

# Sesión 37.a, Extraordinaria en Miércoles 2 de Febrero de 1949

(Sesión de 11,15 a 13 horas)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES COLOMA, ATIENZA Y SANTANDREU

## 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 que modifica la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, financia dicha Empresa y aumenta los sueldos de su personal, y queda pendiente el debate.

### II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS

(No hubo Cuenta).

### III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

(No se tomó ningún acuerdo al respecto).

### IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA

(No hubo Cuenta)

### V.—TEXTO DEL DEBATE

—Se abrió la Sesión a las once horas y quince minutos.

El señor COLOMA (Presidente).—En nombre de Dios, se abre la Sesión.

### 1.—MODIFICACION DE LA LEY ORGANICA DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, FINANCIAMIENTO DE DICHA EMPRESA Y AUMENTO DE SUELDOS A SU PERSONAL.

El señor COLOMA (Presidente).— Continúa la discusión del proyecto que concede recursos a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y aumenta los sueldos de su personal.

Está con la palabra el Honorable señor Berman.

Puede continuar Su Señoría.

El señor BERMAN.—¿Cuántos minutos me quedan, señor Presidente?

El señor COLOMA (Presidente).— Le quedan quince minutos.

El señor BERMAN.—Planteábamos en la sesión de ayer la conveniencia que existe de reincorporar a los empleados y obreros que fueron separados del servicio sólo por razones políticas y no técnicas o de servicio, en los últimos dos años. Y queremos agregar hoy día que estas reincorporaciones ocurren con frecuencia en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado cuando son motivadas por las mismas razones que han producido las últimas. Así, por ejemplo, la Empresa tuvo que reincorporar por ley, a más o menos ochocientas personas separadas en el año 1936, y a más de mil después, en diferentes años.

Ahora, señor Presidente, deseo también referirme a otras dificultades en que se ha visto envuelta la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en el último tiempo, con lo cual se ha prestado abiertamente para que se imponga la política antidemocrática que actualmente agobia al pueblo chileno.

Se han atribuido al Partido Comunista numerosos actos de sabotaje consistentes en la quebradura de vidrios, en el descubrimiento de pernos sueltos en la vía, en la colocación

de durmientes sobre los rieles, y otros actos que jamás fueron debidamente investigados por la Dirección de la Empresa en forma que hubiera podido establecerse la efectividad de las publicaciones al respecto.

En realidad, movía a risa, señor Presidente, leer en los diarios, por ejemplo, que el maquinista de un tren de Valparaíso, a la salida de un túnel, se daba cuenta de que había un perno suelto en la vía, y paraba inmediatamente el tren. En las mismas páginas, a veces, nos imponíamos de que se producían lamentables atropellos en la vía, como el caso que ocurrió en la línea de Concepción a Talcahuano, en pleno día, que fué muy lamentado, en que un maquinista, a doscientos o trescientos metros de distancia, vio a una persona que iba a suicidarse, y no tuvo los frenos suficientes, ni las posibilidades técnicas necesarias, seguramente, para detener la máquina y salvar una vida. Sin embargo, se pretendía hacernos creer que lo que no se lograba por ese maquinista en pleno día, otros lo lograban a la salida de los túneles.

Estas burdas patrañas no fueron jamás consideradas ni desmentidas por la Empresa de los Ferrocarriles, para que la opinión pública supiera a qué atenerse, y como suponemos quedaba obligada su dirección a hacerlo. Por el contrario, guardó discreto silencio, porque les preocupa más sus cargos, que la dignidad que da la divulgación de la verdad. Como hoy se presenta con un enorme déficit de arrastre, le rogaría al señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación que nos diga, cuando le corresponda hacer uso de la palabra, a cuanto llegan los perjuicios provocados por todos estos pernos sueltos con que animaron a la opinión pública durante tantos meses, como duró la tramitación de las facultades extraordinarias y de la ley antidemocrática para que le financiemos también esos perjuicios imaginarios...

Otro aspecto, señor Presidente, que es necesario considerar...

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor COLOMA (Presidente).— Ruego a los Honorables Diputados se sirvan guardar silencio. Está con la palabra el Honorable señor Berman.

El señor BERMAN.— Otro aspecto, señor Presidente, que debemos considerar y que es vergonzoso, lo constituye...

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor BERMAN.— ...la militarización de la Empresa.

La militarización periódica de la Empresa constituye un oprobio y una afrenta a esta organización pública tan importante. No es posible, señor Presidente, que de repente, por razones de debilidad política, se entregue el control y la dirección de la Empresa a un

militar, a un General, como ha ocurrido en los últimos tiempos, sin que aquélla, no obstante la tradición civil que la caracteriza, haya tenido un gesto de dignidad, como no lo tuvo tampoco respecto a las denuncias de sabotaje y a la separación de elementos eficientes técnicamente.

\*La política financiera que se sigue en la Empresa, es de carácter reaccionario, como se desprende de las soluciones que se proponen para normalizar su mala situación económica, situación para cuyo estudio se designó una comisión especial

¿Es posible que se aconseje que hay que alzar las tarifas, que hay que reducir el personal y que hay que recibir una subvención fiscal anual para mantener a la Empresa?

¿Son soluciones éstas? ¿Se puede hablar de despedir a tres mil empleados para hacer progresar esta entidad?

A nuestro juicio, esto constituye un absurdo y hubiéramos deseado que el Gobierno, con el criterio democrático del que hace tanto alarde, pero que no practica, hubiera incorporado a la indicada Comisión a un obrero o a un empleado auténtico de la Empresa, el cual habría informado que no hay gente de más, y habría demostrado...

El señor ALCALDE.—¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor BERMAN.—Solamente con prórroga de la hora.

El señor COLOMA (Presidente).—El Honorable señor Berman no desea ser interrumpido.

El señor BERMAN.— ...y habría demostrado que no hay exceso de personal, sino que, por el contrario, el personal realiza milagros con las herramientas rudimentarias que se le proporciona y que no corresponden al grado de progreso actual de la industria en general.

Las alzas de tarifas repercuten forzosamente en el valor adquisitivo de nuestra moneda, de lo que se queja la propia Empresa que hoy día, con un mayor volumen de ingresos, tiene menor cantidad de material y paga menos a su personal si tenemos en cuenta la depreciación del peso. Si la Empresa acepta el informe de la Comisión, como ya lo ha hecho, y alza las tarifas nuevamente disminuirá el valor adquisitivo del peso en proporción equivalente al alza y la situación será la misma de antes.

Quiero destacar otro hecho. Escuchamos con frecuencia, especialmente ahora, comicios preelectorales por radio, en que todos prometen gravar al cobre. Algunos ofrecen el producto de estos futuros gravámenes a la Beneficencia, otros para reponer posibles déficits del Presupuesto o para financiar reajustes de sueldos de empleados públicos; pero la verdad es, señor Presidente, que aquí no se ha dicho —y yo quisiera que el señor Mi-

nistro tomara nota y rectificara o ratificara después mi apreciación— que al cobre se le exime de las alzas de tarifas ferroviarias como si fuera elaborado por una institución filantrópica o una compañía de bomberos o por alguna gota de leche.

El señor DIAZ.— ¡Tiene pasaporte diplomático!

El señor BERMAN.— Mientras se alzan las tarifas de tercera clase, mientras se alzan las tarifas para las subsistencias, al cobre y al salitre no se les dobla, por lo menos, las tarifas; así lo declaró un representante del Gobierno, cuando tratamos un proyecto anterior. Esto constituye un vejamen para todo el país. Mientras vemos gente modesta, económicamente hablando, que regatea su pasaje y que forma verdaderos comicios de protesta en las ventanillas de las estaciones cuando se encuentra con que las tarifas han sido alzadas de un día para otro sin previo aviso, al cobre se le mantiene en situación de privilegio...

Voy a referirme brevemente, ahora, a algunos conceptos emitidos por el Honorable señor Escobar Díaz respecto del articulado del proyecto mismo.

En el artículo 2.º se establecía que el Presidente de la República podría otorgar garantía general hipotecaria o prendaria sobre bienes de la Empresa.

Los comunistas presentamos una indicación para rechazar esta disposición, pero, tal vez por la filiación política de quienes la presentamos, fué rechazada por la Comisión en un principio; sin embargo, más tarde se realizó el debate sobre ella y fué acogida. Con nuestra actitud en defensa de los intereses de la Empresa no hicimos sino continuar la línea que nos hemos trazado durante toda la discusión del proyecto, de reservar el patrimonio nacional libre de hipotecas.

A través de la disposición contenida en el artículo 5.º, el Gobierno advierte a 1.900 empleados que deberán vivir con un sueldo inferior al vital pues establece sueldos de 2.250 pesos para los auxiliares, y de 2.800 y 2.900 pesos para los que les siguen en grado superior.

Es inconcebible, señor Presidente, que habiendo aprobado oficialmente un sueldo vital superior a 3 mil pesos, el Gobierno mantenga a un gran sector de sus propios servidores, con un sueldo inferior al vital.

Por estas razones, vamos a insistir en nuestra indicación, que fué acogida favorablemente por la unanimidad de la Comisión, en el sentido de que se haga llegar al Gobierno, como sugerencia de la Comisión de Hacienda, la necesidad de suprimir los grados con sueldos menores que el sueldo vital, vigente para el año en curso.

El artículo 6.º trata de las gratificaciones; pero las condiciones en la siguiente forma: dice que la gratificación se acordará con arreglo a normas que se fijarán por decreto supremo, y siempre que en el respectivo presupuesto haya fondos disponibles para este objeto.

El contenido de todo el proyecto demuestra que los Ferrocarriles del Estado no tendrán fondos en exceso, ni disponibles para nada, por lo menos durante los próximos 20 o 30 años, salvo que se cambien las normas de explotación actuales. ¿Por qué, entonces, se ponen cortapisas de este tipo a las gratificaciones que se puedan acordar al personal, anulando la posibilidad de concederlas, y exponiendo por esta causa al personal a movimientos de descontento que suelen irritar sobremanera al Gobierno y que suelen ser aprovechados por él para poner en práctica medidas represivas, a las que es tan dado?

Proponemos, señor Presidente, suprimir la segunda parte del artículo 6.º que, a nuestro juicio, resulta impropio, y esperamos que la Honorable Cámara lo estime en la misma forma.

En cuanto al artículo 8.º, ya se ha dicho que al personal obrero se le aumenta en un veinte por ciento sus sueldos, en circunstancias que con la punta de las bayonetas se obligó a los obreros del carbón a aceptar un veinticuatro por ciento, a pesar de que el costo de la vida fué superior. Proponemos una modificación a este artículo, para elevar el porcentaje por lo menos a la cifra que le fué impuesta a los obreros del carbón.

En el artículo 9.º se exceptúa de cualquier aumento a la asignación familiar. Esto ya constituye una torpeza, que nadie comprenderá.

¿Cómo es posible exceptuar de aumento a la asignación familiar, que fué una de las primeras conquistas que obtuvieron los trabajadores del riel, antes que cualquier otro gremio?

Mientras los empleados particulares obtienen una asignación familiar de 520 pesos, y los empleados públicos, de la Beneficencia, de la Universidad de Chile y del Poder Judicial van a recibir 240 pesos, a los empleados y obreros del riel se les exceptúa, estableciéndose que no podrán recibir ni un cinco como aumento de la asignación familiar.

Estimamos que el Gobierno debería haber hecho cualquier sacrificio y aceptar una disposición que establezca la posibilidad de un aumento por lo menos igual a la asignación familiar de los empleados públicos, ya que los servicios a que el proyecto se refiere se llaman Ferrocarriles del Estado. Y que no se nos venga con las monsergas patrióteras de que los comunistas son enemigos de la Familia, la Patria y la Religión. Por el contrario,

los que se oponen al aumento de la asignación familiar, son los que ponen tropiezos a la constitución regular de la familia.

En el artículo 11, tenemos un pequeño mérito a nuestro haber, porque no significó aumento de gasto. Habíamos propuesto reemplazar la palabra "equipación" por "dotación". A pesar de ser firmada por Diputados comunistas, la indicación fué aceptada por la Comisión, como lo ha dejado establecido el señor Diputado informante.

El señor DIAZ.—Porque los comunistas tienen la razón.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— La palabra "equipación" no es castellana.

El señor BERMAN.—Figuraba, sin embargo, en el proyecto y fué aprobada por el Honorable Senado donde hay varios Académicos de la Lengua. Fué necesario que los Diputados comunistas hicieran la proposición para que finalmente se aceptara.

Más adelante, señor Presidente, se propone, en el artículo 2.º transitorio, la supresión de tres mil plazas. Una Empresa que progresa no puede desear la supresión de personal. Una Empresa a la cual el Estado concede recursos especiales para su financiamiento tampoco puede solicitar la salida de buena parte de su gente. ¿Es que cree la Empresa que quedan entre su personal algunos comunistas emboscados, aunque se trate de eficientes funcionarios y competentes obreros, y por eso se fija una limitación de hasta tres mil plazas? ¿Es posible que esa sea la política ferroviaria del Gobierno? Y si con el artículo 2.º se abren las puertas, por un lado, para echar personal de la Empresa, por otro lado se incorpora nueva gente, con el incluso segundo y con lo que se llama personal ocasional...

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Honorable señor Berman, desgraciadamente ha terminado el tiempo de Su Señoría.

Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Es interesante la preocupación de los Honorables Diputados de los distintos bancos por abordar y resolver los problemas de la Empresa de los Ferrocarriles, a fin de llegar a una solución que le asegure un financiamiento permanente. Si de los Ferrocarriles del Estado, podemos decir, señor Presidente, que son un orgullo del país, ello se debe a que han sido siempre objeto de la preocupación constante de los distintos Gobiernos. Se puede decir que el Estado ha ido administrando nuestros ferrocarriles a medida que se han ido terminándose las líneas en ejecución, como las de Santiago a Valparaíso, a Talca, a Concepción, el sector sur y los distintos ramales; de manera que hasta hace poco tiempo, hasta 1931,

la administración se hacía prácticamente por el mismo Gobierno, aunque se dijera que la Empresa de los Ferrocarriles tenía autonomía.

La autonomía era para los efectos comerciales de la Empresa; pero, en el hecho, ha vivido administrada con la intervención, con la dirección superior, como dice una de las leyes, con la supervigilancia del Gobierno. Y ésta es la situación actual. La autonomía de la Empresa de los Ferrocarriles, como se ha dicho en diversas oportunidades, es característica; no es oprimamente la autonomía a que se refieren los tratados de Derecho Administrativo: es, repito, característica. Los Ferrocarriles del Estado han sido siempre administrados bajo la supervigilancia del Gobierno: de modo que no hay autonomía funcional o una autarquía que le haya permitido una administración propia.

Es por eso que siempre el Gobierno ha tenido que preocuparse del financiamiento de la Empresa; y ha habido épocas en que ha debido intervenir para organizarla o para reorganizarla.

La primera ley que dió a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado una organización estable, fué aquella del 4 de enero de 1884, firmada por dos grandes Presidentes, Santa María y Balmaceda. Esta administración se hizo bajo la dirección superior del Gobierno. Posteriormente, en 1907, durante la presidencia de don Pedro Montt, se suspendió el régimen administrativo anterior y se estableció que, mientras se reorganizaba el Servicio de los Ferrocarriles del Estado, por medio de una ley, su administración sería ejercida por un Director General, ingeniero especialista en ferrocarriles, y se dictaron algunos decretos con fuerza de ley que rigieron hasta la vigencia de la Ley N.º 2.846, de enero de 1914, en que se entregó la administración a un Consejo Administrativo, a un Director General y a los Jefes Zonales.

Esta situación se mantuvo hasta la dictación del decreto con fuerza de ley de 12 de mayo de 1931, en que se suprimió el Consejo de Administración, cuyas funciones se entregaron al Director General, bajo la supervigilancia del Gobierno.

Desde el punto de vista de la administración financiera y desde la ley dictada el año 1914 se estableció que los Ferrocarriles del Estado, que constituyen una división especial de la Administración Pública, con personalidad jurídica propia, deberían atender con sus propias entradas sus gastos ordinarios, debiendo ser su presupuesto independiente del Presupuesto General de la Nación y sus tarifas calcularse sobre la base de que la Empresa pueda hacer sus gastos ordinarios con sus propias entradas.

Esta es la idea matriz del financiamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; y se ha considerado que es el Fisco quién debe auxiliarla cuando se trata de adquisiciones o de renovaciones de carácter extraordinario o también cuando se trata de compensaciones por el otorgamiento de tarifas protectionistas u otras cláusulas.

La Empresa de los Ferrocarriles no puede vivir sin el auxilio fiscal; esto se ha demostrado en todo el curso de su existencia. Ahora, señor Presidente, la Honorable Cámara conoce un proyecto de ley que tiende, precisamente, a esto, sin desconocer una autonomía que en verdad no ha existido, sino que se podría llamar una organización especial de la administración de la Empresa que le da cierta libertad para su manejo, porque, como empresa de transportes, es una empresa comercial; pero eso sí que debe quedar y está bajo el control del Gobierno y sujeta a la vigilancia ordinaria de los servicios de fiscalización.

La situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, señor Presidente, en estos instantes, es grave. En eso estamos todos de acuerdo, y eso es precisamente lo que se trata de remediar.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado tiene un déficit de arrastre de 547 millones de pesos. Estos 547 millones de pesos arracan del ejercicio financiero de diversos años. Para arreglar esta situación del déficit de arrastre que, naturalmente, incluye una serie de valores que son de responsabilidad fiscal, hay que considerar cuáles son las deudas del Fisco para con la Empresa y, al mismo tiempo, cuáles son las deudas de la Empresa para con el Fisco.

Las deudas de la Empresa a favor del Fisco ascienden a 458 millones de pesos, y provienen del impuesto a la cifra de los negocios, de la retribución fiscal y del mutuo autorizado a plazo y sin intereses, por la ley número 8.918. Las deudas fiscales a favor de la Empresa se estiman en 465 millones de pesos, y provienen, preferentemente, de pérdidas de explotación en servicios que le han sido entregados, y de la dotación y mejoramiento de líneas que también le han sido entregadas en condiciones deficientes, siendo obligación del Estado entregárselas en condiciones de perfecta eficiencia...

El señor MONTT.— Esta segunda partida es reconocida por el Estado o es, simplemente, un cargo que la Empresa hace al Fisco y que el Fisco no ha reconocido?

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Las pérdidas de explotación provienen de los distintos ejercicios, y es lógico que si se trata de arreglar la situación financiera o presupuestaria de la Empresa, el Fisco no deje de reconocer que es de su responsabilidad que se le hayan entregado a la Empresa estos servicios en con-

diciones deficientes, sobre todo como ha ocurrido, como le consta al Ministro personalmente, en el caso del ferrocarril de Arica a La Paz, y en el del ferrocarril de Iquique a Pintados, que, cuando le fueron entregados a la Empresa, se dijo que eso se hacía con el objeto de financiar estas líneas, porque se le daría un financiamiento general a la Empresa, cosa que no se ha hecho. No es, propiamente, una obligación legal; pero, eso sí, que la Empresa, que tiene la obligación de atender estos gastos con sus propios ingresos, no puede estar haciéndose cargo de servicios en la situación en que se le han entregado obligatoriamente, sin su aquiescencia...

El señor MONTT.— Pero, señor Ministro...

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Con la venia del señor Ministro, tiene la palabra Su Señoría.

El señor MONTT.— ...las obligaciones de la Empresa son exigibles, tienen un carácter ejecutivo; en cambio, las obligaciones del Fisco para con la Empresa no tienen el mismo carácter, aun cuando las declaraciones del señor Ministro, que representa al Fisco y no a la Empresa, importan en el fondo, un reconocimiento de las obligaciones del Fisco en favor de la Empresa.

Ese es el alcance que quiero hacer.

El señor ROSSETTI.— Es una obligación moral.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— En los balances de la Empresa figuran estas pérdidas, e incuestionablemente no podría el Fisco desentenderse de ellas al arreglar la situación de la Empresa.

Por esto las obligaciones del Fisco son más que morales, ya que el Fisco estaba en la obligación de entregarle líneas y servicios financiados, lo que no hizo.

El señor MONTT.— Pero en el balance de la Empresa no figura en el activo una partida correspondiente a estos créditos contra el Fisco.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— No pueden figurar en esa forma.

Avarecen, simplemente, como pérdidas de explotación.

El señor MONTT.— Muchas gracias por la explicación.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Ahora, señor Presidente, se viene al Congreso a pedir esta ley que reestructura el régimen económico de la Empresa.

Ya el propio Legislativo ha sancionado la ayuda fiscal a la Empresa. En efecto, en el Presupuesto de 1949 se consignaron \$ 95.000.000 para que pudiera gratificar a su personal, y en el suplemento al dicho Presupuesto se concedieron \$ 190.000.000 para gastos generales de la Empresa y también para gratificar a su personal.

En el Presupuesto de este año se consultaron \$ 300.000.000, de los cuales, según la historia del establecimiento de la disposición, \$ 100.000.000 se otorgan como ayuda extraordinaria a la Empresa para mejorar la situación económica de su personal.

De manera que, en virtud de estos antecedentes, es lógico que se modifique la Ley Orgánica de ella para ponerla a tono con este auxilio fiscal, y que se establezca que el Estado, con intervención del Poder Legislativo, podrá, periódicamente, dotar a la Empresa de los medios económicos necesarios para que su Presupuesto quede financiado año a año.

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

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Con la venia del señor Ministro, tiene la palabra Su Señoría.

El señor ROSSETTI.—Entiendo, señor Presidente, que en la Comisión de Hacienda quedó establecido que no iba a establecerse como un sistema permanente la subvención del Fisco a la Empresa de los Ferrocarriles.

Por ello, se modificó la disposición en el seno de la Comisión de Hacienda, agregándole la frase: "Si eventualmente la Empresa requiriera para su normal desenvolvimiento una cantidad necesaria", recibirá un auxilio fiscal, dándose a entender que ésta es una situación de emergencia y no una solución. Nosotros no hemos aceptado, en ningún instante, que la Empresa debe ser bonificada anualmente.

Esta situación de hecho de la Empresa viene desde muy atrás. Los Ferrocarriles nunca han ganado dinero; siempre han estado en mala situación. Las cuentas de balances favorables sólo lo han sido en apariencia, porque nunca han sido repuestos los materiales, y, además, porque se han cometido ciertas licencias en la contabilidad que no son en el hecho justificadas.

A pesar de ésto, la Comisión entendió que esta subvención sólo sería eventual, y que el Gobierno se comprometía en el año en curso a presentar un proyecto que regularizara el sistema de la Empresa, en el sentido de que tenga un definitivo financiamiento, sin que haya que recurrir constantemente a subvenciones fiscales.

El señor CAÑAS FLORES.—No dice eso el proyecto, Honorable Diputado.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— ¡Honorable señor Cañas Flores...!

El señor ROSSETTI.—Ese fué el alcance, señor Presidente.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).—Puede continuar el señor Ministro.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).—Señor Presidente, precisamente, en estos momentos, iba a fijar el alcance de la disposición. El Gobierno siempre ha entendido que, al mo-

dificarse en los términos en que propuso la aprobación del Presupuesto de la Empresa, año a año iba a estar en condiciones de discriminar sobre si era o no necesario el auxilio fiscal.

No obstante, a fin de establecer el concepto fundamental, que compartió el Honorable Senado, manifesté allí, al hablar de la situación especial de las finanzas de la Empresa, que, a juicio del Gobierno, esta situación no podía considerarse como definitiva, sino que tanto el Gobierno como la Administración de la Empresa se preocuparían de que, a corto plazo, este régimen anormal del auxilio fiscal fuera alterado para volver a la completa autonomía de carácter financiero de la Empresa.

De manera que, dentro de este alcance — que en la discusión del Honorable Senado cuando usé de la palabra, quedó perfectamente establecido para la historia fidedigna de la ley— no hubo inconveniente de parte del Gobierno para que, en la Comisión, se introdujera una modificación en el sentido de que para los casos eventuales en que la Empresa necesitara requerir el auxilio fiscal, no tuviera, anualmente, que estar presentando un proyecto de ley, sino que, tendiera, entonces, a dejar al Gobierno en condiciones de proponer para estos eventos, el auxilio correspondiente.

El señor BERMAN.— Cuando sea necesario.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Exacto.

El señor CAÑAS FLORES.— Pero es lo mismo, evidentemente.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Hay un cambio en la construcción de la frase; pero ese es el alcance que quiso darle el Gobierno al proponer esta disposición.

El señor ROSSETTI.— O sea, señor Ministro, no quiso establecerse como principio que el Estado debe anualmente ayudar a la Empresa sino sólo cuando las circunstancias lo requieran.

El señor CAÑAS FLORES.— Taxativamente esta disposición dice que la Empresa debe ser ayudada anualmente.

El señor GONZALEZ MADARIAGA. — ¿Me permite, señor Ministro?

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Como no.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Puede usar de la palabra el Honorable señor González Madariaga.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Esta es una cortina de humo, porque es necesario considerar que la Empresa tiene servicios de los cuales se hizo cargo a pérdida. Está el caso del servicio marítimo que, cuando se hallaba en manos de particulares, no producía utilidades; esta situación se mantiene. Igual cosa ocurre con el Ferrocarril de Arica a La Paz, servicio de orden internacional que también produce pérdidas. De manera que el Estado tiene siempre que acudir en ayuda de la Empresa.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Puede continuar el señor Ministro.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Precisamente el Gobierno necesita hacerse cargo de esta situación y por ello ha venido al Congreso a pedir el despacho de este proyecto de ley.

Deben recordar los Honorables Diputados que el año 1948 la Empresa hizo sus gastos cargándolos provisionalmente al proyecto de presupuestos que presentó a la consideración del Gobierno y que éste no pudo aprobar porque estaba desfinanciado. Materialmente no existía un sistema de financiamiento. En el año actual tampoco se ha podido aprobar el presupuesto en condiciones que la Empresa pueda tener su pauta de gastos, porque tampoco ha podido financiarlo con las entradas ordinarias, que son sus tarifas, a pesar de haberse dictado un decreto de alzas, el que va a dar un mayor ingreso no superior a 180 millones de pesos al año.

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

El señor (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Con todo agrado.

El señor REYES.— Creo que estas continuas alzas de tarifas que está experimentando los pasajes y fletes de los Ferrocarriles del Estado están operando en contra de la Empresa misma, pues no ha hecho más que levantar la competencia de camiones, góndolas o microbuses, especialmente en recorridos cortos.

Estoy en condiciones de poder afirmar a Su Señoría que, en el recorrido de Santiago a Talca, los microbuses cobran un pasaje equivalente a la mitad del que pide la Empresa. De manera que estas alzas están dando pábulo a que se forme estas empresas particulares, que hacen una competencia enorme a los Ferrocarriles del Estado, porque no hay duda que el público los prefiere.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Comprendo...

El señor REYES.— Considero que es necesario ir al estudio de un nuevo sistema de tarifas que abarate los fletes y los pasajes a fin de evitarle a la Empresa esta competencia. Estimo que de esta manera se financiaría la Empresa, porque tendría mayor demanda de servicios, y se evitaría el alza de precios anualmente con lo que se contribuye a la inestabilidad en los negocios y al alza del costo de la vida.

El señor PONTIGO.— El Honorable señor Escobar Díaz propuso ayer una solución muy eficaz.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Honorable señor Pontigo, ruego a Su Señoría se sirva guardar silencio.

Está con la palabra el señor Ministro.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Comprendo, señor Presidente, que un alza de tarifas representa incuestionablemente una restricción de tráfico.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Así es.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Ojalá no hubiera habido alza de tarifas. Posiblemente para los que usan el ferrocarril sería much más conveniente que no las hubiera; pero también hay que considerar que sin ellas el gravamen al Estado habría sido general. De manera que ha habido que conciliar la necesidad del alza de tarifas hasta donde pueda ser aceptada por la econo-

mía nacional y este sistema de auxilio fiscal que, incuestionablemente, representa una tributación general, aún para aquellos que no usan determinados servicios ferroviarios.

En cuanto al punto de la competencia ferroviaria con los camiones y micros, hay que considerar que estos últimos no están sujetos a las mismas modalidades de los Ferrocarriles y que, en consecuencia, no tienen a su cargo ni el arreglo de los caminos, sino que, por el contrario, los usan y desgastan sin costo alguno, ni tampoco el pago total de los tributos, que pagan muy pocos. Incuestionablemente, esta competencia debe ser reglamentada. Es así como hay una iniciativa del Gobierno, en un Mensaje enviado al Congreso el año pasado, para coordinar este sistema, porque sencillamente, no es posible la libertad absoluta. La competencia de medios de transporte hay que mantenerla...

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Debe ser mantenida.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— ...pero hay que reglamentarla a fin de evitar perjuicios a un servicio nacional, como es la Empresa de los Ferrocarriles.

El señor REYES.— Me parece que hay que hacer más eficiente el servicio de ferrocarriles.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Puede decirse que existe la eficiencia de los servicios de ferrocarriles y el país puede estar orgulloso de ellos.

El señor ROSSETTI.—Son los mejores de América.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Turistas extranjeros que vienen a Chile y que han viajado mucho más que nosotros, dicen que los ferrocarriles chilenos son los más buenos. Pero esto, que incuestionablemente nos satisface, no quiere decir que no puedan ser mejorados.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— ¡Honorable señor Reyes!

¡Honorable señor Pontigo!

El señor PONTIGO.— Si el señor Ministro viajara en algunos trenes diría lo contrario.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Honorable señor Pontigo, ruego a Su Señoría se sirva guardar silencio.

Puede continuar el señor Ministro.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— A propósito de esto señor Presidente, estamos preocupados del financiamiento actual de la Empresa de los Ferrocarriles. Se habla de mejorar estos servicios. Si, señor Presidente, la Empresa de los Ferrocarriles puede mejorarlos notablemente; pero para ello se necesita exigir al país cantidades de dinero que por ahora es imposible obtener. Tomemos, por ejemplo, la electrificación de los ferrocarriles: se necesitan para ello más de 35 millones de dólares y más de 200 millones de pesos, y esto si la hacemos nada más que de Santiago a Talca. ¿Cuánto significa el mejoramiento de las demás redes? Incuestionablemente hay que preocuparse en forma seria de esto, porque es la única manera que los servicios ferroviarios, que algunos dicen que no son buenos —yo no estoy de acuerdo con ello—

puedan mejorar. Hay que cambiar substancialmente el sistema de tracción. Hay que mejorar los elementos con que trabajan las maestranzas, porque, en realidad, reconozco que es heroica la labor que desarrollan los obreros y el personal técnico de ellas. Todas las maquinarias que existen en las maestranzas son exageradamente antiguas y sólo la calidad del personal hace que su rendimiento sea efectivo.

El señor GODOY.— Sin embargo, han echado a la calle a los mejores.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— Ruego a Su Señoría se sirva guardar silencio.

El señor GODOY.— Pero es cierto lo que acabo de decir, señor Presidente.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— En el momento oportuno, podrá hacer Su Señoría las observaciones que desee.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— No voy a continuar dando a conocer algunas ideas generales que están claramente expuestas en el mensaje del Ejecutivo y en los informes de las Comisiones de la Honorable Cámara. Por lo demás, algunos señores Diputados ya se han referido a ellas.

En cuanto a los detalles del proyecto mismo, en la discusión particular explicaré los motivos que ha tenido el Gobierno para incorporar a él algunos artículos cuya redacción no ha podido ser alterada, como asimismo las razones para no acoger algunas indicaciones que han sido formuladas por los señores Diputados.

Puedo adelantar, sí, que son razones de carácter económico que en este momento no es posible ignorar.

En todo caso, el Gobierno está preocupado de los problemas de jubilación y pago de indemnización a los deudos de ferroviarios muertos en actos del servicio, a que se han referido algunos señores Diputados y dentro de lo que es justo y posible, enviará un proyecto de ley en que se concretarán todas las ideas que hay al respecto.

El señor ATIENZA (Vicepresidente).— A continuación está inscrito el Honorable señor Alcalde.

Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor ALCALDE.— Me inscribí para hacer uso de la palabra sólo después que el Honorable señor Faivovich en su discurso de ayer, hizo alusión a actuaciones y críticas pasadas hechas a la Empresa de los Ferrocarriles por el Diputado que habla.

Durante catorce años, desde este asiento, he señalado, con dedo implacable, los errores cometidos por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y los derroches y malversaciones efectuados por ella sujeta entonces a la más desenfundada de las demagogias.

Durante los últimos dieciocho meses he guardado silencio. La razón ha sido la siguiente: el año antepasado, por iniciativa de Su Excelencia el Presidente de la República, el señor Ministro de Hacienda y el señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación me pidieron que formara parte de una Comisión para estudiar la reestructuración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Comprendí que el desempeño de esta Comisión me quitaría un tiempo inmenso, pero acepté gustoso y sin titubear el ofrecimiento que se me

hacía, pues no podía en manera alguna negar mi modesto concurso al Gobierno que se manifestaba dispuesto a corregir los errores y abusos que tantas y tantas veces había denunciado desde este banco; por otra parte consideré esta iniciativa del Gobierno altamente patriótica, ya que ella podía significar echarse encima todos aquellos que dentro o fuera de la Empresa estaban lucrando con fines políticos o pecuniarios con las malversaciones, los derroches y el imperio de la demagogia.

El deseo sincero por parte de Su Excelencia el Presidente de la República de hacer enmendar rumbos errados me lo indicaba, además, el hecho que el señor Ministro de Hacienda, don Jorge Alessandri, me pidió que le insinuara las personas que podrían integrarla y que por sus conocimientos de la materia, su experiencia y su hombría de bien podían dar confianza a la opinión pública y éxito a las labores que se le encomendaban; fué así como esta comisión quedó compuesta por el actual Director de los Ferrocarriles, don Fernando Gualda, por los ex directores, don Francisco Cereceda y don Juan Lagarrigue, por don Renato Marquezado y por el Diputado que habla, que fué honrado por sus compañeros de labores con la presidencia de la Comisión; poco tiempo después fué también designado miembro de la Comisión por el señor Ministro, nuestro distinguido colega don Angel Faivovich.

En el discurso que acaba de oír la Cámara, al señor Faivovich, sostuvo éste que el informe de esta Comisión desvaneció los cargos de mala administración y derroche que durante mucho tiempo se habían hecho a los Ferrocarriles del Estado. En realidad esos cargos, durante muchos años, fueron hechos casi exclusivamente por el Diputado que habla; demostraré a la Cámara que lejos de ser desvanecidos por el referido informe fueron confirmados en la forma más completa.

El año 1940 pronuncié en esta Cámara un discurso enérgico y rigurosamente documentado demostrando cómo la política imperaba en la Empresa y cómo la demagogia imponía sus caprichos, siendo la organización comunista Federación Industrial Ferroviaria, verdadero amo de la Empresa.

No fatigaré a la Cámara con largas citas de aquel discurso, sólo me referiré a las observaciones que creyó posible contestar la Dirección de la Empresa de aquella época y que lo hizo por nota al señor Ministro de Fomento de fecha 3 de septiembre de 1940, nota que fué publicada por la prensa y en un folleto, uno de cuyos ejemplares tengo en estos momentos en mis manos. Seré brevísimo para no quitar demasiado tiempo a la Honorable Cámara. Se dice en dicho folleto:

“Señor Ministro:

“Por la prensa me he impuesto de las observaciones que ha tenido a bien formular en la Cámara el Honorable Diputado don Enrique Alcalde, relacionadas con los servicios de los Ferrocarriles del Estado a mi cargo...

“Para seguir en forma ordenada las observaciones del Honorable Diputado, me voy a permitir a separarlas en tres aspectos: material, financiero y del personal...”

“En el aspecto material el Honorable señor Alcalde dice que las locomotoras, carros, coches

" y la enrielladura no han sido renovados en proporción al constante incremento de la movi-  
lización

"Nadie puede negar que eso es efectivo y de  
" gravedad cada día mayor".

Como se ve, este primer cargo fué ampliamente reconocido por la administración de la Empresa, alegando sí para defenderse, que no le era imputable a ella sino a administraciones pasadas; ya haré ver a la Honorable Cámara el valor que tiene esta excusa cuando demuestre el derroche y malversaciones que se estaban haciendo en esa administración.

Contestando mis observaciones en aspecto financiero, se dice en la referida nota:

"Como es de su conocimiento, la situación financiera de la Empresa mantiene su estado de  
" gravedad..."

"Según cálculos aproximados, la situación presupuestaria en 31 de diciembre de 1940 significará un déficit de caja que se estima en 130  
" millones de pesos, valor que la Empresa necesitará obligadamente para cumplir su compromiso de carácter inmediato."

"No se ha tomado en cuenta aquí la gratificación que se ha estado dando en los últimos años  
" al personal y que sobre la base de un mes de sueldo comprometería 20 millones de pesos".

Debe tomar en cuenta la Honorable Cámara para apreciar suficientemente esta cifra, que las entradas totales de la Empresa fueron el año 1939 algo inferiores a 517 millones de pesos.

Continúa la nota diciendo:

"No puedo dejar de estampar mi protesta por  
" el hecho de que el Honorable señor Diputado manifieste que la Empresa está "en completo  
" estado de cesación de pago" y "que los Bancos sabedores ya de la desastrosa situación financiera de la Empresa, no se atrevan a prestar  
" le más dinero, como se desprende de una nota enviada por el Director al Ministro de Fomento, por estar el crédito de la Empresa totalmente copado".

"Esta aseveración es total y absolutamente inexacta."

Como se ve por la transcripción de los párrafos anteriores, la administración de los Ferrocarriles reconocía el gravísimo estado financiero de la Empresa y la existencia de un déficit de Caja equivalente al 30 por ciento de las entradas de la Empresa; ya veremos la forma absolutamente inaceptable como procedía ante esta situación, derrochando y malversando los dineros de la Empresa.

Sostenía además la Empresa, como acabo de decirlo, que la aseveración de que estaba en estado de cesación de pago era "total y absolutamente inexacta", lo que no fué obstáculo para que poco después en la misma nota reconociera de que no disponía de crédito bancario para nuevas operaciones, y que habían \$ 26.506.000.— en facturas pendientes que no había podido pagar, es decir, reconocía explícitamente la exactitud de mis cargos después de haberlos negado y no podía ser de otra forma, pues para hacer dichos cargos leí antes la nota en que la propia Empresa confesaba al señor Ministro de Fomento esta gravísima situación.

Cualquiera persona sensata habría pensado que en esta emergencia había necesidad de im-

plantar un régimen de orden y de economía, pero en un país en que hay tantos bandoleros políticos que no trepidan en pagar servicios electorales con los dineros de la Nación, una idea así no podría prosperar. Los Ferrocarriles del Estado, con un personal superior a 25.000 personas, constituyen una gran fuerza electoral y, por consiguiente, constituye también una gran fuerza corruptora en política para aquellos individuos que jamás se fijan en los medios para surgir en la vida. Y así fué, señor Presidente, como en el oficio que tengo a la mano, enviado a la Cámara, en aquel entonces, con fecha 27 de marzo de 1941, y dirigido al Diputado que habla, se dan los siguientes datos: año 1938, jornales noventa y un millones de pesos; año 1940: jornales, ciento cincuenta y cuatro millones de pesos, es decir en dos años se habían aumentado los jornales en un 70 por ciento, y ni siquiera se podía justificar ese aumento por el mayor costo de la vida, que según la estadística, en ese mismo espacio de tiempo, había aumentado sólo en un 10 por ciento. Ahora, yo digo, señor Presidente, el Diputado que fustigó aquel procedimiento enteramente inaceptable para personas honradas, ¿estaba equivocado?

Señor Presidente, a pesar de haber tenido el honor de ser el Presidente de la Comisión, que estudió la reestructuración de los Ferrocarriles del Estado, tuve que firmar con salvedad el informe respectivo y lo firmé con salvedad, por dos consideraciones principales. Yo sostenía en aquella Comisión que la causa principalísima del desastre de la economía ferroviaria, era el exceso de personal, que había legado, no por necesidad de la Empresa, sino por razones políticas, para pagar servicios electorales y que era causa también de ese desastre el aumento que se había hecho de los jornales, en una forma absolutamente desproporcionada con los aumentos de jornales en las grandes industrias del país, aumento que alcanzaba aproximadamente al doble de lo que había aumentado el costo de la vida. Todas las otras causas de desfinanciamiento que se invocaban: servicio marítimo, ferrocarril longitudinal norte, dotación de equipos de líneas nuevas, tarifas de fomento impuestas por el Gobierno, pases libres, asistencia social, etc., con ser importantes, según mi opinión, eran sólo causas secundarias, pues habría bastado con evitar el derroche por exceso de empleados y alza exagerada de salarios, impuestas ambas cosas por la demagogia comunista, para que la Empresa hubiera estado financiada.

Y estos dos últimos puntos, cuya importancia pondré pronto de relieve, están expresamente reconocidos en el informe de la Comisión, que constituye bajo este punto de vista, la confirmación más completa de la exactitud de los cargos que durante tantos años formulé a la Empresa.

Me permitirá señor Presidente un paréntesis para explicar muy claramente cuales son mis ideas sobre la remuneración del trabajo, es decir, sobre los sueldos y jornales, y lo hago porque quiero evitar toda interpretación errada sobre este particular. Creo que el fin supremo de los estados es el bienestar de los individuos que lo componen y que a este fin deben tender principalmente los esfuerzos de los gobernantes, pero

creo al mismo tiempo que el salario depende en parte principalísima de la etapa del desarrollo económico de los pueblos, o sea es hijo de las leyes de la economía y no del capricho de los gobernantes ni de los demagogos; aceptar como hasta hace poco pasaba en los Ferrocarriles que organizaciones gremiales fuertemente organizadas impusieran a gobiernos débiles o demagógicos salarios enormemente superiores a los de los obreros de las demás actividades, sería aceptar que un grupo de obreros pudiera hambrear impunemente a los demás trabajadores, pues eso y no otra cosa pasaba con los aumentos desproporcionados de salario impuesto por los obreros de los Ferrocarriles, que subiendo el flete de los fletes y pasajes por sus exigencias, subía enormemente el costo de la vida de los que no gozaban de estos beneficios.

El señor ROSSETTI. — ¿Me permite?

El señor ALCALDE. — No acepto ninguna interrupción. Y volviendo, señor Presidente, al asunto principal. ¿Qué dice el informe que comento sobre el exceso de personal?

Dice en las páginas 9 y 10 que el tonelaje físico de la carga entre los años 1938 y 1946 aumentó de 6.394.000 a 6.708.000 toneladas, o sea, sólo en un 4,9 por ciento, mayor tráfico que habría podido servirse sensiblemente en 1946 con el mismo personal de 1938; pero que tomando en cuenta entre otras las siguientes circunstancias: 1.º, la extensión de la jornada de 8 horas a gran parte del personal cuyas funciones son de simple vigilancia o permanencia; 2.º, la aplicación de la Ley de Medicina Preventiva, que exige un número apreciable de reemplazo para los repuestos se justificaría un aumento de 1.100 personas sobre lo que había en 1938, y que siendo este exceso de 4.315 personas, hay en la Empresa 3.215 personas de más.

Una de las razones por que yo firmé el informe de la Comisión con salvedad, fué porque consideré que el exceso era de más de 5.000 personas, pues la Comisión en su informe consideró como necesario el personal que había en la Empresa en 1938, que alcanzaba a 18.236 hombres de Pueblo Hundido a Puerto Montt, y yo consideré que ya en el referido año había un gran exceso, basándose en el movimiento de los Ferrocarriles y cantidad de personal que existía en tiempo de la administración del señor Blanquier.

La Comisión, con el voto en contra del señor Faivovich, estimó el exceso en 3.215 personas.

Otra de las acusaciones que había hecho yo a los Ferrocarriles era la de aceptar, o mejor dicho de ceder ante las imposiciones exageradas de los obreros, los que obtuvieron así aumentos de los jornales del doble que el costo de la vida; sobre este particular el informe en la página 11 dice: entre los años 1938 y 1946 el costo de la vida subió en un 175 por ciento, y el salario medio de los obreros en un 338 por ciento; es decir, la Comisión confirmó los dos más graves cargos que había hecho al Gobierno y a la Dirección de los Ferrocarriles.

Año a año en la Memoria de los Ferrocarriles la Dirección se vanagloriaba de las mejoras hechas a los obreros en sus salarios, olvidando impudicamente que en la casi totalidad de los casos ellas habían sido arrancadas por la fuerza a los gobiernos, y que de esos aumentos no participaba

el resto de la masa asalariada del país, que, por lo tanto, sufría en sus estómagos las consecuencias de los referidos aumentos.

Para apreciar debidamente la importancia que tiene este exceso de empleados y de salarios, basta considerar que siendo, según el propio informe de la Comisión en 1946, el sueldo medio de los obreros de \$ 35.149.90 por persona, el exceso de jornales pagados por este solo concepto habría alcanzado en el solo año de 1946 a más de 113 millones de pesos, y aceptando el exceso que yo sostenía que existía, habría superado los 175 millones de pesos, o sea, una cantidad aproximadamente igual cada año, si actualizamos el valor de la moneda del año 1938 hasta hoy, a lo que vale hoy día, y si calculamos, igualmente, el exceso de jornales pagados, por haber éstos aumentado el doble que lo que ha aumentado el costo de la vida, nos sería fácil demostrar que sólo por estos dos conceptos se han derrochado y malversado en la Empresa, en los últimos días años, más de \$ 2.000.000.000, moneda de hoy día. Y esta ha sido la principal tragedia de los Ferrocarriles y la causa más importante de la indisciplina de sus hombres y de la bancarrota de sus finanzas.

Comprendo y agradezco como chileno el gesto del Presidente de la República y de sus Ministros de Hacienda y de Vías y Obras, que con resolución y hombría han afrontado el difícilísimo problema del restablecimiento financiero de los Ferrocarriles, problema tanto más delicado y más difícil cuanto que hay 25.000 hombres a quienes afecta, y entre los cuales, sin duda alguna, habrá muchísimos incapaces de comprender que era inevitable el dilema de la reestructuración o de la completa bancarrota.

No quiero dejar sin contestar una observación que hizo hace poco rato el Honorable señor Rossetti, sobre que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado sólo había reportado utilidades esporádicas, que ni siquiera eran efectivas. Mi distinguido colega ha sufrido con esto un error; felizmente tengo a mano un documento que prueba lo contrario, pues los Ferrocarriles produjeron utilidades todos los años, desde el año 22 hasta el 30 inclusive, llegando el año 29 a ser estas utilidades superiores a \$ 48.000.000 de aquella época, o sea, cerca de \$ 500.000.000 de hoy día; durante la crisis, o sea, durante los años 31 y 32, en que estuvo paralizada prácticamente la producción del país, produjo pérdidas, igual cosa pasó el año 34. Hubo nuevamente utilidades los años 35, 36 y 37, sólo con el avenimiento del régimen del Frente Popular, el año 1938, comenzó el régimen de las grandes pérdidas, y si alguna vez en la Memoria aparece utilidad, es porque se ha recurrido a arbitrios tan condenables como el de poner como utilidad la condonación de deudas de la Empresa al Fisco, para repartirla después como gratificación.

Si utilidades hubo antes del año 38, con mucho mayor razón debía haberlas habido después, en que fué aumentando el tonelaje-kilómetro movilizado por los Ferrocarriles, en tal forma que el año 1946 había aumentado en un 50 por ciento.

El avenimiento del Frente Popular no sólo señaló la bancarrota de nuestra moneda, sino que, además, de casi todas las actividades nacionales; lo primero que hizo al triunfar fué reincorporar

a 896 personas que habían quedado cesantes por una huelga ilegal, ordenando pagarle todos los sueldos durante el tiempo de la cesantía, y, como aginaldo de Pascua, acordó para el personal una gratificación que no podía hacerse sin malversación de caudales públicos, ya que no se habían producido utilidades para ello.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado produjo utilidades mientras no fué juguete de la demagogia y mientras la Federación Industrial Ferroviaria, bajo el control comunista, no fué ama de la Empresa, llegando a hacer al Gobierno y a la Dirección dóciles sirvientes de sus órdenes.

Todos conocen las instrucciones que da la Rusia Soviética a sus partidarios de todo el mundo, de arruinar a los países democráticos, boycoteando la producción y perturbando el normal desarrollo de las grandes empresas nacionales; esto hizo con los Ferrocarriles el comunismo imperante en la Federación Industrial Ferroviaria, obedeciendo ciegamente las órdenes emanadas de aquella gran cárcel de esclavos y hambrientos que es la Rusia Soviética.

Quiero recordar que en la primera sesión de la Comisión hubo acuerdo unánime sobre que no se podía ir en contra de lo que los obreros llamaban las conquistas sociales, incorporadas, por decirlo así, a su patrimonio, pero que era indispensable evitar que continuara en el futuro la indisciplina, los derroches y las malversaciones; la situación de la Empresa era caótica, y era necesario a toda costa salvarla. No es de extrañar que el señor Ministro de Hacienda se encuentre hoy ante la imposibilidad de poder financiar un aumento superior a un 20 por ciento de los jornales de que actualmente gozan los obreros de la Empresa, que es sólo un 37 ó 38 por ciento lo que ha aumentando el costo de la vida en los últimos dos años. Lamento, señor Presidente, que no sea posible un mayor aumento de los jornales, y conozco perfectamente las dificultades que los señores Ministros de Hacienda y de Vías y Obras Públicas han tenido para buscar siquiera este financiamiento inadecuado.

La premura de tiempo con que estamos discutiendo este proyecto de ley me impide, señor Presidente, ocuparme extensamente de esta materia; no puedo, sin embargo, silenciar lo que considero un defecto básico de este proyecto, la gangrena que lleva en sí, el virus que ha de destruirlo. Mi estimado amigo, el señor Ministro de Vías y Obras Públicas, se ha referido a este punto, pero en una forma que, siento decirselo, estoy en pleno desacuerdo con él.

Dice el proyecto en su artículo segundo: "Antes del primero de julio de cada año, el Director General indicará al Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación, con la debida justificación, el monto del auxilio fiscal que la Empresa requiere para su normal desenvolvimiento durante el ejercicio del año siguiente, a fin de que el Presidente de la República fije la cantidad que se resuelva incluir con este objeto en el respectivo proyecto del Presupuesto de Gastos y Entradas de la Nación".

Cómo se ve, señor Presidente, va a ser ahora el Presupuesto de la Nación, va a ser el Fisco el que va a estar absorbiendo los excesos que puedan pagarse en el día de mañana, en sueldos y jornales.

¡Y qué tristísima experiencia tenemos los chilenos sobre el particular!

¿Recuerdan mis honorables colegas cuando se aprobó la compra de la Empresa de Tranvías a la Compañía Chilena de Electricidad Limitada, cómo protestamos desde estos bancos por la entrada del Fisco a un negocio de esta naturaleza?

¿Recuerdan cómo dijimos que estando la Empresa en manos fiscales las tarifas subirían enormemente?

No se quería permitir el alza de las tarifas porque se temía causar mala impresión en las masas; era la política que yo he llamado de los "precios políticos". ¡Es la misma política torpe y cobarde que ha arruinado y continúa arruinando la producción chilena en sus distintas manifestaciones! Fuimos vencidos en la votación y con el voto unánime de las izquierdas se aprobó ese desgraciado proyecto; no sólo con los aumentos fantásticos de las tarifas se puede palpar el error, aquí en la mano tengo documentos que prueban que este error ha sido catastrófico.

Las pérdidas de la Empresa de Tranvías que en el año 1948 eran de \$ 4.000.000, en todo el año, llegaron sólo en el primer semestre del año 1947 a \$ 62.000.000.

¿Las causas? Allí va una de ellas: los sueldos y jornales que sumaban \$ 18.000.000 en 1938, se elevaron a \$ 180.000.000 el año 1947, es decir aumentaron en diez veces; estos números no necesitan comentarios.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas).— ¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor ALCALDE.— Con mucho gusto.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas).— Sencillamente es para decir que yo compartiría la preocupación de Su Señoría acerca de la situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado a este respecto, si el proyecto en debate no contuviera una serie de disposiciones que, precisamente, hacen más efectiva la intervención o supervigilancia del Gobierno en materia de gastos de la Empresa, en tales condiciones que éstos no pueden ser alterados sin su aprobación, y todavía sin la aprobación legislativa, cuando se trata de las remuneraciones de su personal.

De manera que creo que la situación grave a que Su Señoría se refiere, no se va a producir en la Empresa, ya que el Gobierno y la Administración de ésta están sinceramente preocupados por que su régimen financiero sea serio y no se hagan gastos superfluos o innecesarios para la eficiente marcha de la Empresa.

El señor ALCALDE.— Señor Ministro; he comenzado por declarar la profunda satisfacción con que he visto la actitud viril y patriótica del Gobierno frente a estos problemas; pero tengo que recordarle a Su Señoría que los Gobiernos no se mantienen permanentemente y he demostrado que, por desgracia, han existido últimamente que han lucrado con el derroche y con la demagogia.

Temo entonces, por lo que pueda ocurrir en el porvenir, aunque dejemos sometido a la aprobación del Congreso el aumento de jornales, ya que ha sido precisamente el Congreso el principio causante del desastre tranviario.

Volviendo a mis observaciones acerca de la Empresa Nacional de Transportes, mis Honorables colegas saben que ésta se formó con un capital de \$ 150.000.000, cantidad que se había perdido casi totalmente el 30 de junio de 1947, fecha en la que éste ascendía a sólo \$ 12.988.073.24.

Y ¿qué ha pasado con las tarifas? Son elevadísimas y actualmente se habla de aumentarlas aún más, mucho más; se habla de 1.40 en tranvías y dos pesos en micros.

Un obrero tendrá que gastar en microbuses \$ 8 diarios en hacer dos viajes de ida y vuelta a su fábrica. Esta es la contribución de muchos padres y madres desgraciados a la demagogia que llevó a adquirir los tranvías y demás medios de movilización para hacer creer al pueblo que, tomándolos el Fisco, no sería necesario alzar las tarifas que estaban cobrando esas "empresas explotadoras y ladronas", como se decía.

Señor Presidente, sé que hay muchos Honorables Diputados que desean hacer uso de la palabra sobre esta materia. Por eso he querido referirme ahora sólo a estos puntos básicos.

Espero que llegue a todos los Honorables Diputados la convicción de que, cuando formulé cargos severos y fuertes a la Empresa, no falté a la verdad, sino que lo hice por servir a mi país por considerar que ello es en el orden político el primer deber de un patriota y de un caballero.

El señor COLOMA (Presidente).— Tiene la palabra el Honorable señor Atienza.

El señor ATIENZA.— Señor Presidente, creo que pocas veces el Parlamento se ha enfrentado a un problema de tanta importancia como el que actualmente se debate.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado es, indudablemente, una repartición pública que tiene, por muchos conceptos, un carácter fundamental en la vida del país.

Mucho se ha dicho con respecto a la Administración de esta Empresa, algunas veces con sobrada razón, como muy bien anotaba el Honorable señor Alcalde; otras veces, con perfecto desconocimiento del problema interno, y, aún, con perfecta injusticia.

Por eso, considero plausible el hecho de que se haya traído a la Honorable Cámara un problema de esta especie, porque permite a los que nos preocupamos, con cariño y sentimiento, de la cosa pública, ofrecer nuestro modesto aporte a un problema fundamental para la vida del país.

Lamento, sí, que el señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación no haya tenido, en esta oportunidad, el tiempo suficiente para enviarnos al Parlamento un proyecto que significara una mejor estructuración del servicio. Pero espero que él sabrá, con el conocimiento que tiene del problema, resolver, en otra oportunidad, estas dificultades, dándole, ojalá, una solución definitiva, para que la Empresa disponga de un servicio más efectivo y de un financiamiento más completo y adecuado, a fin de que pueda resolver no sólo el problema mismo de sus servicios, sino también los que se le presentan a su personal.

Tengo que lamentar también que, por la situación financiera del país, no haya podido considerarse en mejor forma, como hubiera sido de justicia, la situación de los obreros, y, muy particularmente, de los empleados ferroviarios.

Estos empleados de la Empresa, desde el año 1946, no han tenido aumentos, en circunstancias que el costo de la vida ha ido encareciendo en forma sumamente rápida. Y solamente hoy se le ofrece a este grupo de servidores de la Empresa apenas un aumento del veinticuatro por ciento,

que no los pone a tono con los aumentos recibidos por otras reparticiones en los años 1946, 1947 y aún 1948.

Ellos deberían recibir ahora, como compensación, una proporción mucho más alta que este veinticuatro por ciento. Indudablemente. Acaso, para ponerlos a tono con lo que en realidad deberían recibir, sería necesario haberles dado un cuarenta y tantos por ciento de aumento, a fin de que pudieran quedar a la altura que ha alcanzado hoy la carestía de la vida y con el mejoramiento económico que han tenido otros gremios del país en sucesivos aumentos.

El señor DIAZ.— Si Su Señoría continúa hablando así, el Honorable señor Alcalde lo va a calificar de comunista.

El señor COLOMA (Presidente).— Honorable señor Díaz...

El señor ATIENZA.— Lamento que estas circunstancias no hayan permitido al Gobierno ni al señor Ministro, atender a este mejoramiento económico en la forma que este grupo de servidores tenía perfecto derecho a esperar.

Espero, eso sí, que el señor Ministro, que está compenetrado de este problema, pueda en definitiva resolverlo, porque el aumento que se da a los empleados ferroviarios no es el que justificadamente les corresponde, ya que siempre los deja muy por debajo de lo que debieran alcanzar frente al alza exagerada del costo de la vida y frente a los aumentos que otros gremios han obtenido.

El señor DIAZ.— ¿Qué dice a esto el Honorable señor Alcalde? Diga ahora que el Honorable señor Atienza es demagogo...

El señor ALCALDE.— ¿Por qué?

El señor DIAZ.— Porque así trata siempre Su Señoría a los que piden aumentos de salario para los trabajadores.

El señor REYES.— El Honorable señor Alcalde ha coincidido con el Honorable señor Atienza.

El señor COLOMA (Presidente).— Ruego a los señores Diputados se sirvan guardar silencio.

El señor GODOY.— No hablan de las mayores entradas, sino de los mayores salarios.

El señor COLOMA (Presidente).— ¡Honorable señor Godoy!

El señor DIAZ.— Cuando se piden aumentos se habla de demagogos y de politiqueros.

El señor COLOMA (Presidente).— Honorable señor Díaz, ruego a Su Señoría se sirva guardar silencio.

Está con la palabra el Honorable señor Atienza.

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

El señor ATIENZA.— Con todo gusto.

El señor ALCALDE.— Señor Presidente, el Honorable señor Atienza me ha concedido una interrupción.

El señor COLOMA (Presidente).— Con la venia del Honorable señor Atienza, tiene la palabra Su Señoría.

El señor ATIENZA.— Sólo por un par de minutos.

El señor ALCALDE.— Parece que el Honorable Diputado comunista no ha comprendido mis palabras.

He declarado precisamente que serán éstos, mo-

mentos de angustia para los empleados y obreros ferroviarios porque el aumento que se les puede conceder es enormemente inferior al aumento del costo de la vida, el cual, a "grosso modo", he calculado en un treinta y ocho por ciento.

Aun más, agregué que esperaba que esta situación se pudiera remediar porque ya ellos tenían arreglado su método de vida y debió dárseles lo suficiente para mantenerlo. De manera que lo que tengo que decirle a mi Honorable colega señor Atienza es que estamos de acuerdo en los puntos fundamentales.

El señor DIAZ.— ¿Me permite una interrupción, Honorable señor Atienza?

El señor ATIENZA.— Como no.

El señor DIAZ.— Señor Presidente, con la venia del Honorable señor Atienza...

El señor COLOMA (Presidente).— Con la venia del Honorable señor Atienza, tiene la palabra Su Señoría.

El señor DIAZ.— El Honorable señor Alcalde ha manifestado que la demagogia había hecho presa en los servicios ferroviarios...

El señor REYES.— En el aumento...

El señor DIAZ.— ...que el Partido Comunista había sido el principal responsable de las muchas dificultades económicas que, en último término, ha tenido la Empresa. Nosotros y nuestros compañeros que están al frente de la Federación de Obreros Ferroviarios, defendiendo los intereses de los obreros de los Ferrocarriles, hemos luchado siempre por el mejoramiento económico y social de los obreros de la Empresa y también por su mejoramiento técnico, como ha quedado demostrado en el curso de nuestras intervenciones. Es a esto a lo que el Honorable señor Alcalde ha llamado "demagogia criminal" y por lo que nos ha insultado en la forma en que ha querido hacerlo.

Muchas gracias.

El señor ATIENZA.— De nada.

El señor ALCALDE.— Yo no he dicho eso.

El señor DIAZ.— Las palabras se escuchan como se pronuncian.

El señor COLOMA (Presidente).— Ruego a los Honorables Diputados se sirvan guardar silencio.

El señor ATIENZA.— Como he dicho, señor Presidente, el gremio de empleados ferroviarios no va a tener hoy lo que en realidad merece: no se le ha concedido lo que en justicia reclama.

Quiero hacer una declaración pública esta mañana aquí para decir al señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación que le pedimos nuevamente que estudie esta situación y ya que en este momento no puede ser reparado lo que yo llamaría una injusticia —aun cuando no haya habido el propósito de inferirla— ojalá que pueda serlo a corto plazo. El Diputado que habla pedirá al Gobierno y al señor Ministro, a quien sabe compenetrado de estos problemas con mucha elevación de criterio, que esto sea resuelto cuanto antes, porque se trata, en realidad, de una justicia reparadora.

Otro problema que deseo tratar referente a este mismo proyecto en debate, es el que se refiere a los jubilados. Yo, señor Presidente, y esto lo sabe también el señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, con quien he estado en contacto permanente a este respecto desde la legislatura ordinaria, esperaba que ahora hubiera sido posible reparar esta situación de verdadera

angustia en que vive el personal de jubilados de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. El señor Ministro ha tenido —lo declaro aquí amplia y categóricamente— el mejor propósito de hacerlo. Aun llegó a hacer al Diputado que habla la promesa muy justificada de que esto sería reparado, que él estaba compenetrado de que esto era necesario que se hiciera, que había urgencia en resolver este problema y que él enviaría un proyecto de ley al Congreso para reparar esta situación de verdadera indignación en que se encuentra el personal jubilado de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Desgraciadamente, como él me lo ha manifestado, por las circunstancias del Erario y por la situación financiera en que se encuentra el país, esto no ha podido ser resuelto.

El señor ROSSETTI.— También, el señor Ministro prometió enviar un proyecto, en el cual se contemplara la situación creada al personal que se retiró de la Empresa en 1944, que no pudo acogerse a la ley que estableció la compatibilidad del desahucio y la jubilación.

El señor ATIENZA.— Conuerdo con el Honorable señor Rossetti en la necesidad que existe de que se envíe por el Gobierno este proyecto al Congreso.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— En realidad, señores Diputados, hay algunas situaciones que es necesario arreglar.

Por lo demás no se puede decir que el Gobierno ha sido injusto al aumentar las remuneraciones del personal de la Empresa. El Gobierno no ha tenido el propósito de cometer ninguna injusticia. Se ha encontrado, sí, constreñido a fijar estas remuneraciones dentro del marco de las posibilidades financieras de la Empresa.

En todo caso, sobre todo con respecto al personal jubilado, debo decir que ya se están haciendo algunos estudios con el objeto de considerar estos casos a que se han referido algunos Honorables Diputados; y tan pronto como haya un financiamiento efectivo o aumenten los ingresos de la Empresa, se enviará al Congreso el proyecto respectivo.

En cuanto al caso a que se ha referido el Honorable señor Rossetti, referente a los empleados retirados en 1944, también se tendrá presente cuando se envíe el proyecto a que acabo de aludir.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— ¿Me permite, señor Ministro?

También sería conveniente que se enviara un proyecto que contemplara la situación de los pensionados, que forman un total de 900, y que disfrutan de una pensión media de 352 pesos mensuales.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— ¿Su Señoría se refiere a los pensionados por accidentes dentro del servicio?

El señor ESCOBAR (don Andrés).— Me refiero al pensionado que ha perdido al familiar que trabajaba en la Empresa.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Esta situación se va a arreglar en el proyecto que el Gobierno enviará y en el que se contemplará, especialmente, la situación de estos pensionados.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— Yo quiero

insistir en esto, señor Ministro, como lo hice en la Comisión de Vías y Obras Públicas. Deseo recordarle al señor Ministro la promesa que hizo en el seno de la Comisión para que, a la brevedad posible, estas pensiones puedan ser reajustadas, por lo menos, en un 75 por ciento, porque lo contrario sería ver continuar vegetando en la misma situación en que ahora se halla esta gente, que ha visto perder la vida a sus cónyuges en actos de servicio. En otras palabras, si no se arregla la angustiosa situación por que atraviesa esta gente, con sus actuales pensiones se van a morir de hambre.

Por eso es indispensable que cuanto antes se remita este proyecto.

Muchas gracias, Honorable Diputado.

El señor ATIENZA.— Continúo, señor Presidente.

Voy a terminar en breves momentos para acelerar el despacho del proyecto.

Celebro mucho la declaración del señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, al decir aquí, confirmando lo que me había dicho en una ocasión anterior, que está estudiando la posibilidad de hacer una justa reparación al personal de jubilados de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, sobre todo, si se toma en cuenta que hoy, por las circunstancias que todos sabemos, no ha podido ser considerado en este proyecto.

Con la declaración del señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, hecha en este recinto, que la sé sincera, se satisfarán a breve plazo los anhelos de este personal, a nombre del cual se la agradezco, ya que sé que el señor Ministro está dispuesto a reparar la angustiosa situación económica en que se encuentran esos ex servidores de la Empresa.

El señor TOMIC.— ¿Me permite una interrupción, Honorable Diputado?

El señor ATIENZA.— Voy a concederle una interrupción al Honorable señor Cañas Flores, que me la había solicitado primero.

El señor CAÑAS FLORES.— Renuncio a hacer uso de ella, Honorable colega.

El señor ATIENZA.— No tengo inconveniente en concederle la interrupción que me había solicitado el Honorable señor Tomic.

El señor TOMIC.— Voy a aprovechar la interrupción que me ha concedido el Honorable señor Atienza, para referirme a dos materias que guardan estrecha relación con el proyecto de ley en debate.

Quiero solicitar del señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación que al redactarse el Decreto Supremo que menciona el artículo décimo de este proyecto, se tengan en cuenta las muy justas aspiraciones del personal del Ferrocarril de Arica a La Paz, cuyas exigencias de vida son más duras que las del personal normal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. El creciente aumento del costo de la vida; la absoluta escasez de artículos alimenticios; las penosas condiciones de trabajo en que muchos de ellos deben desempeñarse justifican plenamente lo que pido.

Asimismo, señor Presidente, quiero rogar al señor Ministro, que se dicte cuanto antes el decreto que distribuye los fondos provenientes de

la enajenación de los bienes del ferrocarril de Caleta Buena a Negreiros.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Tan pronto como este proyecto sea ley de la República, no habrá inconveniente en acceder a lo solicitado por el Honorable Diputado.

El señor TOMIC.— ¡Ojalá, señor Ministro!

Estos dineros hacen mucha falta en la provincia de Tarapacá, para obras muy importantes que hay necesidad de terminar en ella, especialmente la Escuela de Artesanos, a la que espero que el Gobierno le dé pronto término.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— El Ministerio a mi cargo estaba interesadísimo en llevar a cabo esta obra; pero hubo inconvenientes de carácter administrativo.

Una vez que sea ley de la República este proyecto, no habrá inconveniente en dar término a esa obra.

El señor TOMIC.— Debo hacer presente al señor Ministro que al tener yo el honor de propiciar esta obra en la Cámara, se iba a financiar con 5.000.000 de pesos, y su costo actual es ya de más de 15.000.000, y no está terminada.

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

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— Está con la palabra el Honorable señor Atienza.

El señor ATIENZA.— Voy a conceder una interrupción con mucho gusto a Su Señoría.

El señor REYES.— Me parece, señor Presidente, que no está considerado en el proyecto un inodestísimo personal que tiene la Empresa de los Ferrocarriles y que no está encasillado en el escalafón que ella contempla. Me refiero al de los porta-equipajes, de cuya situación me ocupe hace algún tiempo en esta Honorable Cámara.

En esa oportunidad me referí a las modestas rentas de estos servidores. Ultimamente, a ellos se les dió una gratificación de 500 pesos en circunstancias que les correspondían dos mil pesos. Creo que el Gobierno prometió devolverles la cantidad de mil quinientos pesos, que se les adeuda. No sé si esto se habrá hecho y es de urgencia que se repare dicha omisión. Creo que convendría también establecer en el actual proyecto un aumento para las modestas remuneraciones de este personal, que en la actualidad son de 500 pesos.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— En estos momentos no se puede, Honorable Diputado, por se va a estudiar más adelante su situación.

El señor REYES.— Pero, señor, esta gente no tiene con qué comer. Se puede decir que solamente en verano reciben remuneración del público; en invierno tienen que estar sometidos a ración de hambre, empeñando sus pocas prendas.

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

El señor REYES.— Yo le pido al señor Ministro que, así como va a estudiar, con mucha justicia la situación del personal jubilado de la Empresa, estudie también la situación de este mo-

desto personal, a fin de que puedan aumentar-se sus emolumentos.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Eso sí, señor Diputado.

El señor ATIENZA.— Concluyo, señor Presidente, manifestando que espero que pronto sea posible reparar esta situación, que no ha correspondido al aumento que realmente debía tener el personal de empleados y obreros de la Empresa de los Ferrocarriles. Insisto en manifestar que este personal, no ha sido atendido como debió haberlo sido.

También espero que el personal ferroviario jubilado tenga pronto esta reparación indispensable, que viene reclamando desde hace mucho tiempo, y estoy seguro que ahora obtendrá lo que reclama con tanta justicia.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— Tiene la palabra el Honorable señor Cañas Flores.

El señor CAÑAS FLORES.— Señor Presidente.

El señor GODOY.— Honorable señor Cañas Flores, ¿podría permitirme un minuto?

El señor CAÑAS FLORES.— Justamente voy a ocupar los minutos que quedan, Honorable Diputado.

El señor GODOY.— Es un minuto, no más.

El señor CAÑAS FLORES.— Si es un minuto, con mucho gusto, Honorable Diputado.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— Con la venia del Honorable señor Cañas Flores, puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor GODOY.— Muy agradecido, señor Presidente.

Estimo que no puede quedar en la Sala, sin que se sienta la injusticia del concepto, la idea de que los empleados ferroviarios y obreros de esa industria puedan resultar los culpables del desfinanciamiento de la Empresa en virtud de los reajustes de sueldos que se hicieron a ellos, particularmente cuando se produjo un cambio del régimen político en 1938.

Creo que lo que ha sucedido con este personal, como con los demás asalariados y empleados del país, es que la condición de ellos anteriormente era muy desnivelada, y que el nuevo Gobierno procedió a reajustar los sueldos y salarios dándoles una mayor capacidad adquisitiva: creo que eso es todo. A la vez para los capitalistas y para los empresarios, esto se tradujo en mayores ganancias.

Aquí se escandalizan y se echan cenizas sobre la cabeza cuando se habla de mayores sueldos y salarios, pero guardan silencio cuando se trata de las mayores utilidades y ganancias.

Nada más, señor Presidente.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— Puede continuar Su Señoría.

El señor CAÑAS FLORES.— Señor Presidente, es útil, al discutir esta materia, dejar establecido que por primera vez llega al Congreso Nacional un proyecto de ley sobre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado que dice la verdad y la notifica para el futuro a los señores parlamentarios.

Es un proyecto de ley, en el fondo, de justicia, pero que no la contempla toda, como ya se ha expresado por algunos señores Diputados.

Este proyecto dice la verdad en cuanto comunica que se va a poner término de una vez por to-

das, a esa deuda mutua que Empresa y Fisco han mantenido durante largos años. Desde luego, señor Presidente, el artículo 1.º, como también el inciso 4.º del artículo 4.º y el artículo 11, establecen estas condonaciones de deudas, y se termina así con la deuda enorme que la Empresa tenía con el Fisco y, por otra parte, con ciertos cobros que el Fisco debía hacer a la Empresa, aun cuando todos sabíamos que ni una ni otra iban a arreglarse nunca en definitiva. Esto hay que celebrarlo, pero, al mismo tiempo que eso se celebra, hay que lamentar que se deje establecido en la ley, en forma perentoria, que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado nunca podrá financiarse por sí misma.

No creo, como el Honorable señor Rossetti, que la historia de la ley va a establecer que sólo en casos eventuales se podría hacer esto...

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— No, señor Diputado. Se trata de una disposición recomendada por la Comisión de Hacienda.

El señor CAÑAS FLORES.— La disposición que voy a leer, señor Ministro...

El señor ROSSETTI.— Se cambió.

El señor CAÑAS FLORES.— ...está cambiada y se mantiene la disposición de la Comisión de Hacienda.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Ella dice: "si eventualmente la Empresa recurriere..."

El señor CAÑAS FLORES.— Exactamente. Contiene mucho de lo que dispone el proyecto, porque dice:

"Antes del 1.º de julio de cada año, con la debida justificación..." es decir, cuando eventualmente sea necesario.

El señor ROSSETTI.— Todo esto se desprende de la historia de la ley...

El señor CAÑAS FLORES.— Evidente. Pero creo que la historia de la ley sólo está bien para citarla y discutirla en litigios ante los Tribunales. En el orden administrativo, todos sabemos que se rien y nos reímos de la historia de la ley. Eso lo hemos visto en cien modificaciones o más. Por eso, en este caso, hubiera querido que quedara perentoriamente establecido en la historia de la ley, que este juego de deudas y mutuos entre la Empresa y el Fisco termina definitivamente.

Por desgracia, el señor Ministro ya ha declarado y reconocido que nunca los Ferrocarriles del Estado se han financiado y que nunca se financiarán por sí solos. Es lamentable llegar a esta conclusión cuando se trata de una empresa del Estado, en circunstancias que podría ocurrir que en manos de particulares no solamente se financiará satisfactoriamente, sino que podría obtener posiblemente importantes utilidades.

El señor ESCOBAR (don Andrés).— En manos de buenos funcionarios marcharía correctamente.

El señor CAÑAS FLORES.— Creo que los buenos funcionarios han desempeñado también su papel.

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

El señor CAÑAS FLORES. Con todo gusto.

El señor ALESSANDRI (Ministro de Hacienda).— Como ya he tenido oportunidad de expresarlo en el seno de la Comisión de Hacienda, en el problema ferroviario hay que considerar dos aspectos. Uno es de orden administrativo, que es indispensable estudiar, y que puede ser objeto de críticas justificadas. Pero hay también un problema técnico que generalmente se olvida.

En efecto, existe en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado una situación desmedrada, que viene arrastrándose desde hace muchos años y que no podríamos imputar a determinados Gobiernos, porque deriva de la falta de elementos materiales necesarios para modernizar el equipo y hacer un servicio económico.

En consecuencia, repito, la actual situación de la Empresa se debe, en buena parte, a errores cometidos a través de muchos años, por falta de previsión para los días actuales, y por no disponer hoy día de los elementos necesarios para ofrecer al público un servicio mejor y más económico.

Así que mientras el país no disponga de algunos miles de millones que se necesitan con este objeto, se va a mantener una situación de dificultad, por más adecuada que sea la administración de la Empresa.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación). — Al hablar hace un momento había expresado lo mismo.

Los capitales que la Empresa requiere para su modernización, como dice el señor Ministro de Hacienda, no existen actualmente.

El señor CAÑAS FLORES. — Continúo.

Creo, a propósito de la interrupción del señor Ministro de Hacienda, que no son estos los ferrocarriles que están en peor situación en el orden financiero, tanto en cuanto a los aportes que el Fisco les proporciona como al estado del material.

Los que hemos tenido oportunidad de conocer otros ferrocarriles, podemos decir que los hay en peores situaciones en este orden. Pero, señor Presidente, no tienen déficit como los que presentan los ferrocarriles chilenos. Tampoco se observan en ellos los efectos de la falta de ética de la política chilena, que, como el Honorable señor Alcalde lo ha señalado acertadamente, se entromete en la administración, mezclándose en ella profundamente y con fines proselitistas.

Eso lo hemos visto en forma demasiado patente a través de los últimos once años y todas las medidas que se han querido proponer para remediar estos males han sido siempre insuficientes.

De tal manera que ¿cuál es el daño profundo que se ha causado a la Empresa en esta materia, y que ahora se nos dice que se trata de evitar? Es indudablemente la intromisión de factores extraños a una buena administración, especialmente de elementos politiqueros.

Me consta la terquedad que ha habido entre los altos funcionarios para evitar que la politiquería siga carcomiendo la organización, la disciplina y, en definitiva, los fondos mismos de la Empresa.

Pero, señor Presidente, el proyecto no es sincero en este aspecto. No es sincero porque va a continuar, a partir del ejercicio próximo, la misma danza de deudas mutuas que hemos venido criticando.

Desde luego, establece el artículo 4.º, inciso primero:

4.º—Reemplázase el artículo 33 por el siguiente: "Fijase en un 2 por ciento de las entradas de la Empresa la retribución anual a favor del Fisco por el capital y fondos de explotación entregados a los Ferrocarriles para su administración, ex-

cluyéndose, para estos efectos, los aportes o subvenciones fiscales.

¡Pero si esto es ilusorio! Esta disposición no va a poder ser cumplida, porque se ha establecido, año a año, que el déficit de la Empresa es siempre efectivo y, de acuerdo con la declaración ministerial, tampoco podrá remediarse en el futuro, aunque este proyecto llegue a ser ley de la República; de modo que la disposición indicada no se va a poder cumplir nunca.

¿Qué queda entonces que esperar, señor Presidente?

Que el Gobierno, si es que hay continuidad en las labores ministeriales y dadas la capacidad y buenas intenciones de los responsables actuales de las Carteras pertinentes, enfoque el mal que estamos denunciando, este mal que no sólo nosotros mismos, sino la propia Empresa tiene que lamentar.

El señor ROSSETTI. — ¿Me permite, Honorable Diputado? Convendría también que el Gobierno se propusiera enviar al Congreso un proyecto de ley general de transportes que impidiera la competencia desleal que hacen al Estado las empresas de transportes particulares, cosa que no ocurre en ningún otro país del mundo.

El señor CAÑAS FLORES. — ¿Por qué desleal? Las empresas particulares no tienen ningún privilegio.

El señor REYES. — El público las prefiere y nada más.

El señor ROSSETTI. — Prácticamente esas empresas particulares son privilegiadas porque no pesa sobre ellas ninguna de las obligaciones que se imponen a los Ferrocarriles del Estado.

—VARIOS SEÑORES DIPUTADOS HABLAN A LA VEZ.

El señor BERMAN. — El proyecto de ley general de transportes lo presentó el propio Partido Comunista y fué aprobado en Consejo de Gabinete.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental). — Tiene la palabra el Honorable señor Cañas Flores.

El señor CAÑAS FLORES. — Voy a llegar pronto al tema a que se refiere el Honorable señor Rossetti, pero antes quisiera establecer qué número, qué porcentaje de pasajes liberados es el que la Empresa otorga actualmente, porque creo que uno de los más elevados en el mundo es el que se otorga por una empresa de la capacidad de la nuestra. Esto debe terminarse, y es lamentable que no haya disposiciones que digan que sólo por ley de la República se pueden conceder pasajes liberados. Ya sabemos cómo este vicio llegó a extremos inauditos hace algunos años en vísperas electorales...

—VARIOS SEÑORES DIPUTADOS HABLAN A LA VEZ.

El señor VARGAS PUEBLA. — Especialmente en este Gobierno.

El señor CAÑAS FLORES. — No me consta que eso haya ocurrido en este Gobierno, pero sí puedo afirmarlo respecto de Gobiernos anteriores, a partir de 1938. En ese año y los inmediatos se otorgaron pasajes en la forma más impúdica que Chile ha conocido y se concedieron hasta trenes especiales para afrontar mejor las contiendas electorales. Todo esto ha sido pernicioso para la

vida del país. Por eso, presentaré una indicación en el sentido de que sólo por ley de la República se pueda otorgar pasajes liberados y que esta facultad la ejerza sólo el Director General de los Ferrocarriles.

El señor DIAZ.— Sería quitarle a los obreros un derecho que tienen.

El señor CAÑAS FLORES.— No, señor. Ellos lo tienen con toda razón y no lo discuto; pero, a través de ellos, se infiltran los contrabandistas de la política.

—**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor DIAZ.— Pero Su Señoría tiene también pasaje liberado.

El señor CAÑAS FLORES.— ¿Cómo, Honorable Diputado?

Si se quiere quitar esta franquicia a los parlamentarios, yo estaría encantado, pues uso los ferrocarriles dos o tres veces en el año. Pero, señor Presidente, yo me hago cargo del caso de los parlamentarios del norte o sur del país; entonces habría llegado el caso de ir pensando en poner la dieta a tono con los gastos que ocasionaría la suspensión de esta franquicia.

Yo creo, señor Presidente, que, primero que todo, el personal de la Empresa tiene derecho a pasajes liberados; pero es necesario que esto esté señalado por una ley de la República y no quede al mero capricho de los peticionarios o a las órdenes ministeriales el otorgarlos, lo mismo que la concesión de otras granjerías de esta especie.

—**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor CAÑAS FLORES.— Por otra parte, señor Presidente, me parece que la disposición que permite a la Empresa recibir cheques en pago de pasajes, fletes y otros servicios, debiera ser suprimida. Sabemos, Honorable Presidente, que ha habido ocasiones en que la Empresa se ha visto frente a situaciones desagradables en esta materia. Es muy fácil evitar tales situaciones, con un vale vista bancario, en lo cual no hay ninguna contingencia para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El señor ROSSETTI.— Se modificó esa disposición en la Comisión de Hacienda.

El señor CAÑAS FLORES.— ¿En qué se modificó?

—**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor CAÑAS FLORES.— Pero es una lástima que algún miembro de la Comisión no nos hubiera informado de ello.

El señor BRANES.— La lástima es que Su Señoría no hubiera oído al Diputado informante de la Comisión de Hacienda, lo que dijo, precisamente, sobre esta materia.

El señor CAÑAS FLORES.— No lo oí.

—**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor CAÑAS FLORES.— Revisaré la versión oficial, para imponerme si ella está conforme con lo que Su Señoría ha manifestado.

El señor BRANES.— Si su Señoría duda de las palabras del Diputado Informante...

—**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor CAÑAS FLORES.— No dudo, Honorable Diputado.

El señor BRANES.— Su Señoría tiene a la mano el Boletín impreso...

El señor CAÑAS FLORES.— No dudo, pero todos tenemos derecho...

El señor BRANES.— ¿Me perdona, Honorable Diputado?

El señor CAÑAS FLORES.— Con todo gusto.

El señor BRANES.— Su Señoría tiene el Boletín N.º 6321, en que figura el informe de la Comisión de Vías y Obras Públicas; pero si revisa el impreso a roneo de la Comisión de Hacienda, se encontrará con que, en la página tercera, parte final, se haya la modificación que la Comisión de Hacienda introdujo a este respecto en el proyecto y que ha sometido a la consideración de la Honorable Cámara...

—**HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.**

El señor CAÑAS FLORES.— Muy agradecido.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— Puede continuar el Honorable señor Cañas Flores.

El señor CAÑAS FLORES.— No obstante lo expuesto por el Honorable señor Branés, veo que se mantiene el pago con cheques, de manera que no venía muy al caso su interrupción.

El señor BRANES.— Lamento que Su Señoría no haya estado en la Sala cuando usó de la palabra el Diputado informante y se refirió a esta materia.

El señor CAÑAS FLORES.— Queda aclarado el concepto y le devuelvo el honor que esto significa para Su Señoría; pero lo que yo quiero es que se termine el pago con cheques.

En relación con esta forma de pago, conocemos una historia bastante desgraciada; pero no queremos traerla a colación, porque no interesa remover arenas mal olientes de la historia de tiempos no muy lejanos de este país...

El señor BERMAN.— Cuéntela, no más.

El señor CAÑAS FLORES.— Con el sistema del vale vista bancario, la Empresa queda garantida para siempre. Así como el viajero corriente que llega a la ventanilla para adquirir su pasaje, debe adquirir su pasaje, debe sacar el dinero del bolsillo para pagar su boleto, dejemos también que el que toma pasajes en gran cantidad o que toma trenes de lujo especiales para campañas políticas u otros objetos, pague en la misma forma.

Haré la indicación correspondiente en este sentido...

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

El señor CAÑAS FLORES.— Perdóneme, Honorable Diputado. Yo tenía intención de poner término a mis observaciones antes del término de la hora, para que pudiera votarse la clausura del debate. Pero como tengo algo más que decir antes de eso, voy a continuar hasta el término de la hora para proseguir en la sesión de la tarde. De modo que concederé, entonces, con todo gusto, la interrupción que desea Su Señoría.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— Tiene la palabra el Honorable señor Branés.

El señor BRANES.— Había sido también nuestro propósito, como dice el Honorable señor Cañas Flores, Honorable Presidente, haber terminado el debate en general de este proyecto en esta sesión de la mañana de hoy, votándolo al término de ella.

Además, yo había formulado indicación para que entráramos de inmediato a tratarlo en particular. Creo que en la sesión de dos y media a cuatro de la tarde podría realizarse la discusión particular de este proyecto.

Pero debo decir a Su Señoría lo que me va a resucuchar.

Yo expliqué en la Sala el inciso segundo de la modificación introducida por la Comisión de Hacienda al artículo 4.º del proyecto, que establece que, con la firma de los Ministros de Hacienda y de Obras Públicas y Vías de Comunicación, el Presidente de la República dictará un reglamento en el cual "se fijarán normas especiales para determinar las garantías o resguardos que deban rendir las personas que se acojan a este sistema de pago" con cheques. Por consiguiente, no hay lugar para la inquietud que Su Señoría ha manifestado en estos momentos, inquietud que fué compartida por nosotros en la Comisión de Hacienda, sin saber que Su Señoría también la iba a experimentar, aunque debíamos haberlo supuesto.

Repito, pues, que se estableció en forma taxativa y categórica en el proyecto una disposición por la cual el Ejecutivo reglamentará la facultad del Director General de la Empresa para recibir cheques, sobre todo para que este alto funcionario tenga el resguardo correspondiente. De tal manera que en lo sucesivo no habrá cheques protestados. Incluso los vales vista o depósitos se harán en la forma bancaria, indiscutible y necesariamente, para que el señor Director de los Ferrocarriles quede resguardado. Así que no se van a vulnerar los principios de la ley de cheques, como lo permitía el proyecto primitivamente aprobado por la Comisión de Vías y Obras Públicas, y la Empresa de los Ferrocarriles del Estado quedará a salvo de contingencias de esta clase.

Quien tome pasajes en gran cantidad o tome trenes de lujo, como dice Su Señoría, para campañas políticas u otros objetos, sean industriales o productores, deberán tener previamente el resguardo necesario para poder girar el cheque correspondiente.

El señor CAÑAS FLORES.— Me alegro, señor Presidente.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— ¿Me permite, Honorable Diputado?

Este sistema de franquicias debe darse sólo a los clientes habituales, porque los ocasionales es lógico que paguen en dinero.

El señor CAÑAS FLORES.— Me alegro, señor Presidente de haber promovido este debate sobre la materia a que me estaba refiriendo, porque se trata de resguardar al máximo los intereses de la Empresa y evitar que, en el futuro, se produzca lo que, como decía, ya se ha producido.

Deseo hacer presente, además, señor Presidente, que soy partidario de que esta disposición se esta-

blezca en una ley y no en un reglamento, como me sugería el Honorable señor Brañes. El reglamento no puede ir más allá de la ley de cheques, tiene que encerrarse dentro de dicha ley.

El señor MERINO (Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación).— Pero se pueden establecer allí las garantías.

El señor CAÑAS FLORES.— Evidentemente, pero en forma tal que o se va a barrenar la ley de cheques o se va a suprimir su vigencia en los Ferrocarriles.

En cambio, en una ley podremos tomar medidas más seguras, y a eso obedecen las indicaciones que voy a formular.

Antes de continuar el debate, quiero manifestar que estimo que la indicación del Honorable señor Brañes para entrar en esta misma sesión a la discusión particular, no puede aprobarse, porque ella impediría que se estudiaran las indicaciones que los parlamentarios vamos a hacer.

Si celebráramos una sesión en la noche y las Comisiones de Hacienda y de Obras Públicas y Vías de Comunicación se reunieran de inmediato para discutir estas indicaciones, sería aceptable ese criterio; pero como la discusión va a continuar a las 4 de la tarde, sería imposible formarse una idea de lo que va a discutirse.

No creo, por lo tanto, que ese sea el procedimiento.

El señor BRAÑES.— ¿Hay indicaciones?

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— Sí, Honorable Diputado.

El señor CAÑAS FLORES.— Hay varias, y yo voy a hacer otras; por lo tanto, desearía que se tomara un acuerdo respecto a la hora.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— De acuerdo con el Reglamento, tengo que someter a votación la indicación propuesta por el Honorable señor Brañes, en carácter de Comité.

El señor CAÑAS FLORES.— Muy bien, pero fijemos las cuatro de la tarde como hora hasta la cual podrán presentarse indicaciones y acordemos celebrar una sesión en la noche.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— Se pueden presentar indicaciones hasta que se cierre el debate.

El señor CAÑAS FLORES.— Pero los diputados que estamos haciendo uso de la palabra tenemos que volver un cuarto para las 3, por lo que no nos quedará tiempo suficiente para redactar las indicaciones que deseamos formular.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— Mientras haga uso de la palabra Su Señoría, no se podrá cerrar el debate.

Ha llegado la hora. Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 13 horas.

ENRIQUE DARROUX P.  
Jefe de la Redacción.