negocios. No ignoraba la Compañía que se hallaba mucho antes de municipalización de esos servicios, de compra por el Estado. Entonces, no había más que desprender de la Compañía la rama que no daba fruto, la rama seca, que, en seguida habría un Gobierno, complaciente que so pretexto de evitar, los trastornos de un conflicto social, se tentaría con una administración, cuya posesión nadie le ha reclamado, ni reclamará, salvo que un alza de tarifas convierta nuevamente en remunerativo este negocio y haga comprender a esa empresa que ha legado el momento de hacer tangible su derecho de propiedad, consagrado en la Constitución.

La Cámara debe recordar que en este hemicycle se gastó un aumento de tarifas industriales y comerciales de energía eléctrica para aumentar los sueldos y salarios en esa empresa. La Compañía obtuvo la ley y aprovechó sus ventajas,

pero cercenó a la Empresa de tranvías del negocio. Lo bueno, para ella; lo malo, para el Fisco. Para aquélla un veinte por ciento de aumento en las tarifas, que da margen para muchos aumentos de sueldos, sin hacer peligrar sus subidas ganancias. Para el Fisco, un negocio a pérdida que iría aumentando en la misma, por explicable petición de aumento de sueldos fundadas en el progresivo costo de la vida.

Tengo en mi poder señor Presidente, unas cifras que por cierto no provienen del Gobierno pero que responden a la realidad. Es el costo de transporte por pasajero en Santiago durante el año 1942. Es el costo oficial de lo que pierde la empresa fiscal de los tranvías por pasajero.

De acuerdo con los gastos de operación del año 1942, el costo de transporte por pasajero en tranvías de Santiago, asciende a 33.19 centavos, y se descompone en la siguiente forma:

	Costo en centavos
Energía Eléctrica	5,51
Superintendencia de Tráfico y Personal de plataforma e inspección	13,20
Revisión nocturna y personal de depósitos	2,76
Mantenimiento vías	2,26
Mantenimiento material rodante	4,81
Impuestos	1,10
Indemnizaciones por accidentes	1,06
Gastos de Administración	2,49
Total	33,19 ctvs.

En 1942 se transportaron 276.994.411 pasajeros, que produjeron un gasto total de \$ 91.934.445,01. Como el valor medio del pasaje fué de 21 centavos, la pérdida por pasajero es de 12,19 centavos, lo que hace una pérdida total de \$ 33.765.618,70 al año.

La Cámara podrá apreciar que con una pérdida de esa magnitud se va sencillamente a la ruina. Pero no a la ruina de una empresa que corre todos los riesgos. A la ruina del patrimonio fiscal, comprometido en esta aventura, y de la que quedará salirse después, seguramente, con mayores cargas sobre el contribuyente. Treinta y tres millones de pérdida anual, a razón de 12 centavos 19 por pasajero, es una suma demasiado grande para que encuentre despreocupado al Gobierno sin interés en el asunto, totalmente indiferente. Con treinta y tres millones de pesos que se pierden del erario fiscal, hay para hacer muchas escuelas, para construir muchos caminos, para impulsar muchas obras de riego y para emprender innumerables obras públicas remunerativas.

La administración fiscal se ha defendido con un arbitrio cual es el alza en los pasajes. No sabemos en virtud de qué atribución lo ha hecho, ya que es clara la anulación de las facultades de la Municipalidad correspondiente para ello. Esa alza se ha efectuado con un recurso peregrino. Es el de los famosos tranvías de color azul, que llevan escondida en la luminosidad y vistosidad de su pintura, la trampa para el transeúnte pobre: la tarifa de cuarenta centavos. Lo peor, señor Presidente, que el número de los tranvías azules aumenta sin que ello signifique un mejoramiento

efectivo en la movilización. Los mismos tranvías recién pintados y en los que por pagarse doble tarifa deberían existir por lo menos más ventajas para los pasajeros, pasan repletos al mediodía. La gente paga cuarenta centavos y siempre viaja en forma inhumana.

El señor TAPIA. — ¡Hay hasta unas jabs asules para los pasajeros!

El señor LOYOLA. — Nadie se revela porque se ha llegado al trance de la mansedumbre, de la resignación de un pueblo que nada tiene ya que esperar de sus autoridades. Del pueblo víctima de un ensayo al que no quiere ponerse término por el gracioso detentor de una administración que será ruinosa, ni mucho menos por la Compañía interesada.

No quiero cansar más la atención de mis Honorable colegas, ni insistir en la petición de antecedentes sobre estas dos administraciones. Esto último lo dejo entregado al criterio del Gobierno. Si éste cree conveniente atender a la función fiscalizadora de la Cámara, que lo haga. Si se calla, me deja reservado el derecho de suponer lo peor, lo más atrabiliario de ambas administraciones, y me da base para creer que el público de la calle, que ya murmura demasiado tiene razón para hacerlo.

El señor BRANES (Presidente Accidental). — Lo queda un minuto al Comité Conservador.

A continuación le corresponde el turno al Comité Progresista Nacional.

Ofrézco la palabra.

El señor ESCOBAR (don Andrés). — Pido la palabra señor Presidente.

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

El señor ESCOBAR (don Andrés). — Señor Presidente, tres graves problemas que aún tienden a agudizarse más afectan a la población trabajadora de Santiago: el encarecimiento del costo de la vida, que en este último tiempo en muchos artículos ha llegado a subir hasta en un 300 y más por ciento: los arriendos de habitaciones, que también se han alzado desmedidamente y que afectan profunda y especialmente a la clase trabajadora; y el de la movilización. Solamente me voy a referir en este último problema — digámoslo así — a la parte trágica de él.

La movilización en Santiago cada día se hace más insoportable. Es frecuente ver en las calles, especialmente a las horas de salida del trabajo, verdaderos mítines de obreros y empleados que esperan un vehículo en qué movilizarse. No hay capacidad en los tranvías, que son muy pocos y andan muy lentos; tampoco hay capacidad en los microbuses ni en los autobuses. Hay gente que en las calles tiene que esperar media hora o más para poder movilizarse y cuando lo logra hacer, lo hace en pésimas condiciones. Es una cosa que indigna ver cómo nuestra población viaja en los tranvías y en los autobuses en forma de hacinamiento humano, especialmente las pobres mujeres y ancianos que se ven obligados a movilizarse. Para ellos resulta una verdadera tragedia el viaje.

Los niños deben viajar con inminente peligro de sus vidas, colgando de los tranvías o góndolas. Subir o bajar a uno de estos vehículos es un programa sumamente difícil. Después de viajar en ellos, las ropas salen muchas veces destrozadas.

Sin embargo, señor Presidente, se hace muy

poco —por no decir nada— por mejorar estos servicios de locomoción colectiva.

Se argumenta que no hay material. Se da además, una serie de otras razones con las que se pretende justificar la incompetencia de algunos funcionarios y la negligencia de otros para resolver, siquiera a medias, este problema que está llevando a la exasperación al público de Santiago. Constantemente los que tenemos que recurrir, para movilizarnos, a los tranvías o las góndolas, podemos oír sus amargas protestas.

Muchos se preguntan: ¿Por qué no viajan también en estos tranvías o en estas góndolas, los burocratas que dirigen los servicios de movilización, para que así constaten de cerca sus deficiencias y procuren mejorarlas, siquiera gradualmente?

Estas son las protestas que se oyen a diario de parte del público. Honorables Diputados.

No es posible citar en este momento otras más porque son de grueso calibre y pueden hacer enojecer a los Honorables Diputados que nos las oyen porque ellos disponen de buenos medios de locomoción.

El señor LABBE.— Yo las oigo, Honorable Diputado, porque sé —como sabe también Su Señoría— lo que ocurre a la llegada de los trenes en cada estación. ¡Es un espectáculo sencillamente inhumano!

El señor ESCOBAR (don Andrés).— También conozco cómo se viaja en los trenes y cómo se viaja fuera de Santiago incluso en los micros que van hacia los pueblos vecinos a la capital.

El señor LABBE.— Aun hay algo más. Honorable Diputado, si me permite Su Señoría.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— Puedo agregar todavía que es muy corriente ver viajar a diez o doce pasajeros en los techos de los vehículos.

El señor LABBE.— Y anote Su Señoría el hecho común de que cuando un tranvía pasa totalmente ocupado y la gente se ha logrado acomodar en él a medias se informa a los pasajeros que ese tranvía no va a continuar el recorrido.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— En algunos casos esto resulta peor porque no solamente los pasajeros se ven obligados a viajar en los techos, sino colgados de los costados, con el consiguiente peligro al pasar el vehículo junto a postes ubicados en el trayecto.

Los accidentes en las góndolas o en cualquier otro vehículo han llevado a la muerte a numerosos ciudadanos.

El problema es sumamente grave y todos tenemos que preocuparnos en darle solución, tanto el Gobierno como los funcionarios y la Cámara misma, para terminar de una vez por todas con este estado de cosas. Se presenta aquí una salida con el proyecto del Ejecutivo, el cual debe ser aprobado por nosotros o buscar otra solución entonces para que este problema sea liquidado lo más rápidamente posible.

Es necesario tomar medidas para mejorar el servicio...

El señor CISTERNA.— ¿Con qué material, Honorable Diputado?

El señor ESCOBAR (don Andrés).— Si hay material que se puede poner en servicio...

El señor CISTERNA.— Pero lo que falta son máquinas y motores, que hoy día no llegan al país.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— En algu-

nos garages hay cincuenta o cien góndolas a las cuales por afán de lucro se las está pintando para cobrar así la tarifa de cuarenta centavos, en circunstancias que esos vehículos debieran andar en circulación por las calles, y a su debido turno ser reparados y pintados.

Con respecto a los tranvías, yo creo que sería preferible que el Gobierno o la Compañía de Tracción, volvieran a establecer el sistema de paraderos cada dos o tres cuadras, y no que parezca como hoy ocurre, en cada bocacalle.

El señor CISTERNA.— Pero Su Señoría sabe que no hay tranvías.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— Sería una forma de acelerar el recorrido de los tranvías, y se transportaría así un mayor número de pasajeros, pues darían mayor número de vueltas en cada recorrido, de tal manera que yo, por ejemplo, que vivo bastante retirado del centro de la ciudad, en lugar de esperar media hora, esperaré quince minutos, ya que, como he dicho, los tranvías darán mayor número de vueltas en sus recorridos.

El señor CISTERNA.— ¿Cree Su Señoría que así se podrá obtener un mejor servicio?

El señor ESCOBAR (don Andrés).— Se puede, pues, señor Presidente, tomar una serie de medidas como la que he indicado para mejorar la movilización y, si no resolver el problema en general, por lo menos aliviar en parte esta situación.

Ahora, en cuanto a la movilización en micros y góndolas, me atrevo a invitar a los señores Diputados a visitar los garages. Se encuentran allí cientos de góndolas viejas que están siendo pintadas para cobrar 40 centavos.

El señor SEPULVEDA (don Ramiro).— Y también cobran sesenta centavos.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— El Honorable señor Guerra ha hecho aquí una seria denuncia que ni siquiera ha movido a la Honorable Cámara. Me refiero al comercio con los recorridos. Se venden máquinas viejas en 155 mil pesos. ¿Qué se vende en ese caso?

Se están vendiendo los derechos de recorridos de las góndolas y microbuses.

Yo pregunto, Sr. Presidente, ¿Qué derecho tienen estos empresarios inescrupulosos de vender los recorridos que no les corresponden y que, en todo caso, pertenecerían a las municipalidades?

Y en esto hay algo más: se está burlando además la legislación social con respecto al personal que trabaja en estos vehículos, puesto que no se cumple la ley sino en mínima parte.

Existe un verdadero clamor por parte de este personal obrero que trabaja en estos vehículos. Están exasperados porque no ven una mano que los proteja frente a estos elementos que están negociando con los intereses de la población y de los obreros.

Voy a pedir a continuación que se envíe un oficio al señor Ministro del Interior y aun al propio Presidente de la República si es necesario, para que se impongan de estas cosas y para que Su Excelencia, con su buena voluntad y su buen criterio, llame a estos funcionarios y les ordene terminantemente resolver este problema. De lo contrario llegaremos a una situación de exasperación que hará que no sea improbable que el pueblo tome estos vehículos y los incendie o den vuelta en la vía pública.

En los documentos que se insertaron a continuación del discurso del Honorable señor Guerra y que aparecieron en la versión de prensa se puede ver cómo hay una serie de elementos que están negociando con los recorridos. Y a todo esto, ¿qué ha hecho el Gobierno? ¿Qué medidas ha tomado la Honorable Cámara? Absolutamente ninguna.

Por otra parte, estos empresarios, a cada obrero que se presenta a reclamar sus derechos, lo agragan a la "lista negra", lo despiden del trabajo y no puede, por consiguiente encontrar acogida en ninguna línea. Así tenemos un grupo numeroso de obreros calificados, de obreros profesionales que no tienen donde trabajar.

¿Cómo es posible que esto suceda en nuestro propio país por obra de algunos elementos extranjeros? No estamos contra ellos siempre que vengán al país a trabajar honradamente y ayuden a levantar a nuestros obreros y a nuestra ciudadanía. Pero si adoptan una posición como la que presentamos, yo creo que hay que castigarlos duramente. Y ni siquiera se comentará un delito, si mañana por ese motivo se les echará del país.

No es posible que aquellos a quienes se ha permitido entrar al país, no cumplan con el deber de contribuir al progreso nacional y que, al contrario, entorpezcan la acción del obrero mediante las "listas negras". Se está amenazando a los obreros tal como se hacía en las Oficinas Salitreras; es decir previamente se les notificaba y al que caía en la lista, no se le daba trabajo.

Para terminar, quiero pedir solamente que se envíe oficio al señor Ministro del Interior, con el objeto de que busque la mejor solución posible a este problema. El continuo y reiterado, encontrará la manera de resolver este problema de la movilización, que está llevando a la exasperación a nuestra población.

Hemos cedido el resto de nuestro tiempo al Honorable señor Godoy.

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

El señor DELGADO. — Sería conveniente también pedir al señor Ministro en ese oficio que solicitara informaciones acerca de cuanto ganan los empresarios con el nuevo sistema de la pintura.

El señor TAPIA. — Y de quiénes venden la pintura.

El señor BRANES (Presidente Accidental). — Le quedan dos minutos al Comité Progresista Nacional.

El señor GODOY. — En otra oportunidad, me referiré en forma más extensa a este problema. Ahora, sólo quiero recordar a la Honorable Cámara que, en lo relativo a esta materia de la movilización, el país no hace sino pagar el monstruoso error de haber hecho un contrato eléctrico "leonino" para la ciudadanía y contrario al interés público.

Posteriormente, las soluciones que se han planteado, como aquella por ejemplo del señor Olavarría y la que ahora mismo se ha presentado, no son tampoco capaces de resolver el problema y ni siquiera se han hecho coincidir con el tiempo más adecuado.

Yo, como digo, señor Presidente, por falta de tiempo no me voy a extender en estas observaciones, pero más adelante me voy a ocupar de la materia.

Oyendo mi protesta a la que aquí se ha hecho por el pésimo servicio de la movilización, debo decir que estoy convencido de que con algunas medidas de buena voluntad y discreción podría mejorarse tanto el servicio de tranvías como el de autobuses. Pero ahora no se sabe cuál es la autoridad que tiene la responsabilidad en esta materia, ya que el Municipio ha sido privado de una de sus facultades específicas ni tampoco cuál es la autoridad que permitió el alza de tarifas y que controla la política perniciososa que se está siguiendo.

El señor BRANES (Presidente Accidental). — Corresponde el turno siguiente al Comité Democrático.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

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

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

El señor AGURTO. — La representación Democrática ha oído con mucho interés las observaciones del Honorable señor González Madariaga.

El Diputado que habla, que forma parte de la Comisión Mixta que estudió el problema de la movilización, patrocinado por ex Ministro del Interior señor Raúl Morales Beltrami, cumple con el deber de declarar en esta Honorable Cámara que abandonó esta misión en atención al pésimo concepto que se formó del proyecto.

En compañía de mi correligionario, el Senador Fidel Estay, nos correspondió dedicar la mayor parte de nuestra actuación a combatir este proyecto. Parece paradójico que nosotros de acuerdo con nuestros principios, aparezcamos combatiendo la idea de darle una organización estatal a esta industria.

El señor VALDEBENITO. — ¡Capaz que le crean!

El señor AGURTO. — Eso nos tiene sin cuidado. Lo crean o no, estoy seguro que nunca en nuestra posición van a encontrar un doblez.

El señor MELEJ. — ¡Pero no se enoje, Honorable Diputado!

El señor CARDENAS. — Para que le crean ¡se enoja!

El señor AGURTO. — Con motivo de la función desempeñada por la Administración Fiscal en el manejo del servicio de autobuses, secundada por un Consejo organizado a espaldas del Congreso Nacional y sólo ideado, parece, por el inspirador de este proyecto, señor Raúl Morales Beltrami, tuve oportunidad de hacer algunas observaciones sobre el particular. Esta Administración Fiscal fué un fracaso tan grande como fué también el de este Consejo aludido.

El señor LABBE. — Ya parece que ni siquiera hubiese Gobierno en la República.

El señor GODOY. — ¡Ahora parece que hay más Gobierno que nunca!

El señor LABBE. — ¿Sabe qué dato hay, Honorable señor Godoy?

No vaya a requisar totalmente el color azul...

El señor AGURTO. — Deseo que se respete mi derecho, señor Presidente.

Lo más grave, a nuestro juicio, señor Presidentes, es que en los tiempos que corren se ha dejado de la mano un tradicional respeto y atención entre los Poderes Públicos.

Criticas, no digo mal intencionadas, sino muy bien inspiradas que salen de los bancos del Parlamento, aparecen como un ataque organizado y una predisposición en contra del Ejecutivo, cuando lo práctico, y ésta debiera ser la consigna, sería hacer todo lo contrario...

El señor MELEJ.— ¿O sea...?

El señor AGURTO.— Poner oído y atención a estas críticas.

Mientras estaba el servicio de tranvías en manos de la Compañía Chilena de Electricidad, el Gobierno, especialmente el Ministro del Interior, señor Raúl Morales Beltrami, manifestó en la Comisión Mixta de Diputados y Senadores que no sería el Gobierno el que permitiera el alza de las tarifas. Pero nos hemos encontrado con la sorpresa...

El señor OLAVARRIA.— ¡Con otro Gobierno!

El señor AGURTO.— ¿Cuál Gobierno?

El señor GODOY.— ¡El nuevo!

El señor AGURTO.— Veo que en eso estamos de acuerdo.

No obstante la resolución de la Administración Fiscal en lo que respecta al servicio de autobuses quedó en pie la administración fiscal de los tranvías, que ha procedido a autorizar el alza de las tarifas tranviarias, sin mejoramiento alguno del servicio. Lo que irrita es esta falta de respeto, no diré hacia el Congreso porque parece que éste está ya acostumbrado a que lo atropellen y no tiene derecho ni a protestar; lo que irrita, mas bien, es esta falta de respeto hacia el público, a quien se le ha dicho que se van a subir las tarifas, a cambio de mejorar el servicio y sin embargo, nada de esto ha ocurrido.

Ahora, como decía el Honorable colega señor Labbé, el servicio nocturno, por lo malo, ya sale de todos los límites. Uno de los casos, es el servicio de la línea de San Eugenio, que habitualmente se hace desde calle Antofagasta hasta Cementerio General por Recoleta; y, como decía el Honorable señor Labbé, se ha llegado aún a cortar estos servicios, perjudicando enormemente al público; así, estos tranvías, antes de las doce de la noche, dejan de cumplir con su recorrido y lo terminan en la Garita Mapocho.

El señor DELGADO.— Y los que van para el fin de Baicuñán, se vuelven en la Avenida Blanco Encalada.

El señor AGURTO.— No voy a cometer por mi parte el pecado de pedir que se envíe oficio al Ejecutivo, porque éste no guarda deferencia al Parlamento en sus contestaciones, cuando las da. De manera que no seré yo quien comparta con algún señor Diputado la responsabilidad de pedir el envío de un oficio que no se contesta, porque eso sería hacer el ridículo a los parlamentarios. Lo único que se consigue con esto es contribuir a restar parte del prestigio que aun le queda al Parlamento.

En mi calidad de representante de la capital he querido hacer estas observaciones para unir mi protesta a la del Honorable señor González Madariaga, por el mal servicio de movilización que tiene en estos momentos la ciudad.

El señor DELGADO.— El señor González Madariaga ha dicho que ha mejorado el servicio con la mano de pintura.

El señor BRANES (Presidente Accidental).—

¿Ha terminado el Honorable señor Agurto?

El señor AGURTO.— Sí, señor Presidente.

El señor BRANES (Presidente Accidental).—

Le queda un minuto al Comité Democrático.

El señor CARDENAS.— Como he presentado una indicación, quisiera que se le diera lectura, señor Presidente.

El señor VALDEBENITO.— Pero no lo va a acompañar el Honorable señor Agurto.

El señor PROSECRETARIO.— Dice la indicación:

"Hacer insertar en la versión de la presente sesión, sobre el problema de la movilización, una nómina completa de los Diputados y empleados de la Cámara que tengan a la fecha autos con discos y racionamiento de bencina, con especificación de la fecha en que se hayan acogido a estas franquicias y el número y letra de la patente respectiva"

El señor BRANES (Presidente Accidental).— Reglamentariamente, corresponde someter a votación esta indicación, a las 7 de la tarde, Honorable Diputado.

Ofrezco la palabra.

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

El señor LABBE.— ¿Qué inconveniente puede haber en aprobarla ahora?

El señor COLOMA.— Por unanimidad podemos aprobarla, señor Presidente.

El señor RUIZ.— ¿Y los que no tenemos autos?

El señor DELGADO.— ¿Se proponen incluir también a los que no tenemos autos?

El señor VIDELA.— Como el Honorable señor González Madariaga se va a preocupar de este problema, quisiera pedirle que nos trajera los siguientes datos.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Con todo gusto.

El señor VIDELA.— Cuánto gasta la Compañía de Electricidad en la producción de energía eléctrica y cuánto gana; y segundo cuánto pierde con los carros.

El señor BRANES (Presidente Accidental).— Ha llegado la hora, señor Diputado.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 16 horas.

ENRIQUE BARRROUT P.
Jefe de la Redacción