

## Sesión 21.a extraordinaria, en Martes 4 de Noviembre de 1941

(Sesión de 16 a 19 horas)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ROSENDE, SANTANDREU Y DE LA JARA

### INDICE GENERAL DE LA SESION:

- I.—Sumario del Debate.
- II.—Sumario de Documentos.
- III.—Acta de la Sesión Anterior.
- IV.—Documentos de la Cuenta.
- V.—Tabla de la Sesión.
- VI.—Texto del Debate.

#### I.—SUMARIO DEL DEBATE

1. Con el objeto de tramitar un acuerdo de comités, se suspende la sesión por cinco minutos.
2. Se da cuenta de un acuerdo de comités, en conformidad al artículo 42 del Reglamento.
3. Los señores Aldunate, Vargas Molinade, Tomić y Marín, rinden homenaje al Octavo Congreso Eucarístico Nacional. El señor Coloma agradece, en nombre de los Diputados católicos, a todos los sectores de la Cámara, la demostración de tolerancia y de bondad, que ha hecho posible este homenaje.
4. Se pone en discusión el proyecto que consulta recursos para el financiamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y es aprobado en general.

5. El señor Sepúlveda Rondanelli comenta algunos conceptos emitidos por el Presidente de la Sociedad de Fomento Agrícola de Temuco, en el discurso pronunciado con motivo de la celebración de la Exposición Agrícola de ese pueblo.
6. El señor Melej da término a la respuesta que iniciara en la sesión anterior, a las observaciones formuladas por el señor Concha, sobre la publicación de las versiones de las sesiones de la Cámara e impresión de sus Boletines.
7. El señor González Madariaga aboga por una oportuna y más eficaz distribución de abonos en la provincia de Chiloé y solicita al efecto el envío de un oficio al señor Ministro de Agricultura.
8. El señor González Madariaga se refiere al problema de la carestía de la cerveza en la provincia de Chiloé, y solicita el envío de un oficio al señor

Ministro de Hacienda sobre el particular.

9. El señor Izquierdo formula observaciones sobre el alza de las tarifas de los vapores de la Compañía Sudamericana y solicita el envío de oficios, a nombre de la Cámara, a los señores Ministros de Agricultura, de Fomento y de Comercio al respecto. La Cámara acuerda enviarlos en su nombre.
10. El señor Yrarrázaval insiste en observaciones anteriores, acerca de las necesidades camineras de la provincia de Maule, y solicita al efecto se envíe oficios a los señores Ministros de Fomento y de Hacienda.
11. El señor Baraona solicita se dirija oficio, a nombre de la Cámara, al señor Ministro de Fomento a fin de que tenga a bien obtener del Ejecutivo la inclusión en la convocatoria al presente período extraordinario de sesiones, del proyecto, de que es autor Su Señoría, que beneficia a la industria pesquera. La Cámara acuerda enviarlo en su nombre.
12. El señor Acharán Arce formula observaciones sobre el alza de las tarifas ferroviarias y formula un proyecto de acuerdo al respecto.
13. El señor Acharán Arce se refiere a la declaración de sobreproducción de calzado y del arroz, decretada por el Ejecutivo, y solicita el envío de un oficio al efecto al señor Ministro de Fomento.
4. El señor Acharán Arce hace presente la conveniencia de restablecer la vigencia del decreto que establece que para la construcción de toda obra fiscal deben solicitarse propuestas públicas.
15. El señor Acharán Arce se refiere a la

supresión de un tren de pasajeros que corría entre Valdivia y Osorno y al problema de la construcción de caminos y solicita el envío de un oficio al señor Ministro de Fomento.

16. El señor Acharán Arce solicita que el oficio relacionado con el alza de las tarifas ferroviarias, que había solicitado se enviara a nombre de la Cámara sea enviado a nombre de los Diputados liberales.
17. El señor Abarca formula observaciones acerca del vigésimocuarto aniversario de la Revolución Rusa.
18. El señor Escobar (don Andrés) solicita se dirija oficio al señor Ministro de Fomento a fin de que obtenga de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado el cumplimiento de la ley que asignó un sueldo a los porta-equipajes de dicha Empresa.

## II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS

1. Informe de la Comisión de Gobierno Interior, recaído en un proyecto originado en un mensaje que modifica la ley número 6,880, que fijó la planta y sueldos de los Servicios de Investigaciones, Identificación y del Laboratorio de Policía Técnica, en la parte que se refiere al aumento de las pensiones para el personal de las ex-policías fiscales.
2. Solicitud particular.

## III.—ACTA DE LA SESION ANTERIOR

No se tomó ningún acuerdo relacionado con el acta de la sesión anterior.

## IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA

N.º 1.—Informe de la Comisión de Gobierno Interior.

Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Gobierno Interior

base a informar el proyecto de origen del Ejecutivo, que modifica diversas disposiciones de la ley 6,880, de 8 de abril de 1941, que fijó la planta y sueldos del personal de Investigaciones, Identificación y Pasaportes.

La idea matriz de este proyecto consiste en establecer por medio de una ley la interpretación que el Gobierno ha dado al artículo 2.º transitorio de la ley 6,880; que dice:

“Artículo 2.º Las jubilaciones, pensiones y montepíos de Carabineros, Policías, Investigaciones e Identificación, serán aumentados en un 30% los que sean inferiores a \$ 500 mensuales, en un 25% los comprendidos entre \$ 500 y \$ 1,000, y en un 20% los restantes; y los desahucios y pensiones de los jubilados de Carabineros, Policía de Investigaciones e Identificación, decretados y modificados con posterioridad al 24 de diciembre de 1938 y hasta la fecha de la vigencia de esa ley, se reajustarán a los sueldos que les correspondan y a los que la presente ley consulte para iguales funciones o cargos.

El personal de Policías y Carabineros que fué afectado por la ley número 4,075, el 29 de julio de 1926, que en su carácter de emergencia redujo sus sueldos en un 15%, percibirá un mejoramiento de sus pensiones en este mismo porcentaje, aumentado en un 15%.

En todo caso, las pensiones, jubilaciones y montepíos quedarán sujetos a las disposiciones de la ley que les fija un límite máximo.

Los beneficios que se conceden por este artículo se imputarán a los recursos que producirá la aplicación de la presente ley.”

El estudio de esta disposición legal hay que hacerlo con referencia a lo que dispone el artículo 6.º de la ley 6,651, de 9 de septiembre de 1940, que aumentó los sueldos del personal de Carabineros, artículo que dice:

“Artículo 5.º—Al personal de las ex policías fiscales que obtuvo su jubilación o retiro antes de la fusión con el Cuerpo de

Carabineros en el año 1927, se le computará su retiro con arreglo al último sueldo policial que rigió por decreto ley N.º 754, de 16 de noviembre de 1925, no pudiendo concederse pensión menor de \$ 300 mensuales”.

Del examen de estos artículos se desprende que las pensiones del personal de ex Policías Fiscales fueron mejoradas por ambas leyes lo que a juicio del Gobierno aparentemente no tiene explicación por cuanto la ley 6,880 comenzó a regir tres meses y diecinueve días después de dictada la 6,651 y por tanto considera inexplicable que con tan escasa diferencia de tiempo se haya concedido un doble beneficio a dicho personal.

Ante esta situación el Gobierno ha dado a la disposición trascrita de la ley 6,880, una interpretación que apartándose de las claras disposiciones del artículo 2.º transitorio de la ley 6,880, establece que los aumentos para el personal de las ex Policías deben calcularse respecto del monto de las pensiones que regían antes de la dictación de la ley 6,651 y aplicar las disposiciones de la ley 6,880 sólo en los casos en que el aumento que fijó la 6,651 fuera inferior al de la 6,880, aplicación que se haría sólo hasta enterar el porcentaje que establece esta última ley.

Por ejemplo, una pensión de \$ 12,000 anuales quedó con \$ 14,000 con la aplicación de la ley 6,651. Como de acuerdo con la ley 6,880 esta pensión debe experimentar un aumento del 25%, o sea \$ 3,000, el Gobierno sólo decretaría en este caso en cumplimiento de la ley 6,880 un aumento de \$ 1,000 anuales.

El Ejecutivo da a entender en el Mensaje que su interpretación no está ajustada a derecho, por cuanto inicia un proyecto de ley a fin de sancionarla y evitar las reclamaciones administrativas de quienes puedan considerarse con derecho a acogerse a las disposiciones de la ley 6,880, sin la limitación impuesta por el Gobierno.

Analizado este problema de acuerdo con las normas establecidas en el Código Civil para la interpretación de la ley, apare-

ce errado el criterio del Gobierno, toda vez que el artículo 19 de dicho Código dispone que cuando el sentido de la ley es claro, no se desatenderá su tenor literal, a pretexto de consultar su espíritu.

Más todavía, el proyecto de ley sobre aumento de sueldos del personal de Investigaciones fué observado por el Gobierno pero no hizo en el Mensaje correspondiente ninguna objeción al nuevo aumento que se otorgaba a las pensiones de los ex Policías, lo que da a entender que en esa época no le mereció ninguna duda u oposición dicho aumento.

El personal de ex Policías Fiscales reclama en consecuencia y con razón que se cumplan cabalmente las disposiciones de la ley 6,880, fundado principalmente en que ya se encuentran tramitados los decretos que reajustan las pensiones de Oficiales y Tropa de Carabineros en retiro, sin que se les haya aplicado cortapiza alguna.

Respecto a este último punto cabe hacer presente que el personal de ex Policías obtuvo su retiro a base de sueldos exigüos, como quiera que dejaron de prestar servicios antes que se produjera el aumento que favoreció a Carabineros.

¿Es lógico, en consecuencia, aplicar un marco estricto para las pensiones bajas y uno amplio para las altas?

Casi puede dejarse sin contestación esta pregunta, porque salta a la vista una conclusión, y ella es que este criterio no es aceptable.

Los ex Policías son pocos; el tiempo los ha ido diezmando, los que viven en su mayoría están enfermos, porque sufren ahora las consecuencias de la vida policial, que para ellos fué dura, porque con un personal muy inferior en número tenían que velar noche y día por el orden y la tranquilidad de la República.

No es halagador para ellos que en el caso de sus vidas se les niegue un mejoramiento de sus pensiones, tanto más cuanto que en el año 1924 los Poderes Públicos preocupándose de su situación económica dieron lugar a la ley 4,013, de 22 de mayo de 1924, ley que dispone que los Jefes, Oficiales e individuos de tropa de las

Policías Fiscales de la República, que hubieren obtenido su retiro o jubilación a la fecha de promulgación de dicha ley, tendrían derecho a que se les computaran sus pensiones con arreglo y en relación a los sueldos de que goce el personal policial en servicio activo.

Este beneficio que sin duda fué desmedido porque con el correr del tiempo habría gravado sensiblemente el Presupuesto de la Nación fué derogado por el decreto ley N.º 609, por el cual se declaró que la referida disposición de la ley 4,013 no tendría aplicación en lo sucesivo aunque se aumentaran los sueldos del personal en servicio activo.

Si el legislador quiso conceder esa regalia contemplada en la ley 4,013, fué porque consideró que las pensiones de los ex Policías eran pensiones de hambre, que no les alcanzaban para atender a sus más premiosas necesidades ni para velar por el sostenimiento y cuidado de los suyos.

Se han dictado con posterioridad a la ley 4,013 leyes que favorecen las pensiones de los ex Policías pero hubo también un momento de penuria fiscal que obligó a rebajarlas en un 15%.

No todos los ex Policías jubilados sufrieron esta rebaja; pero hay que tener en cuenta que estos servidores contribuyeron con algo sagrado para ellos a aliviar la situación económica del Estado y por tanto en los casos en que después han recibido aumentos, ellos sólo les han servido para resarcirse en parte de dichas rebajas.

Muchos otros argumentos podrían darse para demostrar que no es justo dejar a los ex Policías sin recibir íntegramente los beneficios que les otorga la ley 6,880, pero conviene consignar uno más.

Desde el año 1925 a esta parte se ha venido aumentando en forma desmedida el rodaje de la administración pública y el número de servidores de ésta ha experimentado la progresión correspondiente y unidos estos hechos a factores económicos de otra índole, unos que obedecen a causas externas y otros a internas, se ha producido una enorme depreciación de nuestra moneda, a tal punto que los aumentos de pensiones

acordados para los ex Policías Fiscales, sólo alcanzan en mínima parte para afrontar el mayor costo de la vida.

Es por eso que vuestra Comisión considerando este hecho y las numerosas argumentaciones que se contienen en este informe ha acordado proponer a la H. Cámara el rechazo del proyecto del Gobierno, sin dejar de reconocer que en su presentación ha sido movido por un espíritu de economía cuya aplicación reclama el estado de las finanzas del país.

Al proponer vuestra Comisión el rechazo de este proyecto, hace saber a la H. Cámara que las demás disposiciones contenidas en el Mensaje respectivo, que en su mayoría están encaminadas a facilitar la aplicación de la ley 6,880, han sido incluidas en el texto del proyecto aprobado por ella, con motivo de la presentación de otro Mensaje que modifica las disposiciones de la ley 6,651, en la parte que dice relación con la jubilación de ex Policías Comunales.

Sala de la Comisión, a 16 de octubre de 1941.

Acordado en sesión de igual fecha con asistencia de los señores Santandreu (Pte.), Barros Torres, Venegas, Delgado y Olavarría.

Se designó Diputado informante al H. señor Delgado.

**Emilio Infante,**  
Secretario

N.º 2. Solicitud de doña Pabla Silva v. de Acevedo en la que pide una pensión de gracia.

## V.—TABLA DE LA SESION

—Financiamiento de la Empresa de los Ferrocarriles.

## VI.—TEXTO DEL DEBATE

### 1.—SUSPENSION DE LA SESION.

El señor **Rosende** (Presidente).— Con el objeto de dar forma reglamentaria a un

acuerdo de los Comités, se va a suspender la sesión por cinco minutos.

Se suspende la sesión.

### 2.—ACUERDO DE COMITES (Art. 42 DEL REGLAMENTO).

El señor **Rosende** (Presidente).— Continúa la sesión.

El señor **Secretario**.— La totalidad de los Comités de la Honorable Cámara han adoptado los siguientes acuerdos:

a) Discutir en general, en la sesión ordinaria de hoy, el proyecto sobre financiamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y votarlo en este trámite a las 19.45 horas;

b) Seguir, después de la votación, una hora de incidentes con los turnos que corresponden a la sesión de hoy;

c) Suprimir la sesión ordinaria de mañana miércoles 5 del presente, que debía celebrar la Cámara de 16 a 19 horas; y

d) Discutir y votar en particular el proyecto sobre financiamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en la sesión ordinaria del día martes próximo, 11 del actual, debiendo quedar el proyecto totalmente despachado ese día."

El señor **Rosende** (Presidente).— Como se trata de un acuerdo unánime de los Comités, sólo corresponde darle cumplimiento.

### 3.—HOMENAJE AL OCTAVO CONGRESO EUCARISTICO NACIONAL.

El señor **Aldunate**.—Pido la palabra.

El señor **Rosende** (Presidente).— Solicito el asentimiento de la Honorable Cámara para conceder la palabra al honorable señor Aldunate.

**Acordado.**

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Aldunate**.— Señor Presidente: El Partido Conservador no puede permanecer en silencio ante el magno acontecimiento del Congreso Eucarístico que estamos en vísperas de presenciar.

Se congrega en estos días en la capital

de la República una enorme concurrencia del pueblo que representamos, y que acude desde las provincias más apartadas.

Sin distinciones sociales o políticas ese pueblo vibrará intensamente en una sola nota que lo eleva sobre sus preocupaciones y divisiones de la vida diaria y que lo une muy arriba en la serena región del más sublime sentimiento religioso.

Coincide este acontecimiento con la horrible tragedia de una guerra mundial que cada día repercute con mayor o menor intensidad sobre todos los países.

El hombre experimenta, ahora más que nunca, la impotencia de los medios puramente humanos y la necesidad de implorar la ayuda de Dios para alcanzar la paz tan anhelada y establecer en el mundo un levantado y noble espíritu de convivencia internacional, política y social.

No puede ser más oportuno el Congreso Eucarístico, que nos hará vivir horas de intenso cristianismo y nos permitirá hacer valer ante la Hostia Consagrada las fervorosas plegarias colectivas de todo un pueblo, cuya eficacia asegura la promesa evangélica.

La llegada a Chile de un Eminentísimo Cardenal con el carácter de Legado o alterego de Su Santidad el Papa, es un acontecimiento que llena de emoción y de filial gratitud los corazones de todos los católicos y que redoblará el fervor de sus oraciones, sabiendo que las formulan en íntima comunicación espiritual con el Santo Padre.

También nos sentiremos muy cerca de las naciones católicas de la América Latina y del admirable y pujante catolicismo de Norte-América, dignamente representados por Excelentísimos Arzobispos y Obispos que acuden al Congreso desde distintos puntos del Continente.

A Su Eminencia el Cardenal Copello, quiero expresarle desde esta tribuna la sincera simpatía que despierta entre nosotros su personalidad y nuestra gratitud por el sacrificio que se impone en el desempeño de su misión papal. No dudamos que Su Eminencia hará llegar hasta el trono pontificio el testimonio de la veneración que

profesamos a Su Santidad Pío XII y del júbilo con que hemos recibido la visita de su Legado.

Quiero, por fin, expresar nuestro más respetuoso saludo de bienvenida a los Ilustres Arzobispos y Obispos Extranjeros que tanto realce darán a las ceremonias del Congreso y a los peregrinos que los acompañan. Esperamos que todos encontrarán entre nosotros el ambiente de intenso fervor que buscan sus almas piadosas, junto con la más cordial hospitalidad chilena.

El señor **Vargas Molinare**. — Pido la palabra.

El señor **Rosende** (Presidente). — Solicito el asentimiento de la Honorable Cámara para conceder la palabra al honorable señor Vargas.

**Acordado.**

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Vargas Molinare**. — En nombre del Comité Parlamentario Independiente levanto mi voz para adherirme al homenaje que se rinde en estos momentos al Congreso Eucarístico Nacional.

En medio de este fárrago materialista que invade ya todas las actividades, es alentador constatar que por lo menos se produce una reacción espiritual en nuestro pueblo, como lo demuestra la enorme adhesión que el Congreso Eucarístico ha encontrado en todas las capas sociales. Esto augura un futuro mejor para Chile.

Los Componentes del Comité Independiente hacemos una invocación a la Divina Providencia para que caigan sobre nuestra Nación bendiciones, a fin de que las pasiones y los odios desaparezcan de las luchas diarias y venga una era más próspera y más feliz de unión en los hogares y corazonas de la familia chilena.

El señor **Tomic**. — Pido la palabra.

El señor **Rosende** (Presidente). — Solicito el asentimiento de la Sala para conceder la palabra al honorable señor Tomic.

**Acordado.**

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Tomic**. — Señor Presidente, señores Diputados:

Desde la alta cruz que la piedad de Chile ha levantado en el corazón de Santiago

para rendir un homenaje a Dios en la persona de su Divino Hijo Crucificado, irradia hoy sobre nuestra Patria un mensaje cargado de significación. En representación de la Falange Nacional y de sus Diputados en esta Cámara, quiero señalar el significado que tiene para nosotros, como cristianos y como chilenos, la celebración del Congreso Eucarístico Nacional.

En nuestro pueblo, como en todos los pueblos de la tierra, comienza a hacerse presente, de un modo casi irresistible, ese nuevo estado de ánimo con que la humanidad se enfrenta a la vieja y perpetua verdad cristiana; estado de ánimo que parece repetir, en proporciones colosales y alcanzando a centenares de millones de hombres y a pueblos enteros, la parábola evangélica del hijo pródigo que retorna a casa de su padre para buscar otra vez un asilo, una esperanza, un camino que sea más seguro.

Yo sé que en el corazón de los hombres —el curso de los siglos así lo atestiguan— hay una especie de perpetuo flujo y reflujo de ilusiones, de engaños, de esperanzas, de tentativas, y de desilusiones, desencantos y angustias. La humanidad va y viene en torno a la verdad cristiana. Sólo Cristo permanece y dura. Nuestros días proyectan un perfil siniestro sobre el destino del hombre en la tierra. Cuatro Continentes, —quién sabe si pudiera decirse ya los cinco Continentes!— no tienen otra ley que la pólvora y el cañón. Vivimos una etapa histórica en que se hace más aguda y dolorosa que nunca tal vez antes de nosotros, la ausencia de una luz clara, de un cauce seguro, de una ruta que no engañe.

La ausencia de Dios nos ha dejado en sombras. Y es por eso, porque a través de la amarga experiencia de fracasos y fracasos, hoy día la Humanidad busca de un modo más creciente, orientación en el pensamiento cristiano y en su concepción del hombre y de sus problemas. Primero las altas élites intelectuales de los pueblos que dirigían la cultura humana; más tarde y poco a poco, los demás hombres, se han ido volviendo hacia Cristo, al buscar las fuerzas espirituales y las formas nobles de la vida humana como los únicos medios de escapar

a la terrible lógica destructora que hay en el olvido de Dios y de los deberes del hombre para con El, para con sus semejantes y para consigo mismo.

Ni la paz, ni la justicia, ni el orden, ni la libertad, ni nada de lo que constituyen aspiraciones fundamentales del alma humana, tienen sentido ni consistencia fuera del mensaje evangélico, de Cristo y de su espíritu. Y no se crea, honorables Diputados que la paz, la justicia, el orden y el amor, en sus términos negativos, blandos, pálidos en el sentido cristiano que ellos tienen. Nó. Todo lo contrario. Ninguno de estos imperativos sobre los cuales se construye la vida cristiana, puede ser entendido en otra forma que en una forma vital, dura, recia, creadora. ¡El amor cristiano...! Sólo en este amor que va y enlaza el destino de creatura a creatura, de pueblo a pueblo, y que organiza todas las células de la sociedad y de la humanidad, podrá hallarse la paz para los pueblos, la justicia para las relaciones de los hombres entre sí, y el sosiego para su atormentado espíritu.

Quiero destacar también, señor Presidente, como chileno y como cristiano, que orgullosos nos sentimos de tener en nuestra Patria a todos los jefes de las fuerzas espirituales de la América hispánica, en la persona de los altos dignatarios eclesiásticos, Príncipes de la Iglesia, sacerdotes y fieles venidos de numerosos países hermanos. Este acto por el cual la América realiza la más sólida y la más sugestiva de sus formas de unidad en el común misterio de la Eucaristía, yo lo veo lleno de promesas para el porvenir, incluso si no lo miro solamente como católico.

Y como católico sé que en ninguna parte podríamos sellar de modo más estrecho la unidad fundamental de nuestros espíritus y de nuestros destinos, que en la participación augusta en el Ministerio de la Eucaristía.

Falta aún una palabra, un testimonio, que debo agregar. Es el homenaje nuestro al Presidente de la República don Pedro Aguirre Cerda, por la patriótica comprensión de la honda significación espiritual que encierra el Congreso Eucarístico. Y señalo el hermoso y emocionante llamado que

la distinguida esposa de Su Excelencia hizo al país para buscar en todos los chilenos la adhesión a la gran fiesta cristiana que vamos a celebrar. También vosotros, honorables colegas, habéis subrayado con nobleza vuestro respeto y vuestro homenaje al VIII Congreso Eucarístico Nacional.

Como católico, lleno de imperfecciones y debilidades, agradezco a Dios por el Congreso Eucarístico, porque sé que su gracia ha de permitir que se acreciente en nosotros la voluntad de vivir "según Cristo" para que nuestra fe no sea esa fe de palabra, rutinaria, estéril y puramente verbal, sino que se transforme en una fe vital, ardiente y apostólica.

El señor **Marín**. — Pido la palabra.

El señor **Rosende** (Presidente). — Solicito el asentimiento de la Honorable Cámara para conceder la palabra al honorable señor **Marín**.

**Acordado.**

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Marín**. — Señor Presidente:

En este instante en que han cesado las luchas que nos dividen en esta Cámara, seá-me permitido como parlamentario católico, aunque yo sea menos digno de hacerlo, elevar una oración a Nuestro Señor Jesucristo:

Señor:

En un momento triste en la vida de la humanidad, la nación chilena, en su capital de Santiago, te rinde el homenaje de su devoción y de su amor.

Los parlamentarios católicos, al proclamar públicamente Nuestro Señor y Nuestro Dios, te pedimos por Chile;

Te pedimos por esta patria querida que fué conquistada a la civilización bajo el signo sacrosanto de la Cruz y libertada por guerreros que invocaron a tu Madre como Madre suya y la proclamaron, en los campos de batalla, Patrona de los Ejércitos de Chile;

Te pedimos que ilumines la conciencia de todos los chilenos para que todos te amemos, te veneremos y observemos tu ley, que es el camino de la verdad y de la vida;

Te pedimos por que siempre reine la paz en este suelo y la paz en los corazones de todos sus hijos;

Te pedimos por la unión de todos los chilenos alrededor de la Cruz, para que todos nos amemos los unos a los otros, como Tú nos amaste;

Te pedimos por nuestros gobernantes y gobernados, para que Tú inspires siempre en ellos el amor al bien y a la justicia;

Te pedimos por nuestros hijos, para que ellos y las generaciones que vengan busquen sólo en Tí el manantial inagotable de vida y de verdad;

Dígnate, Señor, velar siempre por Chile y derramar sobre él tu misericordia y tu amor;

¡Sea para siempre bendecido y alabado en esta patria chilena el nombre de Cristo, Hijo de Dios, Creador del Cielo y de la Tierra!

El señor **Coloma**. — Pido la palabra.

El señor **Rosende** (Presidente). — Solicito el asentimiento de la Honorable Cámara para conceder la palabra al honorable señor **Coloma**.

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Coloma**. — Hace un momento, en la reunión de los Comités Parlamentarios, yo hice presente mi gratitud por las muestras de tolerancia y de bondad con que los señores miembros de esta Honorable Cámara, en especial del señor Presidente, han hecho posible este homenaje y la suspensión de la sesión de mañana.

Yo no cumpliría con mi deber si estas excepciones, de las que solicité quedara constancia en el acta de los Comités, no quedaran también grabadas en el acta de esta sesión de la Cámara, porque el honorable Presidente y los señores Diputados, habéis comprometido la gratitud de los parlamentarios de estos bancos, de todos los católicos de esta Cámara, que deseamos rendir homenaje a Dios, Nuestro Señor.

La actitud vuestra, señor Presidente, la actitud de vosotros, señores Diputados, pone una nueva nota de tolerancia y de bondad en este ambiente luminoso, como el de una noche con estrellas que, para nosotros los católicos, está llenando profundamente todo nuestro espíritu y todo nuestro corazón.

Señor Presidente, señores Diputados: los

parlamentarios de estos bancos os reiteramos nuestra gratitud con todo el fervor de nuestras almas.

#### 4.—FUNCIONAMIENTO DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO.

El señor Rosende (Presidente).—Entrando al Orden del Día, corresponde iniciar la discusión del financiamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

El informe de la Comisión, se encuentra impreso en el Boletín N.º 4,694.

##### Dice el proyecto de ley:

“Artículo 1.º.—La Empresa de los Ferrocarriles del Estado podrá efectuar los pagos correspondientes al precio de sus adquisiciones de carbón, durmientes y maderas, energía eléctrica, cemento, fierro y otros artículos en general o mercaderías producidas o elaboradas en el país, con letras de cambio que, aceptadas por la Empresa, serán contabilizadas en el Banco Central de Chile, bajo las siguientes condiciones:

- a) El plazo de pago de estas letras no podrá exceder de ciento ochenta días;
- b) Las letras deberán corresponder precisamente a operaciones comerciales de la naturaleza señalada en el inciso 1.º.
- c) La tasa del descuento no podrá exceder del uno por ciento anual y no se cobrarán otras prestaciones; y
- d) El monto total de los descuentos que el Banco Central deberá hacer con arreglo a esta disposición no podrá exceder de ciento cincuenta millones de pesos (\$ 150 millones).

No regirán respecto a lo dispuesto en este artículo, las prohibiciones, o limitaciones establecidas en la Ley Orgánica del Banco Central de Chile.

Art. 2.º.—Facúltase al Presidente de la República para emitir obligaciones del Estado por la cantidad de trescientos millones de pesos (\$ 300.000.000) que ganarán el interés del siete por ciento y que tendrán

una amortización del uno por ciento anuales. Estos bonos serán entregados a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en calidad de aporte fiscal. El servicio de esas obligaciones lo hará la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública, con cargo a sus propios recursos.

Art. 3.º.—La Empresa de los Ferrocarriles del Estado no podrá invertir la suma que obtenga de la venta de esos bonos o de las operaciones de crédito que efectúe con garantía de ellos, sin la previa autorización del Presidente de la República, pronunciada por Decreto del Ministerio de Fomento, refrendado por el Ministerio de Hacienda.

Toda operación que importe la enajenación o la entrega de esos bonos en garantía, deberá ser también sometida a la aprobación del Presidente de la República, cuyo pronunciamiento se expedirá en la misma forma prevista en el inciso precedente.

Art. 4.º.—La Empresa de los Ferrocarriles del Estado deberá efectuar sus gastos con arreglo a su presupuesto y no podrá exceder los ítems respectivos, salvo los gastos impostergables autorizados por el Director General y requeridos por el servicio, debiendo dar cuenta al Presidente de la República y señalar los recursos con que deben cubrirse.

El Presidente de la República no podrá prestar su aprobación al Presupuesto ni a las suplementaciones a que hubiere lugar en cuanto aquéllas o éstas no aparezcan debidamente financiadas.

Si de acuerdo con lo determinado en el inciso anterior el Presidente de la República observare el Presupuesto, regirá lo establecido en el artículo 23 de la Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado.

Art. 5.º.—Substitúyense los incisos 3.º y 4.º del artículo 22 del Decreto con Fuerza de Ley número 107, de 27 de mayo de 1931, por los siguientes:

“Su presupuesto será independiente del Presupuesto General de la Nación. Las tarifas se calcularán y aprobarán sobre la base de que la Empresa pueda hacer todos sus gastos ordinarios y extraordinarios, con sus propias entradas, para lo cual la Dirección propondrá al Gobierno los aumentos

que sean necesarios; entendiéndose que si no hay resolución gubernativa dentro de los treinta días de percibida la petición, se considerará automáticamente aprobada el alza propuesta y entrará en vigencia quince días después.

Dentro de este plazo la Empresa deberá hacer las publicaciones necesarias para poner en conocimiento del público el alza fijada.

El Gobierno podrá establecer tarifas protectoras para ciertos artículos o para regiones determinadas, pero la menor entrada que estas tarifas signifiquen para la Empresa, deberá serle reembolsada por el Fisco bien compensada con la liberación del pago de los derechos aduaneros por igual cantidad.

Art. 6º.—A partir desde la fecha de la publicación de la presente ley rebajase a un dos por ciento la retribución que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado debe entregar al Fisco en conformidad al artículo 33 del Decreto con Fuerza de Ley número 167, del 27 de mayo de 1931.

Los recursos que obtenga el Fisco con motivo de esta retribución se destinarán preferentemente al pago de lo que el Fisco adeudare a la Empresa al término de cada ejercicio.

Art. 7º.—Agréganse al artículo 33 del Decreto con Fuerza de Ley número 167, de 27 de mayo de 1931, los siguientes incisos: "Fijase en \$ 4.302,100.000 el valor de los bienes de la Empresa, de acuerdo con el informe presentado por la Comisión reavaluadora de sus bienes, nombrada por Decreto Supremo número 27, de 10 de enero de 1940.

Este valor se modificará anualmente considerando las nuevas adquisiciones que haga la Empresa en cada ejercicio, ya sea con sus fondos propios o con aportes del Fisco que aumenten su activo; y cada tres años por un avalúo general que necesariamente se practicará al expirar ese plazo.

A contar desde el 1º de enero de 1942, la Empresa deberá efectuar los castigos necesarios sobre los bienes sujetos a depreciación a fin de conservar su capital, para lo cual consultará las sumas necesarias en su

presupuesto de gastos, no pudiendo ser inferior al dos por ciento en el año 1942; de dos y medio por ciento en 1943 y de tres por ciento en los años siguientes".

Art. 8º.—La Empresa de los Ferrocarriles del Estado estará afecta a los derechos, beneficios y obligaciones que las leyes números 3,896, de 28 de noviembre de 1922 y 5,069 de 26 de febrero de 1932, sobre Almacenes Generales de Depósitos, consagran respecto a los establecimientos destinados a recibir y guardar productos o mercaderías.

Para los fines de dichas leyes, la Empresa utilizará las bodegas de las Estaciones de toda la red, las que especialmente construya y las bodegas de su servicio marítimo.

Art. 9º.—Autorízase a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para contratar préstamos en la Caja de Crédito Hipotecario con garantía de hipoteca sobre los hoteles de Peñuelas, Pucón y Puerto Varas, previa autorización del Presidente de la República, en cada caso.

Igual autorización se concede a la Empresa del Ferrocarril Transandino con respecto del Hotel Portillo.

Art. 10.—La Empresa de los Ferrocarriles del Estado no estará afecta a ningún gravamen, aporte o contribución fiscal o municipal, con excepción del señalado en el artículo 6º de esta ley y de los derechos de Aduana.

Art. 11.—Esta ley regirá desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Artículo transitorio.—Condónase el total de los valores que a la fecha de la publicación de la presente ley, adeude la Empresa de los Ferrocarriles del Estado al Fisco, en virtud de lo dispuesto en el artículo 33 del Decreto con Fuerza de Ley número 177, de 27 de mayo de 1931.

Decláranse totalmente cancelados, asimismo los valores que, a su vez, adeude el Fisco a la Empresa por pasajes y fletes proporcionados hasta la fecha de la publicación de esta ley".

El señor Rosende (Presidente).—En discusión el proyecto.

Diputado informante es el honorable señor Faivovich.

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

Mi Partido me había encomendado que estudiara este proyecto y formulara las observaciones pertinentes en el curso del debate. Pensaba hacerlo así; pero no esperaba que se produjera el acuerdo de Comités para tratarlo en esta sesión. Esto ha sido una sorpresa para mí y por eso solicito del señor Presidente que recabe el asentimiento de la Sala para que el diputado que habla pueda usar de la palabra en la última media hora, antes de la votación en general del proyecto. Muchas gracias.

El señor **Rosende** (Presidente). — Tal vez no sería necesario el acuerdo de la Cámara, honorable Diputado, porque la Mesa puede conceder a Su Señoría el uso de la palabra, en el momento que la pida.

El señor **Alcalde**.—Si no me equivoco, el acuerdo de los Comités es discutir ahora el proyecto en general, pero como entiendo que el debate terminará hoy mismo, quería que se me considerara, siempre que fuera posible, la última media hora; de otro modo me vería obligado a tratar el asunto en forma incompleta.

El señor **Rosende** (Presidente).—Si a la Cámara le parece, se accedería a la petición que ha formulado el honorable señor Alcalde y se le concederá la palabra en la última media hora antes de la votación.

El señor **Alcalde**.—En realidad, creo que será el único en estos bancos que usará de la palabra.

El señor **Escobar** (don Andrés).— Nos gustaría oír al H. D. antes, porque entendemos que el H. D. va a impugnar el proyecto.

El señor **Mejías**.—Pido la palabra.

El señor **Rosende** (Presidente).— Puede usar de la palabra Su Señoría.

El señor **Mejías**.—Quiero decir, en cuanto a la petición del honorable señor Alcalde para que se le conceda la palabra durante la última media hora de la discusión de este proyecto, que en elemental razonamiento conduce a estimar que no hay justicia completa en ella, por cuanto el honorable señor Alcalde vertirá expresiones que no podrán ser recogidas como merecen siempre

serlo las del H. D.

Si el honorable señor Alcalde quisiera oír primero los fundamentos que pudiera dar el honorable informante sobre el proyecto en discusión, bien podría hacerlo y hablar a continuación; pero en ningún caso creo conveniente que se establezca esta reserva de la última media hora de la discusión del proyecto, porque ello nos impediría referirnos a las interesantes observaciones que Su Señoría seguramente formulará.

De manera que, lamentándolo mucho, no estoy de acuerdo con este privilegio en cuanto al uso de la palabra en la forma que lo ha solicitado el honorable señor Alcalde.

El señor **Garrido**.—Pido la palabra.

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

El señor **Garrido**.—Como Comité quiero decir que estoy de acuerdo con lo expresado por mi honorable colega, en cuanto a que el honorable señor Alcalde hable después del honorable Diputado informante. Por lo demás, no estoy de acuerdo en que se innove en el acuerdo de los Comités con respecto al desarrollo de esta sesión.

El señor **Rosende** (Presidente).—No ha habido acuerdo para aceptar la proposición hecha por el señor Alcalde. La Mesa concederá el uso de la palabra a Su Señoría cuando la solicite.

Tiene la palabra el honorable señor **Faivovich**, Diputado informante.

El señor **Faivovich**.— Tanto en el Mensaje con que el S. Gobierno envió a la H. Cámara, el Proyecto de Ley de Carácter Financiero a favor de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, como en diversos estudios que ha publicado la Empresa, se establece que el déficit Presupuestario y de Caja que afecta a este importante Servicio Fiscal, se viene arrastrando desde hace muchos años a esta parte y no es consecuencia como muchos creen y aún lo dicen, de su última administración.

En efecto, para ilustrar mejor a la H. Cámara, he creído conveniente hacer un análisis de la situación de la Empresa, estudiándola a través de nueve años, o sea, desde 1932 a 1940.

Las entradas totales en 1932 fueron de

\$ 180.138.620.00 y los gastos de \$ 197 millones 539 mil 129. Como puede observarse, desde ese año ya los gastos superaban a las entradas. En 1933 las entradas alcanzaron a \$ 231.361.064.00 y los gastos a \$ 240.434.222.00; en consecuencia, continúa el déficit Presupuestario y de Caja ya mencionado.

En 1934 y años siguientes, las entradas mejoraron, equilibrando los gastos en esos años, pero la crisis se agudizó en 1939, debido principalmente al mayor costo de los materiales.

Entre 1932 y 1940 ha habido un aumento general de las entradas, que alcanza al 196 por ciento, correspondiendo de ese porcentaje sólo el 25.4% a la actual administración. Los gastos en el mismo período se han aumentado en un 192%, del cual sólo el 39.0%, afecta a esta administración. Sin embargo, a pesar de que la Empresa ha carecido en estos últimos años del equipo necesario para transportar las cosechas y dar abasto al crecimiento vegetativo natural del país, el arrastre de los productos no se ha resentido en forma visible, a pesar de su considerable aumento. Así tenemos que las unidades tráfico en ambas Redes, que comprenden los pasajeros kilómetro, toneladas kilómetro, Carga y Equipaje, sumaron en 1932 1.548,962,788, contra 2.977 millones 592.602, en 1940.

Me he referido a que uno de los mayores rubros de gastos de la Empresa corresponde a Materiales. Para no dar muchos ítems sólo mencionaré dos que se producen en el propio país y que han aumentado, como podrá ver la H. Cámara, en forma considerable. En Combustibles y Energía Eléctrica se gastaron en 1932 \$ 19.351.000.00 y por el mismo capítulo el gasto en 1940 alcanzó a \$ 66.555.000.00, o sea, que produjo un aumento del 253%, del cual sólo el 42,7 por ciento afecta a esta administración.

El señor **Alcalde**.—Ese fué un año de crisis, circunstancia que no debe olvidar Su Señoría.

El señor **Faivovich**.—Yo le rogaría al honorable Diputado — que sé que va a terciar en el debate — que me permitiera hacer la exposición completa, pues, sabe Su Señoría

que yo recogeré después las observaciones que se formulen con respecto al proyecto en discusión.

El señor **Alcalde**.—Con mucho gusto, honorable colega.

El señor **Faivovich**.—Otro de los factores que han influido en el desequilibrio que estamos estudiando, es el que se refiere a los sueldos y jornales y otros anexos a sueldos que percibe el personal de la Empresa, que han tenido que seguir una línea ascendente en relación con el mayor costo de la vida, situación que no ha tenido ningún privilegio en los Ferrocarriles, sino que se ha seguido el ritmo impuesto en las demás reparticiones públicas y particulares.

En los sueldos, jornales, salario familiar, aporte patronal a la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles, etc., se gastaron en 1932 \$ 60.887,000.00. Esta cifra se elevó en 1933 a \$ 84.510,000.00, siguiendo una línea regular hasta llegar en 1940 a \$ 232,711,000.00. El tanto por ciento entre 1932 y 1940 alcanza al 282%, del cual sólo el 33,2% corresponde al período 1938-1940.

Se habla también que ha aumentado considerablemente el número de empleados y obreros, pero esto en realidad no es así, pues en relación con las unidades tráfico en la actualidad existe un porcentaje menor para atender el gran volumen de aumento de carga y pasajeros. Es así como en 1932 el porcentaje por millón de unidades tráfico alcanza al 9.7%, bajando en 1933 al 8,3% para llegar en 1940 al 6,8%.

También deseo señalar, como lo he dicho, que han aumentado los gastos de la Empresa las múltiples leyes despachadas por el Congreso en favor del personal cesante y jubilado de la Empresa, sin su debido financiamiento, lo que ha hecho crecer este rubro en 1932 que era de \$ 22.580.000.00 a \$ 53.453.000.00, en 1940. El aumento entre 1940 sobre 1932 llega así al 130% y entre 1938 y 1940 al 13,3%.

El defecto básico de que padecen los Ferrocarriles del Estado es sin duda, el hecho de que nunca han contado con un Capital de Explotación adecuado al desenvolvimiento de una Empresa de su magnitud, lo

que ha obligado a vivir del crédito, tanto interno como externo, lo cual recarga los gastos considerablemente por el capítulo de intereses. Con el Proyecto en debate se proporciona a la Empresa como un aporte Fiscal la cantidad de \$ 300.000.000.00 en Bonos, que colocados al precio en plaza le permitirán obtener, aproximadamente, \$ 240.000.000.00, con lo cual saldará gran parte de su deuda de arrastre y le quedará alguna suma como capital en giro.

En el proyecto también se introduce una innovación en lo que se refiere a las tarifas, porque una Empresa comercial que, en virtud de disposiciones de la Ley debe hacer todos sus gastos con sus propias entradas, y que no ha contado nunca con la autorización correspondiente para aplicar tarifas que costeen los gastos de explotación, no puede sencillamente sobrevivir, como le pasaría a cualquier comerciante que vendiera su mercadería que estuviera bajo el costo de producción.

El señor Alcalde.—¿Y de quién es la culpa, honorable Diputado?

El señor Faivovich.—Si consideramos los antecedentes que estoy comentando, a través de nueve años, sobre la variación que ha tenido la tarifa, nos encontraremos con que esos aumentos han sido relativamente insignificantes si los comparamos con el alto precio que de año en año van alcanzando los diversos productos agrícolas, manufacturados e industriales, muchos de los cuales no solo han duplicado su valor sino que algunos han aumentado hasta en un 1000 por ciento.

En 1932 la tarifa media en la Red Sur experimentó un aumento de solo 14.9%; en 1933 de 16.0%; en 1934 de 16.6%, para llegar en 1940, que es la primera alza de tarifas autorizada por este Gobierno, al 22.5%. De estas cifras se desprende que comparado este rubro entre 1932 y 1940, ha habido un aumento de sólo un 64% en las tarifas, del cual el 12.0% corresponde a esta administración.

La Dirección de los Ferrocarriles está haciendo actualmente un estudio del costo de sus fletes en relación con los precios de

venta de los diversos artículos que transportación en sus líneas para fijar una tarifa científica a fin de costear los gastos de explotación, que como ya lo he dicho anteriormente no alcanzan a cubrirse con lo que paga el público actualmente, debido a que no existe relación alguna entre el precio de venta al público y el precio que se paga por arrastre y principalmente que en muchas ocasiones no se ha atendido con la prontitud requerida las peticiones de la Empresa en orden a aprobar ciertas modificaciones de tarifas, lo que ha impedido aplicar dichas modificaciones en el momento oportuno. Con la modificación que se propone ahora, el Gobierno deberá pronunciarse en el plazo de 30 días, después de cuyo término, si no, merece observaciones, entrarán inmediatamente en vigencia.

Dije ya que la Empresa necesitaba Capital de Explotación. Gran importancia tiene a este respecto el artículo 1º. del Proyecto, por el cual se faculta al Banco Central para descontar Letras de los Ferrocarriles hasta por la cantidad de \$ 150.000.000.00. Esta disposición que ha sido aprobada no sólo por la Comisión de Hacienda, a proposición del señor Ministro de Hacienda, sino que también por el propio Banco Central, tiene un valor inestimable, por cuanto permitirá a la Empresa hacer todas las adquisiciones de productos nacionales con pagos escalonados hasta de 180 días. Con esta disposición se fomentará indudablemente la industria y el comercio, por cuanto en esta forma las Compañías Carboníferas, que actualmente tienen que estar esperando largos plazos para recibir el pago de sus facturas de parte de los Ferrocarriles, que es el mayor consumidor que tienen en el país, obtendrán inmediatamente el valor que les corresponda mediante el descuento de Letras en el Banco Central, lo cual permitirá a las Compañías ampliar sus negocios. Igual cosa ocurrirá con las compras de fierros a la Siderúrgica de Corral y a diversas fundiciones establecidas en el país, con los productores de maderas, de cemento y demás industrias que podrán negociar al contado con los Ferrocarriles.

La Empresa necesita ampliar su radio de

acción para convertirse en una Empresa netamente comercial e industrial; para conseguir en parte lo manifestado, se le autoriza, por el Proyecto a que ya me he referido, para usar sus bodegas establecidas a lo largo de todo el país, incluso las que tiene el Servicio Marítimo en Punta Arenas y las que tendrá más tarde en Arica y ciudades del Norte, como "depósitos de mercaderías" o "warrants", lo cual dará oportunidad a los agricultores y al comercio de utilizar este medio para depositar sus mercaderías y obtener vales que, en virtud de la Ley, pueden ser descontados en el Banco Central o en los Bancos Comerciales.

Merece también ser especialmente señalado como una de las causas que contribuyeron al desequilibrio presupuestario de la Empresa, el hecho de que por disposiciones de la ley la Empresa debe reservar el 7% de sus entradas a favor del Fisco, impuesto que es sencillamente exagerado para una Empresa Fiscal que tiene muchas tarifas proteccionistas y algunos Servicios impuestos por el propio Gobierno y que no se costean, como ocurre con la Red Norte, con el Servicio Marítimo y con el Ferrocarril Transandino.

Aún cuando la Empresa suspendió desde el año 1935 el pago de este rubro al Go-

bierno, sin embargo, debe considerarse en la confección de sus Presupuestos y en su contabilidad, afectando, como se comprende, los resultados de sus Balances.

El Gobierno propuso disminuir este gravamen al 3%, a la vez, condonar la deuda de arrastre que por este capítulo tiene la Empresa con el Fisco; como asimismo, condonar la suma que el Fisco Adeuda por el capítulo de pasajes y fletes a la Empresa. Esta situación fué aprobada por la Comisión y así se establece en el proyecto respectivo.

Para mayor conocimiento de los señores Diputados, creo oportuno dar aquí las cifras que esta operación representa:

**Deuda de la Empresa al Fisco.—**

(7%) en 31 de Agosto de  
1941 . . . . . \$ 94.960,096.10

**Deuda del Fisco a la Empresa.—**

Por pasajes y fletes en 31  
de Agosto de 1941 . . . . . 6.283.406.49

A continuación H. Cámara, daré a conocer las deudas que gravitan actualmente sobre la Empresa, cosa que es interesante para precisar el objetivo del proyecto en debate.

# Deudas de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en 30 de Junio de 1941

COMPROMISOS	DETALLES	VALOR	TOTAL
Caja de Amortización	Dividendo N° 17	\$ 5.005.727.91	
	" N° 18	5.005.467.16	
	" N° 19	5.001.067.37	
	" N° 20	5.001.955.22	\$ 20.014.217.66
Caja de Crédito Hipotecario	Bonos 6-3/4 %		16.565.961.00
Caja de Emp. Particulares	Debentures 7-3%		22.540.0000.00
Caja de Retiro y P.S. FF. CC.	" 8-10%	\$ 6.285.883.72	
	" 7-10%	6.100.491.30	
	" 8%	9.432.971.59	
	" 7%	10.407.028.43	32.226.375.04
Caja Nacional de Ahorros	Debentures 6%	\$ 716.197.57	
	pagaré	2.700.000.00	
	"	3.000.000.00	
	"	4.000.000.00	
	"	3.000.000.00	
	"	3.000.000.00	
	"	12.000.000.00	28.416.197.57
Bancos Comerciales	Banco de Chile	\$ 19.225.636.77	
	The National City Bank	3.442.915.36	
	Banco de Londres y América del Sud	4.485.298.85	
	Banco Alemán Transatlántico	955.212.26	
	Banco de A. Edwards y Cía.	2.482.667.21	
	Banco Español-Chile	3.081.255.47	
	Banco de Crédito e Inversiones	613.722.61	
	Banco Germánico de la América del Sud	1.029.649.26	
	Banco Italiano	839.872.80	
	Caja de Retiros y Previsión Social	10.702.181.53	

CAMARA DE DIPUTADOS

	2.756.757.04	
Caja Nacional de Ahorros cuenta N <sup>o</sup> . 2....	830.000.00	
Caja Nacional de Ahorros cuenta N <sup>o</sup> . 3....	2.820.000.00	
Caja Nacional de Ahorros cuenta N <sup>o</sup> . 4....	2.080.000.00	55.345.169.16
Caja Nacional de Ahorros cuenta N <sup>o</sup> . 5.....	<hr/>	
<b>• Varios Acreedores</b> ... .. Caja de Retiro y Previsión Social ... ..	\$ 22.284.425.05	
Contratistas de Materiales ... ..	6.040.217.09	
Fondos de Seguros ... ..	1.937.131.99	
Haberes insolutos ... ..	831.481.77	
 Impuestos por Pagar:		
Ley 5154, Turismo ... .. \$	105.093.46	
Cifra de Negocios ... ..	4.481.415.20	
Ley 6803 ... ..	14.476.83	4.600.985.49
	<hr/>	
<b>Haberes por Pagar</b> ... ..	7.916.246.80	
Caja Nacional de Ahorros, Accidentes del Trabajo ... ..	1.049.75	
Gustavo Vives, Saldo por Cal ... ..	6.383.00	
Fondos Arriendos Población San Rosendo..	245.345.53	
Saldo Remate Carga Rezagada ... ..	226.276.31	
Seguro de Carga y Animales ... ..	61.261.10	
Depósito para Ventas de Materiales ... ..	1.061.976.06	
Fondos de Turismo ... ..	96.721.80	
Establecimientos Ruddoff ... ..	7.736.10	
Embargos Judiciales ... ..	249.505.35	
Ferrocarril Transandino ... ..	189.554.58	
Garantías en Efectivo ... ..	3.628.949.55	19.385.247.32
	<hr/>	
<b>Cuentas Pendientes</b> ... .. Año 1936 ... .. \$	11.797.85	
" 1937 ... ..	29.256.52	
" 1938 ... ..	686.710.82	
" 1939 ... ..	338.214.56	
" 1940 ... ..	1.416.901.97	
" 1941 ... ..	30.836.030.65	\$ 33.318.912.47
	<hr/>	33.318.912.47

<b>Cuentas Corrientes</b> .. . . .	1) Fondos de Cooperativas .. . . .		\$ 2.080.916.55	
	2) Depósitos para Pasajes y Fletes .. . . .		73.481.06	
	3) Depósitos de Particulares para responder a trabajos, garantías de abonos, etc.		2.242.701.96	
	4) Cheques Anulados y Caducados.. . . .		35.868.13	
	5) Acreedores por Ventas de Mercaderías en consignación .. . . .		2.991.871.60	
	6) Banco de Chile, Compra de Divisas extranjeras .. . . .		19.151.554.53	
	7) Acreedores por Préstamos de Materiales		735.770.59	
	8) Comisiones por Pagar .. . . .		49.539.80	
	9) Cuentas Corrientes Personal de la Empresa .. . . .		6.335.00	
	10) Provisión para Intereses no Vencidos		1.313.206.96	
	11) Corporación de Reconstrucción y Auxilio .. . . .		5.024.097.62	
	12) Fondos para Construcción Habitaciones Personal .. . . .		153.085.74	
	13) Acreedores Diversos .. . . .		3.362.975.72	37.221.405.26
			<hr/>	
<b>Documentos por Pagar</b> (M. Pagaré Banco de Chile .. . . .			\$ 7.700.000.00	
Cte.) .. . . .	" Banco Italiano .. . . .		100.000.00	
	" Banco Alemán .. . . .	\$ 1.867.500.00		
	" Banco Alemán .. . . .	2.045.000.00	3.912.500.00	11.712.500.00
			<hr/>	
<b>Documentos por Pagar</b> (M. " Baldwin Locomotive .. . . .			\$ 4.697.317.65	
(Extr) .. . . .	" Baldwin Locomotive .. . . .		14.648.142.87	
	" American Locomotive .. . . .		21.483.161.02	40.828.621.54
			<hr/>	
<b>Letras por Pagar</b> .. . . .				16.462.585.54
<b>Retribución Fiscal</b> .. . . .				94.960.096.10
<b>Préstamo Ley 5167</b> .. . . .				3.924.134.39
<b>Bethlehem Steel Exp.</b> .. . . .				12.508.586.75
<b>Ferrostaal G. m. b. H.</b> .. . . .				40.379.091.70
<b>Deuda Externa</b> .. . . .				123.482.489.78
				<hr/>
			<b>TOTAL</b>	<b>\$ 639.291.591.28</b>

Las deudas de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, al 31 de Diciembre de 1938, sumaban \$ 493.094.586.43. Al 31 de Diciembre de 1939, alcanzaron a \$ 534.879,511; y actualmente, al 30 de Junio de 1941, \$ 639.291.591.28

Ese aumento de las deudas de la Empresa se explica por la contratación de nuevas obligaciones a saber:

Caja Nacional de Ahorros préstamo primitivo de quince millones de pesos, para la construcción de la Variante de Longotoma a Los Vilos, saldo de . . . . .	\$ 12.750.000.00
Banco de Chile, préstamo primitivo de catorce millones de pesos, para pagar imposiciones patronales a la Caja de Retiro de los Ferrocarriles, saldo de . . . . .	9.100.000.00
Caja Nacional de Ahorros, préstamo para pagar aumento de pensiones de jubilados, saldo de . . . . .	13.000.000.00
Banco Alemán Transatlántico, por compra de Reichsmarks para pagar cuota de automotores, saldo de . . . . .	4.980.000.00
Banco Germánico de la América del Sur, compra para el mismo objeto, saldo de . . . . .	1.660.000.00
Baldwin Locomotive Works, adquisición de 7 locomotoras, saldo de . . . . .	6.263.090.04
Baldwin Locomotive Works, adquisición de 11 locomotoras, saldo de . . . . .	16.692.069.77
American Locomotive Works, compra de 10 locomotoras, saldo de . . . . .	22.981.988.18
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>\$ 87.427.146.00</b>

Como puede observarse, la mayor parte de esa suma corresponde a obligaciones contraídas para pagar adquisiciones y, por lo tanto, a la vez que han hecho crecer el Pasivo, han incrementado el Activo. Las nuevas obligaciones que no revisten el carácter de adquisiciones, han sido contraídas para cumplir leyes despachadas por el Congreso Nacional, sin el financiamiento debido.

Pues bien, si a los referidos \$ 87.427.146 se añade que la retribución que la Empresa debe pagar al Fisco, equivalente al 7%, de sus entradas anuales de \$ 61.775.639.33, a que ascendía el saldo deudor al 31 de Diciembre de 1938, ascendió al 31 de Diciembre de 1940, a \$ 73.673.067, se tendrá totalmente explicada la mayor cantidad en que la Empresa aparece endeudada bajo la gestión de la actual Administración.

La tasación de los bienes de la Empresa, como se ha expresado, acusa un valor de \$ 4.302.000.000. La natural depreciación de estos bienes en la parte sujeta a desgaste, obligaría a una renovación anual de \$ 142.000.000, a fin de mantener el capital físico en su mismo grado de eficiencia y capacidad. Sin embargo, la cuota anual de renovación asciende sólo a \$ 55.000.000. Existe, por lo tanto, una descapitalización anual de \$ 87.000.000.

Por otra parte, el crecimiento anual del tráfico exige un aumento correlativo del capital de la Empresa, a fin de poder atender adecuadamente el volumen de los transportes.

Ese aumento se puede apreciar en el cuadro siguiente:

Años	Millones de unidades de tráfico. Pasaj.-Km. Tons.-Km. Equip.-Km.
1915 . . . . .	1.243.8'
1920 . . . . .	1.713.4
1925 . . . . .	1.847.7
1930 . . . . .	2.002.4
1935 . . . . .	2.125.9
1939 . . . . .	2.840.9

La última inversión apreciable de capi-

tal hecha por la Empresa, se efectuó en el período inmediatamente posterior a la anterior guerra europea, mediante la colocación de empréstitos externos contratados por el Fisco para la Empresa, por valor de 40.300.000 dólares. Esta inversión permitió electrificar la Primera Zona, adquirir equipo, reforzar la vía, señalización, etc.

El programa de inversiones desarrollado con esos empréstitos de 40.300.000 dólares, se efectuó para atender un tráfico que alcanzaba a más o menos 1.700 millones de unidades. Hoy el tráfico alcanza a 2.800 millones de unidades y en el transcurso de los 20 años corridos desde que se invirtieron los referidos 40.300.000 dólares, no se ha contado con los recursos necesarios para incrementar las inversiones que exige ese aumento tan considerable del tráfico.

Por otra parte, en materia de construcción de ferrocarriles se ha seguido una política que ha repercutido seriamente sobre la Empresa. En efecto, de acuerdo con una disposición expresa de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, ésta debe recibir para su explotación los ferrocarriles que le entregue el Fisco; pero es obligación del Gobierno entregarle las nuevas líneas dotadas de los elementos necesarios para su explotación o, en subsidio, deben arbitrarse los medios para financiar la ejecución de obras o la adquisición o dotación de dichos elementos de explotación. Los Ferrocarriles de Loncoche a Villarrica, de Quino a Galvarino, de Cocule a Lago Ranco, de Doñihue a Coltauco y de Purén a Lebu, fueron entregados a la Empresa sin elementos de explotación. El valor del equipo y de las deficiencias anotadas por las respectivas Comisiones de Recepción, ascienden en total a la suma de \$ 31.633.441. Con recargo de tarifas autorizado para el ramal de Cocule a Lago Ranco, sólo se ha financiado hasta la fecha la suma de \$ 1.006.984. La Empresa ha debido cargar, en consecuencia, con el saldo de 30.626.457 pesos. El Ferrocarril de Corte Alto a Muermos está en estado de ser entregado a la Empresa. Por oficio de 30 de Enero próximo pasado, la Empresa ha pedido que esa entrega se haga con los elementos necesarios

para la explotación de esa línea, o que en subsidio, sea aplazada, pues carece de medios para atender a la adquisición de esos elementos, cuyo valor se ha estimado en \$ 11.500.000.

Los Ferrocarriles en actual construcción y los que una Ley últimamente promulgada ha autorizado construir, incluyendo el Ferrocarril de Corte Alto, representarán aproximadamente una inversión de 116 millones 500.000 pesos en este aspecto, es decir, \$ 116.500.000 para adquirir el material de explotación.

El Gobierno ha decidido no iniciar la construcción de nuevos ferrocarriles, mientras no se asegure el financiamiento del equipo que se necesitará para su conveniente explotación, pues la construcción de las líneas no soluciona los problemas que se tienen en vista al construirlos, si no se les dota de equipo. Sin embargo, no será posible paralizar la construcción de varios ferrocarriles que están en actual ejecución, los que una vez terminados deben ser entregados a la Empresa, pero es necesario proveer al aumento de su capital para que pueda recibirlos y no se repita el caso del Ferrocarril de Corte Alto a Muermos que, estando construido, no puede ser explotado por la Empresa, porque no tiene medios para adquirir el equipo correspondiente.

Fluye, pues, de los antecedentes que me he permitido dar a conocer a la Honorable Cámara, que la situación financiera de la Empresa es mala, que esta situación no es nueva, que no tiene su origen en los últimos tres años, sino que viene desarrollándose, a lo menos, desde hace 10 años a la fecha.

De ahí la conveniencia, la necesidad de que se encare, como se pretende hacer por este proyecto de ley, una solución estable para la Empresa de los Ferrocarriles; y para ello lo más conveniente es darle los recursos necesarios, para que pueda salvar la situación económica por que atraviesa hoy día, y proporcionarle los instrumentos necesarios para que en el futuro no se produzca el mismo fenómeno. A este fin tiende la disposición que permite a la Empresa revisar, con un criterio racional, la modificación del tarifado actual.

Termino, señor Presidente, expresando que, con la exposición que la H. Cámara ha escuchado, creo haber demostrado la suma urgencia que existe en que la Empresa ponga cuanto antes en funciones el nuevo mecanismo que contempla el proyecto en estudio, a fin de regularizar su servicio en la forma que lo requiere el progreso del país, y es nuestro deseo que se despache esta iniciativa en las condiciones en que viene informada por la Comisión de Hacienda.

Demás está decir que quedo a disposición de la Honorable Cámara para precisar, aclarar o rectificar cualquiera duda que pudiera presentarse en el curso del debate.

El señor **Alcalde**.—Pido la palabra.

El señor **González Von Marées**.—Pido la palabra.

El señor **De la Jara** (Presidente Accidental).—Tiene la palabra el honorable señor Alcalde.

A continuación la concederé al honorable señor von Marées.

El señor **Alcalde**.—“Para verdades, el tiempo, y para justicia, Dios” — dice un viejo refrán español.— Ha sido necesario que transcurriera más de un año desde que denuncié ante la Honorable Cámara el descalabro económico de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para que brotara a torrentes la verdad sobre todas las afirmaciones que hice en aquel entonces, contrarias en muchos puntos a lo que ha dicho el honorable Diputado informante, y para que se cumplieran mis vaticinios sobre el inquietante porvenir económico de la Empresa.

El señor **Faivovich**.—¿Cómo “contrariamente” a lo que ha dicho el Diputado informante?

El señor **Alcalde**.—No se trata, señor Presidente, de que entonces no haya probado la efectividad de los cargos que formulé, sino que los defensores de la gestión económica de los Ferrocarriles trataron de destruir mis pruebas, a veces, adulterando la verdad y, a veces, también, con infundadas negativas.

No habría sido completa la relación que hice entonces sobre las causas de la desastrosa situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado si no hubiera hecho esa

vez el análisis de la influencia que sobre la administración de todo servicio fiscal o semi-fiscal tiene el régimen conocido con el nombre de Frente Popular.

Una completa experiencia sobre la situación que acompaña a los pueblos que padecen de este régimen, nos ha proporcionado la nobilísima España que logró con gesto heroico desprenderse de él, y la desgraciada Francia, que pagó su indolencia con la derrota y el cautiverio.

Chile, con gobernantes, que, como acaba de decirlo implícitamente el honorable Diputado señor Faivovich, muchas veces no cumplen las leyes con sus principales servicios fiscales y semi-fiscales, algunas veces víctimas de la lenidad y siempre de la desorganización; con la moneda cada día más desvalorizada; con el pueblo, hoy más desnutrido que nunca, es un ejemplo que dice al mundo cuánto cuidado deben tener los países con los regímenes de Frente Popular.

Cuando escuchaba el discurso del diputado informante señor Faivovich me preguntaba sorprendido: ¿Acaso el honorable Diputado informante no ha vivido los últimos años en el país? ¿Es acaso que si ha vivido en él jamás se ha preocupado de estudiar la marcha de los Ferrocarriles del Estado y por eso ha admitido como suficientes las informaciones parciales e incompletas que se le han proporcionado por parte interesada a última hora?

Al analizar las causas de la bancarrota de la Empresa se ha contentado el H. señor Faivovich con referirse a algunas de sus causas aparentes y nó a las causas reales y profundas que son las que han corroído y a no variar el régimen político imperante, seguirán corroyendo cada vez más la situación económica de la Empresa, esas causas son: indisciplina general, imposiciones de los sindicatos, favoritismo político y burla permanente por parte del Gobierno de las leyes sobre ferrocarriles.

¿Es aceptable que el señor Diputado no haya tenido unas pocas palabras, por suaves que hubieran sido, para hacer presente lo perturbador que es para una democracia que el Presidente de la República atropelle la obligación que le impone la Constitu-

ción de cumplir y hacer cumplir las leyes? El H. señor Faivovich no sólo por su calidad actual de Diputado informante sino que por ser abogado conoce seguramente la Ley General de Ferrocarriles, como igualmente la Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado, y sabe por lo tanto perfectamente que estas dos leyes prudentes y sabias contienen disposiciones que, al no ser violadas innumerables veces, como lo han sido por el Gobierno, se encontraría la Empresa en aceptable situación económica.

El señor Faivovich.—¿Me permite una interrupción, Su Señoría

El señor Alcalde.—Lamento no poder hacerlo, pues Su Señoría no me concedió ninguna interrupción cuando pronunció su discurso. He sido siempre deferente con Su Señoría, pero me va a perdonar que haga una excepción en este caso, siguiendo el ejemplo que me acaba de dar S. S.

El señor Faivovich.—Ya me había dicho eso, Su Señoría.

El Sr. Alcalde.—No estará demás recordar a la H. Cámara algunas de esas disposiciones legales.

El Art. 1.º de la Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado dice: "La administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado será ejercida bajo la supervigilancia del Gobierno, por un Director General, que tendrá las atribuciones, obligaciones y responsabilidades que se determinan en esta ley".

¿Cómo ha cumplido esta ley el actual Gobierno?

Antes de contestar esta pregunta es conveniente analizar la situación de la Empresa reflejada por sus balances en los últimos años; héla aquí:

Año		
1936	utilidad	\$ 21.520.830.66
1937	"	35.813.799.55
1938	"	11.558.975.03
1939	"	2.290.324.64
1940	Pérdidas	41.117.629.03

Este cuadro demuestra que ya en 1938 se veía una franca declinación en la situación de la Empresa de Ferrocarriles, declinación

notablemente acentuada en 1939 y catastrófica en 1940.

Para evitar confusiones debo dejar constancia que el balance arroja para el año 1939, 17 millones de pesos de mayor utilidad que la que yo he anotado, debido a que yo no he tomado en cuenta como utilidad de la Empresa la suma de 17 millones de pesos que le regaló el Fisco ese año, dinero cuyo origen he dado a conocer a la H. Cámara en otra oportunidad. Este regalo consta de un asiento en los libros de la Empresa que dice sencillamente: "Diciembre 15 de 1939. Por Caja Tesorería Provincial de Santiago \$ 17.000.000.00".

Este porvenir sombrío que se presentaba a la Empresa aconsejaba por lo menos prudencia en los gastos; pero lejos de la prudencia y no obstante la clara disposición legal recién transcrita se repartió a los obreros el año 1938 una gratificación de \$ 13.853.720.49, o sea un 20% más que la utilidad producida en el año, y en 1939 se repartió por el mismo concepto la suma de \$ 21.432.497.21, o sea la gratificación fué cerca de 10 veces superior a la utilidad producida.

La gratificación, pues, de esos dos años de penuria económica fué dada atropellando una clara disposición legal y alcanzó a \$ 35.286.217.70.

Este gasto excesivo y por lo tanto ilegal que tiene todas las características de una malversación de caudales públicos, nada ha significado para el H. Diputado informante al estudiar las causas de la bancarrota de la Empresa.

Estas gratificaciones ilegales han sido debidas a la presión de la Federación Industrial Ferroviaria, entonces amo omnipotente de la Empresa, por una parte, y al deseo del Gobierno por otra parte, de congraciarse con las masas o al temor de resistirlas, o sea, son productos genuinos de un régimen de Frente Popular.

Se me dirá tal vez, pero el año 1940 el Gobierno ha resistido la presión de los jornaleros que pedían con amenazas gratificación. Es verdad, pero es verdad sólo hasta cierto punto; acabo de decir que la pérdida

del año pasado alcanzó a la fantástica suma de \$ 41.117.629.03, y a pesar que la Empresa tenía además del respaldo de la Ley para resistir las peticiones y de la situación de hecho como es la fantástica pérdida a que acabo de referirme, y la circunstancia de haber aumentado recientemente los jornales en 50 millones de pesos o sea más de 40%, entregó a los peticionarios un bocado anticipado de una gratificación equivalente al jornal de 15 días de trabajo ofreciendo dar una nueva gratificación equivalente a mes y medio a fines de año. Gratificación y promesa de gratificación absoluta y totalmente ilegales.

La gratificación ya dada equivalente al jornal de 15 días no sólo viola el art. 10 de la Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado ya transcrito, sino además el art. 28 de la misma ley que dice: "No podrá emplearse suma alguna en hacer abonos a cuenta de sueldos no devengados pagos que no hayan sido decretados en conformidad a la ley o a los contratos respectivos. Los anticipos de sueldos son absolutamente prohibidos y el empleado que los autorice será destituido".

Como se desprende de esto la transgresión de la ley no es un acto esporádico sino un hecho reiterado, una costumbre punible que quizá algún día reciba justiciera sanción.

La gratificación dada estos dos años, con transgresión de la ley, alcanza a la suma de \$ 35,286.817. Estos gastos, señor Presidente, son perfectamente ilegales.

No quisiera emplear palabras duras en este ambiente sereno que hay en estos momentos en la Cámara, pero me veo obligado a decir que esto tiene todas las características de una malversación de fondos públicos. Alcanza esta malversación suma fantástica como lo he demostrado. El Diputado informante no la ha tomado en cuenta ni como una de las causas de la falencia de la Empresa por la sencilla razón que su fuente de información fueron los folletos publicados por el Director de los Ferrocarriles en distintas fechas.

El señor Edwards.—¿Me permite una pregunta, H. D.?

El señor Alcalde.—Le ruego me disculpe, H. D., pero deseo no ser interrumpido.

El señor Edwards.—¿Decía S. S. que en los años 1936 y 1937 no se repartieron utilidades?

El señor Alcalde.—Comprendo perfectamente que para un político, para un Ministro, muchas veces es difícil resistir a la presión fuerte de los interesados en esta materia; pero puede estar seguro el señor Ministro de Hacienda que si él quiere darle cumplimiento a la ley, tendrá de su parte todo el país que se siente ya cansado de estos excesos.

Ha dicho el Diputado informante que era indispensable conceder este aumento de salario porque también aumentó el costo de la vida. El Diputado señor Faivovich que es muy estudioso y meticoloso en las materias que aborda cometió un error colosal al decir que el aumento de los jornales se había hecho en forma proporcional al aumento del costo de vida.

Si el aumento de salarios hubiese sido proporcional al aumento del costo de la vida, yo no habría formulado ninguna crítica, ni la habría formulado tampoco si ese aumento hubiera sido, además, paralelo al aumento de la mercadería que vende la Empresa, que es el transporte, pero se procedió en forma distinta.

En realidad, el aumento del costo de la vida ha sido inmensamente más bajo que el aumento de los salarios, como lo voy a demostrar en seguida con las tablas que hay sobre el particular, y de este modo el Diputado informante saldrá de su error.

El señor Diputado informante, que, por seguir las publicaciones que para su defensa ha hecho el Director General de Ferrocarriles en numerosos folletos que ha repartido profusamente, ha indicado como una de las causas de los mayores gastos de la Empresa el aumento experimentado en el precio de los materiales usados por los Ferrocarriles del Estado, y ha hecho relación a un cuadro contenido en el folleto: "La Empresa de los Ferrocarriles del Estado ante el país".

He aquí este cuadro:

## CUADRO N.º 1

## POR CIENTO DE AUMENTO EN EL COSTO DE LOS MATERIALES

MAERIALES		Precio en 1930	Precio en 1940	% de au- mento sobre el precio de 1930
Acero en planchas . . . . .	Kg.	\$ 0.35	\$ 3.00	770%
Acero perfilado . . . . .	"	0.32	3.20	900
Alambre fierro galvanizado . . . . .	"	0.39	3.20	720
Aceite de máquinas . . . . .	"	2.11	3.60	70
Aceite de alumbrado . . . . .	"	1.95	2.90	48
Aluminio en lingotes . . . . .	"	3.76	11.50	206
Bronce en barras . . . . .	"	3.16	14.00	345
Bencina . . . . .	Ltr.	0.90	1.90	110
Coke metalúrgico . . . . .	Ton.	132.00	600.00	355
Carburo de calcio . . . . .	Kg.	0.69	2.92	324
Clavos de alambre . . . . .	"	0.75	3.50	380
Clavos rieleros . . . . .	Ton.	538.00	3,500.00	550
Cemento . . . . .	Kg.	0.18	0.244	35
Carbón Lota . . . . .	Ton.	59.74	128.00	115
Durmientes 1,68 m. . . . .	N.º	5.00	9.00	80
Hilachas de algodón . . . . .	Kg.	2.95	6.85	132
Hilachas de lana . . . . .	"	3.85	26.99	600
Lingue en bruto . . . . .	Pulg.	4.70	15.80	235
Oxígeno . . . . .	M.3	4.00	8.00	100
Parafina . . . . .	Ltr.	0.71	1.50	111
Pernos de fierro . . . . .	Kg.	1.70	8.00	370
Remaches . . . . .	"	0.71	6.80	680
Plomo . . . . .	"	1.28	6.30	390
Roble en bruto . . . . .	Pulg.	2.00	4.30	115

Por él puede verse que el acero en planchas ha subido de precio de 1930 a 1940 en un 770 por ciento, el acero perfilado en un 900 por ciento.

Este cuadro, en realidad, carece en absoluto de valor probatorio, pues no indica el volumen de las compras, dato enteramente indispensable para calcular el aumento efectivo de costo de los materiales usados por la Empresa.

Felizmente esta omisión del señor Director está salvada en la memoria de 1940, que en la página 132 tiene el siguiente cuadro:

Valor total de las adquisiciones en 1940

Carbón . . . . . \$ 64 157 764.20

Carbón para las na- ves . . . . .	4 903 654.90
Durmientes . . . . .	6 374 803.50
Materiales varios de conservación . . . . .	59 469 794.81
F. C. Transandino . . . . .	268 999.25
Materiales varios de renovación . . . . .	3 303 038.59
Servicio Marítimo . . . . .	508 484.95
Reconstrucción zona terremoto . . . . .	275 684.23
Leña . . . . .	128 240.00
Otras varias . . . . .	28 525.35
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>\$ 139 418 989.72</b>

Este cuadro nos indica que en un total de poco más de 139 millones de pesos de adquisiciones, corresponden al carbón más de 69 millones de pesos y a los durmientes más de 6 millones; según el cuadro antes citado el carbón habría subido sólo 115 por ciento de valor y los durmientes 80 por ciento; la circunstancia de que estos dos productos, cuyo aumento de valor ha sido dos tercios del total de las adquisiciones de la Empresa, está probando que, al indicar el cuadro aumento inmensos de precios, que han llegado hasta el 900 por ciento para materiales que en realidad tienen un pequenísimo consumo, se ha querido sorprender la buena fe del público haciéndolo creer en un aumento de costo de materiales que no es efectivo; he hecho un cálculo prolijo y, hasta donde me ha sido posible, aproximado del aumento efectivo del costo de los materiales, aumento que llega a 180 por ciento; en cambio, los salarios, tomando en cuenta el ofrecimiento que se ha hecho a los obreros de un aumento de 30 millones de pesos y del pago de una gratificación, en el presente año, equivalente al jornal de dos meses, van a ser más de cuatro veces superior a los que se pagaban en 1930. Este aumento exagerado de los salarios, cediendo a exigencias semirrevolucionarias de la Federación Industrial Ferroviaria, no es, como hemos dicho, una novedad, ya que se ha verificado en forma verdaderamente abusiva desde que llegó al Gobierno el Frente Popular.

El Diputado informante sostuvo erróneamente que el aumento de salarios siguió la misma curva del aumento del costo de la vida; este error suyo no le permitió ver la nueva fuente de desequilibrio presupuestario de la Empresa que significa el aumento abusivo de jornales, que se puede calcular, para el año pasado y éste, en más de 70 millones de pesos, y tomando en cuenta las promesas de aumento de salario a que me he referido, va a llegar esta suma a cerca de 150 millones.

Creo conveniente repetir lo que sobre

este particular dije en la Cámara el año pasado. He aquí lo que dice el Boletín correspondiente a la sesión del martes 28 de agosto:

#### "Situación del personal"

En abierto contraste con el estado deplorable del equipo y de la vía y con la situación de franca bancarrota económica de la Empresa, se encuentra la situación de los operarios.

Los jornales han tenido las siguientes modificaciones desde 1930:

En 1930 se concedió un aumento de 17 por ciento.

En 1931 se rebajaron los jornales en 10 por ciento, desde el 1.º de Julio.

En 1932 se suprimió dicha rebaja, desde el 1.º de Agosto.

En 1933 se concedieron los siguientes aumentos:

Entre 8 y 12 por ciento desde el 1.º de Enero.

Entre 7 y 34 por ciento desde el 1.º de Junio.

En 1935 se concedieron aumentos entre 10 y 20 por ciento, al 1.º de Enero.

En 1936 se concedió un aumento de 10 por ciento, desde el 1.º de Noviembre.

En 1937 se concedió un aumento de 10 y 15 por ciento, desde el 1.º de Agosto.

En 1938 se concedió un aumento de 5 y 10 por ciento, desde el 1.º de Noviembre.

El aumento dado últimamente a los operarios significa alrededor de un 40 por ciento de sus jornales, en término medio, o sea, alcanzará el jornal medio a más de 40 pesos; esto significa que el salario medio ha aumentado, en diez años, en 350 por ciento, o sea, casi el doble de lo que ha aumentado el costo de la vida.

El señor Escobar. — Está completamente equivocado Su Señoría. Se lo vamos a demostrar a continuación.

El señor Alcalde. — Lo celebraría mucho, pero sé que no podrán hacerlo.

No hay en Chile industria alguna que haya tenido aumento parecido, aumento que

se está haciendo a costa de todos los trabajadores del país, que son los que sufren las alzas de tarifas que encarecen la vida en beneficio de algunos privilegiados que son gran fuerza política y saben imponerse a un Gobierno timorato y aduón.

No sólo se han aumentado los jornales en esta forma absolutamente en desacuerdo con

los jornales de las demás actividades nacionales, sino que se han repartido gratificaciones, prudentes y justas en la administración pasada, desproporcionadas e imprudentes en la presente administración, lo que ha hecho que el jornal medio en Tracción y Maestranza, por poner como ejemplo, ha tenido las siguientes variaciones en ambas redes:

AÑOS	RED SUR		RED NORTE	
	Tracción	Maestranza	Tracción	Maestranza
1929 . . . . .	\$ 12.20	\$ 12.00	\$ 12.10	\$ 11.90
1931 . . . . .	13.97	13.64	13.76	13.11
1932 . . . . .	13.19	12.55	13.31	12.50
1933 . . . . .	17.25	16.15	18.46	18.40
1934 . . . . .	17.62	17.54	18.32	17.88
1935 . . . . .	20.55	20.53	20.76	19.82
1936 . . . . .	22.46	21.03	22.46	21.30
1937 . . . . .	26.48	24.85	26.96	27.14
1938 . . . . .	28.33	27.38	29.23	29.29
1939 . . . . .	31.70	29.87	30.77	29.18
1940 (desde 1º de abril)	44.38	41.81	43.07	40.85

Para calcular el promedio desde Abril a Diciembre de 1940, he supuesto que se dió a los obreros una gratificación en Diciembre igual a la que se dió el año pasado, pues, como lo veremos a continuación no tomó la Empresa la utilidad que obtiene en el ejercicio anual.

Según la memoria de los Ferrocarriles correspondiente al año 1940, el jornal medio en la red sur, en maestranza, alcanzó a \$ 35.97 y no a \$ 41.81 como yo lo había calculado, la causa de esta diferencia es que, como puede verse por el cuadro, yo lo calculé no para el año completo sino que del primero de Abril, fecha en que comenzó a regir un nuevo aumento, para adelante; hay que tomar además en cuenta que el dato dado por la Memoria de 1940 es inexacto, porque no se toma en cuenta el gran aumento de jornal que rigió para nueve meses del año pasado, sino como si éste hubiera regido sólo para seis meses: hechas estas correc-

ciones se ve que el cálculo que hice fué exacto.

Para este año se ha ofrecido a los obreros aumento de jornales de treinta millones de pesos y una gratificación equivalente al salario de dos meses, lo que significará aumentar el salario medio de tracción y maestranza en más de un 30%, lo que elevará su promedio a cerca de \$ 55, y a más de \$ 60 si tomamos en cuenta el salario familiar que antes no se pagaba; esto significa que desde el año 1929 hasta que se haga efectivo este aumento (y para ello sólo se espera la promulgación de esta ley), el salario será cinco veces superior; según la estadística oficial, el aumento del costo de la vida ha sido hasta la fecha de sólo un doscientos cincuenta por ciento.

El folleto que cité, del Director de Ferrocarriles, en su pág. 26, trae un cuadro sobre los jornales pagados el año 1939 y el año 1940; fueron \$ 105.850.739.84 el primer

año y \$ 154.074.122.05 el segundo; a esta última cifra hay que agregar 13 millones de pesos por el aumento de jornales correspondientes a Abril, Mayo y Junio del año pasado, que se van a pagar este año, lo que da \$ 167.000.000.00, a pesar de que no se dió gratificación este año los jornales van a ser prácticamente el doble que los del año 1939. El aumento de obreros ha sido insignificante por lo que no vale la pena tomarlo en cuenta para hacer la corrección precedente; esto significa que a pesar de que los obreros ferroviarios eran, cuando subió este Gobierno, los mejor pagados del país, se les ha aumentado los jornales al doble en el corto espacio de tres años. Cuando se hizo el aumento de jornales el año pasado, yo sostuve que, según los cálculos que había efectuado, este aumento sería de más de 50 millones de pesos al año y no de 40 como sostenían el señor Director y el Ministro subrogante de Fomento, señor Merino; la contabilidad de la Empresa ha probado que este cálculo mío era el exacto. La misma contabilidad demuestra que fué exacto el cálculo que hice sobre las mayores entradas que produciría a la Empresa el aumento de tarifas y la afirmación de que el gasto originado por el aumento de jornales sería inferior a la entrada proveniente del alza de tarifas. No resisto al deseo de leer los considerando del Decreto de insistencia que autorizó el aumento de tarifas; dicen estos considerandos:

"SANTIAGO, 12 de julio de 1940.

S. E. decretó hoy lo que sigue:

"Nº. 1435. — Vista la petición formulada por el Director General de los Ferrocarriles del Estado, y

#### CONSIDERANDO:

Que la Dirección General de la Empresa ha pedido la autorización necesaria para alzar las tarifas de carga, equipaje y pasajeros de las redes Norte y Sur en un 25 % de su valor actual o para aplicar alzas mayores en algunos casos especiales, crear algunas tarifas accesorias y disminuir rebajas exis-

tentes, con la finalidad de mantener la gestión financiera dentro del principio establecido en la Ley Orgánica de la Empresa, de calcular las tarifas sobre la base de que la Empresa pueda hacer todos sus gastos ordinarios y extraordinarios con sus propias entradas;

Que la actual Administración está empeñada en la solución de tres problemas esenciales que encontró pendientes, para lo cual necesita mayores recursos pecunarios, a saber: la normalización de la situación financiera, la renovación del material de explotación y el mejoramiento de la situación del personal;

Que, sin perjuicio de la aplicación de otras medidas encaminadas a procurar nuevas fuentes de entradas a la Empresa, es imperioso autorizar una modificación parcial de las tarifas en vigencia, de modo de incrementar los ingresos ordinarios de la Empresa, autorización que el Gobierno está, por lo demás, legalmente obligado a conceder, en obediencia al artículo 22, inciso 3º. de la Ley Orgánica de la Empresa, y

Que no es procedente una modificación de tarifas a los artículos de primera necesidad, ni a los pasajeros de tercera clase, por lo que se excluyen estos dos rubros de la modificación que se autoriza".

Es curioso observar con qué obstinación parece que el Gobierno no ha querido darse cuenta de la situación real de la Empresa, pues en los considerandos dice que se hace el aumento de tarifas para resolver "tres problemas esenciales": primero, normalizar la situación financiera; segundo, renovar el material de explotación, y tercero, mejorar la situación del personal". Sólo mejoró excesiva e ilegalmente la situación del personal y dejó a la Empresa más desfinanciada que nunca, pues los gastos que creó fueron superiores a las entradas.

He dicho que este decreto fué un decreto de insistencia y no podía serlo de otra forma, pues el art. 79 de la Ley General de Ferrocarriles ordena anunciar al público las tarifas y sus modificaciones por medio de

carteles colocados en sitios visibles de las estaciones desde 60 días antes de entrar en vigencia, disposición legal que se burló, pues se hizo regir el aumento de tarifas pocos días después de la fecha del decreto. Se burló, además, el inciso tercero del art. 22 de la Ley de Administración de los Ferrocarriles del Estado que dice que las tarifas se calcularán y aprobarán sobre la base de que la Empresa pueda hacer todos sus gastos ordinarios y extraordinarios con sus propias entradas.

Daré otros antecedentes que también di en las sesiones del año pasado, que son muy interesantes y que tampoco los conoce el H. Diputado informante...

El señor **Faivovich.**—¡Eso supone Su Señoría!

El señor **Alcalde.**—Hice presente en la Honorable Cámara, que la indisciplina inmensa que había en la Empresa era en gran parte debida a que había una multitud de agitadores, que sin trabajar recibían salarios y que además de esto gozaban de viáticos y que estos individuos recorrían todo el país haciendo agitación.

Se negó terminantemente el hecho aquí. Yo me permití dar en aquel momento algunos nombres de los que tenía certeza que se encontraban en esa situación, porque personalmente lo había verificado en la Empresa. También se negó esto y el Ministro señor Merino tuvo palabras de fuego para condenar la actitud de un diputado que estaba—según él—calumniando a hombres que gozaban de su estimación y confianza.

Veamos lo que dice el Director sobre este particular. Dice en la página 19 de un cuadernito que publicó el año 40 contestando un discurso que entonces pronuncié.

“Es efectivo que, durante el primer período, que podríamos llamar de “organización gremial”, hubo un crecido número de empleados y obreros en comisión, unos agregados al Ministerio y otros en las instituciones mismas; pero terminado ese lapso, el suscrito puso término a tales comisiones por Circular N.º 6, de fecha 15 de Julio último, quedando únicamente los nueve miembros de la Junta Ejecutiva de la Federación In-

dustrial Ferroviaria, autorizada para ocupar todo su tiempo a la atención de los asuntos gremiales a lo largo de la red. Hay, además, tres personas en comisión en el Ministerio, pero quedé de acuerdo con el Ministro señor Schnake en que a contar desde el 15 de Julio, dichas personas no percibirán sueldo de parte de la Empresa a menos que se reintegren al desempeño de sus labores”.

Tengo aquí a la mano, con el membrete de los Ferrocarriles del Estado, la lista de todo el personal que se encuentra hoy día en permiso permanente, gozando sueldos y viáticos. Como no deseo que se pretenda dar un carácter de ataque personal a este debate en que yo entro inspirado exclusivamente con alto interés público, no voy a leer la lista; solamente la dejo a disposición de los señores parlamentarios que deseen conocerla o convencerse que esta corruptela aún continúa.

La indisciplina de la Empresa se transparenta, además, en las innumerables reclamaciones que se presentan contra ella y en los choques.

En el año 1938 hubo 3,579 reclamaciones; en el año siguiente, 3,876 y en el año 1940 subieron a 4,541; es decir, un treinta por ciento más.

Los choques fueron: en el año 1938, 219; en el año 1939, 285; en el año 1940, 374. Es decir, en el espacio de dos años han aumentado los choques casi al doble.

La indisciplina existe. Las deficiencias del servicio las he podido comprobar últimamente y la han comprobado varios de los honorables colegas que fueron, con el Diputado que habla, en Comisión a los lavaderos de oro.

No quiero señalar, señor Presidente, detalles del desaseo completo que pudimos notar en los servicios ferroviarios, porque no deseo perjudicar a la Empresa de los Ferrocarriles y dar conocimiento público de hechos que prefiero poner privadamente en conocimiento del señor Ministro.

Además, ha dicho el honorable Diputado que gran parte de esta situación financiera desastrosa y gran parte del déficit de caja son debidos a las leyes que han sido des-

pachadas sin su correspondiente financiamiento, en especial, las que dicen relación con los jubilados. S. S. culpaba de ello sólo a la Cámara.

Si el Ejecutivo es co-legislador; ¿por qué echa en cara sólo a la Cámara esa generosidad excesiva y no al Ejecutivo que jamás ha vetado esas leyes a pesar de que siempre ejercita su derecho a veto hasta en asuntos de mínima importancia? Es, pues, el Ejecutivo el gran responsable.

Tenemos, entonces, señor Presidente, que por excesos de jubilaciones, por gratificaciones indebidas, por aumentos indebidos de salarios, ya efectuados unos y prometidos otros, hay que hacer responsable al Gobierno quizá más aún que a la administración de la Empresa de una suma superior a 200 millones de pesos en tres años.

¿A qué hemos llegado con esta política ruinosa, señor Presidente?

Primero.—Se ha decretado un aumento general de las tarifas cuyas graves consecuencias nadie puede desconocer.

Segundo.—Se ha propuesto cubrir el déficit de Caja de la Empresa con recursos inflacionistas como los que contempla este proyecto de ley. Con lo primero, se producirá un nuevo encarecimiento de las subsistencias y con lo segundo una inflación monetaria y de crédito que, naturalmente, traerá también aparejado un aumento del costo de la vida.

En buenas cuentas, los beneficios que al margen de la ley y con amenazas ha conquistado este gremio privilegiado de los Ferrocarriles, redundará en serio perjuicio de las clases más necesitadas.

Seguramente, el señor Ministro de Fomento no va nuevamente a permitir que se hagan discriminaciones anti-económicas en el aumento de tarifas.

Estas discriminaciones no aparecen en el texto del decreto que publican los diarios de esta mañana y que dice:

"Autorízase a la Empresa de FF. CC. del Estado para introducir modificaciones en sus tarifas hasta por un mayor valor que no podrá exceder del 50 por ciento de la tasa actual.

Esta modificación podrá consistir: 1.º Aumento de tarifas básicas de pasajeros, equipajes y carga de pequeña y gran velocidad en las redes sur y norte; 2.º Creación de nuevas categorías de la clasificación de la carga, cambio de clasificaciones de algunos artículos y modificación de las fórmulas de tarifas de pasajeros; 3.º Supresión o disminución de las rebajas establecidas en tarifas especiales; y 4.º Aumento hasta de \$ 4.00 por quintal del derecho de sobornal, inclusión en las nuevas fórmulas de los impuestos y otras adicionales que se cobran actualmente, calculando en forma que se compensen las actuales pérdidas por redondeo y otras que resultarían al efectuar dicha inclusión. Asimismo, debe aplicarse en la Red Sur la misma norma vigente en la Red Norte, para el aforo de los artículos medidos y establecer un adicional hasta de \$ 0.80 por quintal para las expediciones de carro completo inferiores a 30 toneladas".

No tengo para qué comentar lo grave que es para la economía nacional este nuevo aumento de tarifas a que se ha llegado fatalmente con la política de derroche e imprevisiones.

El señor Santandreu (Vicepresidente).—Ha terminado el tiempo que se le concedió a S. S.

El señor Alcalde.—Creo que en diez minutos más termino, señor Presidente, y como de los bancos conservadores yo soy el único que va a usar de la palabra sobre el proyecto, agradecería a la Honorable Cámara que me diera esta pequeña prórroga.

El señor Santandreu (Vicepresidente).—La Honorable Cámara ha oído la petición del Honorable señor Alcalde y, si no hay inconveniente, se le prorrogará el tiempo por diez minutos más.

Acordado.

Puede continuar S. S.

El señor Alcalde.—Muchas gracias.

Decía que el proyecto de ley que discutimos es inflacionista. El artículo 54 de la Ley Orgánica del Banco Central en su inciso d) prohíbe al Banco Central conceder préstamos, descuentos y otros anticipos, y la Empresa de los Ferrocarriles del Estado

por un valor total que excede del 20% del capital pagado y reservas del Banco. Esta ley supera este máximo legal en más o menos 120 millones de pesos.

Pero como comprende perfectamente la Honorable Cámara, la disposición legal que he citado que es idéntica a la de todos los Bancos Centrales es para evitar que esta institución abra créditos a poderosas instituciones que pueden influir para que no se consideren en todo momento las posibilidades efectivas del circulante en el mercado, como debe primordialmente hacerlo con Instituto Emisor.

Igual característica de inflación — y me referiré a esto con mucha brevedad porque comprendo perfectamente que hay otros colegas que desearán usar también de la palabra — ofrece la operación por medio de la emisión de bonos.

Los bonos fiscales han bajado desde que esta comisión aprobó el proyecto hasta la fecha, aproximadamente en un 6%. Hoy se cotizan sólo al 80% de su valor nominal, por lo que al venderse los 300 millones de bonos sólo producirán 240 millones de pesos. He sostenido en la Comisión de Hacienda que considero casi tan perjudicial para la economía nacional una emisión de billetes como una emisión de bonos.

Bonos como los que se proyecta emitir no representan riqueza de ninguna clase y su emisión se va a traducir necesariamente en un aumento de los préstamos bancarios y por lo tanto en inflación.

¿Cómo se convierte aún sin vender un bono en dinero por los Ferrocarriles del Estado?

Veamos cómo lo está haciendo:

La ley orgánica de los Ferrocarriles del Estado autorizó a esta Empresa para emitir "debentures" hasta por un diez por ciento de su capital; pero como no podía obtener crédito por estos debentures, pues le fué prohibido para evitar la inflación colateral, la Empresa se valió del siguiente procedimiento: consiguió con distintas instituciones semi-fiscales que le cambiaran estos debentures por bonos; llevó en seguida los bonos a los Bancos y, con la garantía de

ellos, pidió créditos, o sea que el debenture, a pesar de la precaución del legislador, sirvió como elemento de inflación. Con mayor razón le va a servir el bono fiscal; esto es tanto más peligroso para el valor de la moneda cuanto que el capital de la Empresa ha sido estimado en 4,300 millones de pesos y no se ha modificado la disposición legal que la autoriza para emitir debentures hasta por un diez por ciento de su capital. Según esta disposición legal, la Empresa está autorizada para emitir debentures hasta por 430 millones de pesos, lo que podrá, lógicamente, ocasionar peligrosas emisiones colaterales.

Como se ve, este proyecto lleva oculto, por decirlo así, el peligro de inflación por créditos obtenidos con la gran emisión de debentures que posibilidad, además de la inflación por la emisión de 300 millones de pesos de bonos fiscales.

A propósito de la inflación que genera esta última clase de bonos, voy a recordar al señor Ministro la opinión que expresa Constain, (Finanza II tomo, página 103): "Estos préstamos de los gobiernos", dice, "tienen también una gran influencia sobre la situación económica en general. Si su volumen es muy grande, se llega a la inflación de la moneda, que se hace sentir en el alza de los precios y en el mayor costo de vida".

Por otra parte, indudablemente, también atenta contra el buen crédito interno el que se haya financiado este proyecto sin crear contribuciones para el servicio de los bonos, ya que éste va a salir de las entradas ordinarias de la Caja de Amortización.

Yo pido disculpas a la Honorable Cámara por la forma un tanto desaliñada con que he terciado en este debate. En realidad para el Diputado que habla ha sido una sorpresa la suma urgencia acordada para este proyecto. Habría deseado dar mayor extensión a sus observaciones, pero la suma urgencia lo ha obligado a ha hablar casi de improviso sobre un asunto tan delicado.

Agradezco muy sinceramente a la Honorable Cámara la prórroga del tiempo que me ha concedido, lamentando haber resta-

do de mis colegas el poquísimos tiempo de que pueden disponer.

Sólo me resta, para terminar, hacer presente a la Honorable Cámara que este proyecto no resuelve la situación de la Empresa; resuelve únicamente una situación momentánea de Caja. La cuestión fundamental, de la indisciplina y las exigencias desmedidas de aumento de los jornales y sueldos, subsiste. Aún, en los momentos mismos en que estoy hablando se está ejerciendo una presión enorme por distintos gremios ferroviarios, para que se aumente aún más la gratificación ilegal de dos meses de jornales que se les ha prometido.

Yo habría preferido, como se lo dije al señor Ministro de Hacienda, en esta Honorable Cámara, que se hubiera destinado parte del nuevo impuesto al cobre a financiar el déficit de la Empresa de los Ferrocarriles, por una razón elemental: esto nos habría dado moneda corriente y créditos sobre el exterior; habría sido una solución ideal. Pero yo no haré indicación alguna en este proyecto. En el proyecto de Defensa Nacional trabajamos con entusiasmo y con sacrificio para mejorarlo, y fueron desestimadas todas nuestras indicaciones.

Sin embargo, me voy a permitir insinuarle al señor Ministro de Fomento una modificación que puede ser útil al país, si acaso están dispuestos de todas maneras a conceder el aumento de salarios y la gratificación a que me he referido. La modificación constituiría en no hacer un aumento general de jornales, sino destinar esa suma a aumentar el salario familiar. Con ello se podría enterar aproximadamente una asignación fami-

liar de doscientos pesos por la mujer y la misma suma por cada uno de los hijos, como lo demuestran cálculos que he hecho y que ofrezco al señor Ministro.

En realidad, los obreros solteros ganan salarios innumerables veces superiores al salario vital. Por la premura del tiempo, no he podido dar a conocer lo que ganan efectivamente los obreros; pero, si la Honorable Cámara fuese tan amable que me concediera dos minutos más, la informaría sobre algunos de esos salarios.

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).—Le quedan aún cinco minutos a Su Señoría.

El señor **Alcalde**.—Mi proposición de salario familiar tiene una ventaja enorme, señor Ministro.

Si en este país, en vez de aumentar por parejo los salarios, como se hace ahora, se destinara parte del mismo dinero a elevar el salario familiar, se resolvería el agudo problema social de la desnutrición del pueblo y el más agudo aún de la mortalidad infantil. Soy Diputado por un barrio obrero y he tenido ocasión de conocer de cerca los hogares modestos y palpar los estragos, que parten el alma, de la desnutrición de los hijos de los obreros. Es cierto que los sueldos y jornales de hoy, en la Empresa de los Ferrocarriles, son suficientes para los obreros sin cargas de familia; pero la carestía siempre creciente de la vida hará que pronto no basten para el que tiene mujer y varios hijos.

Voy a dar los detalles de los salarios que se pagan en la Maestranza de San Bernardo:

### JORNALES PAGADOS EN LA MAESTRANZA DE SAN BERNARDO EN EL MES DE JULIO DE 1941

(Meses de Agosto y Diciembre, según planillas de sueldos los jornales son superiores en bonificación y tratos).

Talleres	N.º de hombres	Renta diaria	Renta mensual	Renta total por taller
Maquinaria	167	\$ 78.76	\$ 1.787.95	\$ 298.588.08
Broncería	20	75.39	1.711.52	34.230.45
Herramientas	57	73.05	1.658.19	94.516.86
Rañol de Herr.	10	61.22	1.389.70	13.893.70

Armaduría	156	69.92	1.587.21	247.604.80
Control de Mat.	3	65.92	1.496.45	4.489.35
" de Tratos	1	45.80	1.039.70	1.039.70
Herrería	49	64.34	1.469.43	71.561.30
Calderería	197	68.63	1.558.04	306.934.47
Laminación	45	48.22	1.094.60	49.257.15
Pernos y Resortes	26	63.45	1.440.50	37.453.00
Cobrería	22	70.34	1.596.82	35.130.25
Eléctrico	69	69.66	1.581.42	109.118.13
Fundición	135	58.35	1.324.69	178.834.13
Tubos de Humo	14	61.30	1.391.73	19.484.30
Modelos Carp. pintura	36	69.56	1.579.08	56.847.55
Cuadrilla de Patios (Jor- leros)	15	47.45	1.077.14	16.157.03
Movilizadores de pieza	15	41.92	951.68	14.275.30
Casa de Máquina	39	64.48	1.463.83	57.089.34
Frenos de Aire	85	72.00	1.634.61	138.942.00
Conservación y planta pulverizadora de carbón	39	56.87	1.291.06	50.351.50
Chofer y mensajero	5	95.19	2.160.84	10.804.22
Serv. de Vigilancia	19	52.19	1.184.81	22.511.38
Escuela de Aprendices	27	17.19	390.32	10.539.70

1242 Pro- 67.61 \$ 1.534.69 \$ 1.906.087.87  
medio.

Jornal base				\$ 948.291.96
Varios	\$	9.013.95		
Salario familiar	"	121.976.90		
Tiempo extraord.	"	2.890.85		
Enfermos	"	53.412.80		
Tratos y bonificac.	"	686.765.21		
Med. Preventiva	"	7.062.00		
Heridos	"	25.081.50		
Cuarto día	"	51.588.70		
En general término medio...				
150 operarios ganan sueldos menos de	\$	1.000.00		
900 " " " " entre "		1.200.00, y	\$	1.900.00
180 " " " " " "		2.000.00, y	"	2.900.00
27 " " " " " "		700.00, y	"	800.00

Como se ve, señor Ministro y Honorable Cámara, son poquísimos los obreros que tienen una renta diaria inferior a \$ 40.— diarios, y sólo hay 27 aprendices que ganan entre \$ 17.19 diarios.

Se me dirá que estas rentas son altas porque hay el sobretiempo, pero todos sabemos que en esta Maestranza se trabaja a trato, y es tan buena "la pega", como dicen ellos, que cuando no trabajan en esta forma, se les da una gratificación del 50% del jornal.

En consecuencia, no digamos que los obreros se están matando.

Mi deseo es que de una vez por todas la situación se afronte y que con lo mismo que se gastará en aumentos de jornales se engrasen los fondos destinados al salario familiar.

Esto que dije para los Ferrocarriles vale para la Administración Pública y oficinas semi-fiscales.

El encarecimiento de la vida es tan agudo que llega hoy por hoy a un 25 % anual.

Por lo tanto, necesaria y fatalmente, todos aquellos a quienes se les ha aumentado los sueldos últimamente van a comenzar a reclamar luego nuevos aumentos, y ¿por qué señores Ministros de Hacienda y Fomento no aprovechamos esta oportunidad (si acaso se estima necesario e indispensable aumentar los sueldos), para establecer que estos aumentos vayan a las Cajas de compensación con el objeto de destinarlos a salario familiar? Esta sería una modalidad que se podría establecer, como dije, en toda la Administración Pública, en lugar de los aumentos generales, en que los salarios se hacen abundantes para aquellos que tienen poca familia, y siempre escasos para los que tienen mucha; pero, como no se puede dejar morir de hambre a los que tienen mucha familia, hay que aumentar continuamente, en una forma cuantiosa el salario a todos por igual.

Es todo lo que deseaba decir, señor Presidente.

El señor **González von Marées**. — Pido la palabra.

El señor **De la Jara** (Presidente Accidental). — Tiene la palabra el Honorable señor **González von Marées**.

El señor **González von Marées**. — Quiero agregar unas pocas palabras a las que acaba de expresar el Honorable señor Alcalde.

Coincido con todo con el Honorable Colega, en orden a que este proyecto de ley no soluciona, en manera alguna, la situación financiera desastrosa de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Conuerdo también con él en la afirmación de que una de las causas de la situación en que se encuentra la Empresa de los Ferrocarriles, es la mala dirección que ha tenido dicha Empresa. En ella se ha entronizado la política en forma tal, que son los grupos políticos lo que hoy imponen su voluntad en esa institución fundamental para la vida del país.

Por estas mismas razones, considero que el alza de las tarifas que se ha anunciado, tampoco va a solucionar el problema que

afecta a la Empresa de los Ferrocarriles. Con toda seguridad, esa alza de tarifas será absorbida en gran parte por nuevos aumentos de salarios y sueldos y por nuevas dilapidaciones.

Pero la causa fundamental de la situación en que se encuentra esta Empresa, es, a mi juicio, la desastrosa política financiera y económica seguida por el Gobierno, política que ha lanzado al país en un tren incontenible de desvalorización monetaria. Es evidente que este proceso de desvalorización del poder adquisitivo de la moneda, en que nos encontramos desde hace ya muchos años, pero que se ha agravado enormemente en el último tiempo, tiene que influir en forma directa en la marcha de los Ferrocarriles del Estado. Las alzas de tarifas que el Gobierno se ve obligado a autorizar periódicamente, apenas son suficientes para estabilizar por muy corto tiempo la situación financiera de la Empresa, porque casi enseguida, debido a las nuevas disminuciones del poder adquisitivo de la moneda, dicha institución vuelve a caer en falencia. El proyecto en debate no sólo no va a solucionar la situación de la Empresa sino que, en definitiva, contribuirá a agravarlo. El honorable señor Alcalde ha hecho ver que la emisión de bonos por \$ 300.000.000 para financiar la deuda de arrastre de la Empresa importará, a la postre, una inflación monetaria, pese a todas las medidas de restricción y de control de la liquidación de los bonos, que se adopten.

Pero, más grave aún que este aspecto de la nueva ley es, a mi juicio, el que autoriza a la Empresa para descontar en el Banco Central de Chile documentos hasta por valor de \$ 150.000.000.

El artículo 1.º del proyecto aprobado por la Comisión de Hacienda, dice textualmente como sigue:

"Artículo 1.º La Empresa de los Ferrocarriles del Estado podrá efectuar los pagos correspondientes al precio de sus adquisiciones de carbón, durmientes y maderas, energía eléctrica, cemento, fierro y otros artículos en general o mercaderías producidas o elaboradas en el país, con letras de cambio que, aceptadas por la Empresa serán

descontables en el Banco Central de Chile, bajo las siguientes condiciones:

a) El plazo del pago de estas letras no podrá exceder de ciento ochenta días;

b) Las letras deberán corresponder precisamente a operaciones comerciales de la naturaleza señalada en el inciso 1.º;

c) La tasa del descuento no podrá exceder del uno por ciento anual y no se cobrarán otras prestaciones; y

d) El monto total de los descuentos que el Banco Central deberá hacer con arreglo a esta disposición no podrá exceder de ciento cincuenta millones de pesos (\$ 150.000.000)".

La autorización que por este artículo se confiere a la Empresa de los Ferrocarriles para descontar letras hasta \$ 150.000.000, importa, según mi criterio, lisa y llanamente, una emisión de papel moneda.

Esta emisión se la pretende encubrir con la aseveración de que ella será destinada al pago de adquisiciones de carbón, durmientes y maderas, energía eléctrica, cemento, fierro y otros artículos o mercaderías producidas o elaboradas en el país. O sea, se argumenta que estos descuentos de letras van a ser algo así como créditos de anticipación que el Banco Central otorgará a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Yo sostengo que, en el hecho, dichos descuentos de letras serán lisa y llanamente emisión de papel moneda, por las razones que brevemente pasaré a exponer.

El señor Ministro de Hacienda nos ha dicho en numerosas ocasiones que el Banco Central de Chile no tiene por finalidad procurar el financiamiento o la capitalización de empresas, sino que su misión es facilitar las transacciones comerciales, mediante la procuración del medio circulante necesario.

Esta ley, en la forma en que está concebida, no sólo tiende a otorgar un crédito a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para que pueda realizar, con mayor facilidad, sus operaciones de adquisición de materiales, sino que, prácticamente, significa otorgarle un capital de 150 millones de pesos, con cargo al Banco Central, es decir, mediante una emisión de billetes por igual suma.

Prueba de ello es lo siguiente: se pretende conceder a la Empresa un crédito por 150 millones de pesos, a seis meses plazo, para la adquisición de carbón y otros materiales que sean de producción nacional; pero del presupuesto de la Empresa se desprende que el total de los gastos que ésta realiza en el año por tal capítulo, no es, en ningún caso, superior a 200 millones de pesos.

Tenemos, entonces, que para hacer un gasto máximo de 100 millones de pesos por semestre, se va a dar a la Empresa una autorización para descontar letras hasta por 150 millones de pesos.

Se podrá argumentar que, como la ley exige que estas letras deberán provenir, precisamente, de las operaciones que se indican en la misma ley, si las compras que la Empresa haga de los materiales a que se refiere la ley, no alcanzan a 150 millones de pesos semestrales, tampoco podrá hacer los descuentos correspondientes en el Banco Central.

Todos sabemos, sin embargo, que es muy fácil eludir esta clase de limitaciones; y, desde luego, para la Empresa de Ferrocarriles ello resultará infinitamente más sencillo, porque ella tiene pendientes pagos que corresponden a este tipo de operaciones, entiendo que por una suma aún superior a los expresados 150 millones de pesos. Y lo más probable podría decir que es casi seguro que la Empresa va a pagar las deudas atrasadas que tiene con instituciones industriales y comerciales, con letras que dichas instituciones irán a descontar al Banco Central de Chile. En el hecho se va a producir, pues, una emisión inmediata, casi de un día para otro, de 150 millones de pesos. Tal emisión sólo teóricamente va a ser de seis meses de duración, porque la Empresa, al término de esos seis meses renovará dichos descuentos de letras, para seguir realizando sus adquisiciones y pagos. Se trata, como se ve, de una emisión indefinida de 150 millones de pesos.

Para que la Honorable Cámara comprenda la repercusión fatal que esta autorización va a tener sobre el circulante y, por

consiguiente, sobre el poder adquisitivo de la moneda, quiero hacer presente que este descuento de letras de la Empresa de Ferrocarriles significará una elevación en casi un cincuenta por ciento de los descuentos y redescuentos que hoy día efectúa el Banco Central.

El Banco Central, en la actualidad, tiene un total de redescuentos a los Bancos Accionistas y en descuentos al público, de 320 a 330 millones de pesos.

Con esta facultad se pretende otorgar a la Empresa de los Ferrocarriles, de obligar al Banco Central a descontarle hasta 150 millones de pesos, se van a elevar estos descuentos y redescuentos casi en un cincuenta por ciento de su cuantía actual. Esta misma operación va a significar una elevación de los descuentos directos del Banco, en un 200 por ciento, ya que esos descuentos directos ascendieron, en el mes de Septiembre, según las últimas estadísticas, a 73 millones de pesos, y con esta facultad que se le otorga a la Empresa de los Ferrocarriles, se van a elevar de golpe a más de 200 millones de pesos.

Significará también esta facultad que se otorga a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, un incremento brusco del medio circulante, en un diez por ciento.

Los honorables Diputados tendrán que comprender la influencia que esta repentina inyección de circulante, que no corresponderá a una efectiva creación de riqueza, va a tener en el poder adquisitivo de la moneda.

Por estos motivos, y porque es absolutamente innecesario para los fines que se indican en la ley, el que se otorgue a la Empresa un crédito por 150 millones de pesos, yo he formulado indicación para que dicho crédito sea rebajado a un máximo de 50 millones de pesos, y para que el plazo del mismo no exceda de 90 días, que es el plazo a que normalmente efectúa el Banco Central las operaciones de descuentos de letras.

Y estimo que con 150 millones de pesos, la Empresa quedará en condiciones de hacer frente a sus gastos ordinarios de adquisición de los elementos a que se refiere el

artículo 1.º del proyecto en discusión, fundándome en el hecho de que en un año la Empresa, no alcanza a gastar, según el actual presupuesto, 200 millones de pesos por este concepto. Para un gasto total en el año, que no excede de la expresada suma, un crédito por 50 millones de pesos a tres meses plazo, es absolutamente suficiente, por cuanto se trata de adquisiciones que no es necesario hacer, en su totalidad, de una sola vez. Vencido el plazo de tres meses, la Empresa habrá percibido holgadamente las entradas necesarias para cubrir las letras descontadas, y en esta forma podrá descontar en el Banco Central nuevas letras por otros 50 millones de pesos.

En la forma expuesta, los descuentos que haga el Banco Central quedarán comprendidos dentro de las operaciones normales de dicha institución, ya que ellos corresponderán efectivamente a transacciones comerciales que importarán creación de riqueza.

Termino repitiendo que no creo en la eficacia de la presente ley. Considero, por el contrario, que, tal como ella será aprobada por la mayoría del Congreso, sólo va a servir para tapar un hoyo mediante la apertura de uno mucho mayor. Estimo, asimismo, que ella va a contribuir a agravar considerablemente la ya enorme inflación monetaria, al incrementar el medio circulante en forma absolutamente desproporcionada a las verdaderas necesidades de la Empresa de los Ferrocarriles. Sostengo que dicha emisión no es necesaria, por lo menos, en sus dos terceras partes. Por consiguiente, si honradamente se desea emplear al Banco Central para facilitar a la Empresa el desenvolvimiento de sus negocios, es suficiente con que se le faculte para descontar letras de la misma hasta por 50 millones de pesos, y a un plazo no mayor de noventa días. En esta forma, se iría en ayuda de aquel servicio público sin contribuir a precipitar a la ruina al país.

Dejo formulada esta indicación, y espero que la Honorable Cámara se servirá aprobarla.

Nada más, señor Presidente.

El señor Santandreu (Vicepresidente).—

Tiene la palabra el honorable señor Escobar don Andrés.

El señor Escobar (don Andrés). — Los Diputados Comunistas vamos a votar favorablemente este proyecto en general, y vamos a hacer algunas indicaciones, las que esperamos sean acogidas por la Honorable Cámara, porque reflejan el sentimiento unánime del personal ferrocarrilero y de la gente que se moviliza por los Ferrocarriles.

El señor Diputado informante ya ha dado una serie de razones que justifican la aprobación de este proyecto de ley, que da a la Empresa de los Ferrocarriles los medios económicos para arreglar su situación financiera, aunque sea en forma provisional.

Nosotros vamos a presentar, en compañía del honorable señor Morales San Martín y de otros honorables colegas, la siguiente modificación al artículo 2.º:

“Artículo 2.º Facúltase al Presidente de la República para emitir obligaciones del Estado por la cantidad de trescientos diez millones de pesos (\$ 310.000.000), que ganarán el interés del siete por ciento y que tendrán una amortización del uno por ciento anuales. Estos bonos serán entregados a la Empresa de los Ferrocarriles en calidad de aporte fiscal. El servicio de estas obligaciones lo hará la Caja Autónoma de la Deuda Pública, con cargo a sus propios recursos.

Diez millones de pesos ( 10.000.000) del monto total autorizado en el inciso precedente, será destinado a cubrir el actual déficit de la Empresa del Ferrocarril de Arica a La Paz.”

Estuvo en esta capital una comisión del personal del Ferrocarril de Arica a La Paz, a fin de pedir al Gobierno y a la Honorable Cámara que incluyan diez millones de pesos más en este proyecto, los que se destinarían a cubrir el déficit del Ferrocarril de Arica a La Paz, que, como todos sabemos, es un Ferrocarril internacional. Su actual déficit, en varios rubros, se debe a que ha disminuído sus entradas y aumentado en forma apreciable sus gastos generales.

Esto se debe, asimismo, a que sus tarifas son cobradas en moneda boliviana, la que, después de la guerra del Chaco, bajó considerablemente en poder adquisitivo.

Por otra parte, el costo de explotación de este Ferrocarril ha aumentado mucho por el alza de los materiales y por el alza de los combustibles, tanto en el carbón como en el petróleo, que son los elementos que utiliza esta Empresa.

Por otra parte, los obreros vienen solicitando, desde hace mucho tiempo, un mejoramiento económico que esté de acuerdo con el alza del costo de la vida.

La Empresa no ha podido responder a estas aspiraciones de su personal, porque, en realidad, está desfinanciada. Su Administración ha prometido al personal que, si se obtiene del Estado la cantidad de diez millones de pesos, necesarios para cubrir su déficit, dará una gratificación de fin de año y hará un aumento que empezará a regir desde el 1.º de Enero de 1942.

La delegación del personal del Ferrocarril de Arica a La Paz, que ha venido a Santiago, se ha entrevistado con el señor Ministro de Fomento y con varios Comités de esta Honorable Cámara; y tanto el señor Ministro como los Comités encontraron muy aceptable la idea de que se aprovechara el proyecto sobre financiamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, para incluir esta justa petición. Los prometieron, así, agregar a los 300 millones que contempla el proyecto en discusión, diez millones de pesos más, suma esta última que sería destinada a cubrir, como ya he dicho, el déficit del Ferrocarril de Arica a La Paz, y afrontar el mejoramiento económico que, desde ya hace tiempo viene reclamando su personal.

Vamos a proponer también una modificación al artículo 5.º de este proyecto.

Dice así:

“Sin perjuicio de la facultad que este artículo otorga a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, la actual alza de tarifas aprobada por decreto 2,208, de 25 de Febrero del año en curso, no regirá para los pasajes de tercera clase ni para los artículos de primera necesidad.”

Se ha decretado, como decía el señor Alcalde, a petición de la Empresa, un alza de las tarifas, que puede ser hasta de un 50 por ciento.

Con motivo de un viaje que tuve oportunidad de hacer últimamente al sur, pude comprobar que el solo anuncio de esta alza ha provocado en todo el país una protesta general. También visité en esta gira varios sindicatos obreros, conversé con sus dirigentes y con muchos obreros, pero todos condenan muy fuertemente al Gobierno por haber permitido esta alza de tarifas, así, en forma general. Ellos ven a través de esta alza; como lo ve todo el pueblo, un grave encarecimiento de la vida.

Si la Empresa considera que es necesario proceder al alza de tarifas, nosotros estimamos que de ninguna manera deben alzarse las tarifas de tercera clase.

Tampoco aceptamos el alza de tarifas para los artículos de primera necesidad, porque con esto se viene a producir todavía una mayor alza del costo de la vida, que ya llega a ser desesperante entre la clase obrera y campesina y, en general, entre las masas populares.

Esta alza va a afectar especialmente a las clases obreras, como digo, ya que las otras clases, adineradas, como siempre, burlan los nuevos gravámenes, dejándolos caer sobre los trabajadores y las clases modestas.

Por las razones ya expresadas es que proponemos esta modificación al artículo 5.º del proyecto de ley, que en estos momentos discutimos.

El señor Pizarro. — ¿Y lo reemplazaría por otra indicación Su Señoría?

Porque, si por una indicación se desfinancia el proyecto, debe haber otra que lo financie.

El señor Escobar (don Andrés). — Es que, además de los 310.000.000 de pesos que contempla este proyecto, con nuestra indicación para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y para la del Ferrocarril de Arica a La Paz, lo que constituye un aporte fiscal, consulta un alza de tarifas que si llega a ser hasta del cincuenta por ciento, como dice el decreto, vendría a dar-

le seguramente muy cerca de otros 300 millones de pesos más al año.

De manera que no hay tal desfinanciamiento con nuestras modificaciones; lo único que pretendemos es cumplir nuestra obligación, que es la de favorecer a las clases modestas, que nosotros representamos en esta Honorable Cámara.

Voy a enviar a la Mesa estas modificaciones, en la esperanza de que la Cámara les habrá de prestar su aprobación, porque, como digo, ellas reflejan fielmente el sentimiento de la inmensa mayoría de nuestro pueblo, y especialmente de los obreros, campesinos y clases modestas.

Ahora voy a referirme a algunos cargos que el señor Alcalde ha repetido en esta oportunidad contra el personal ferroviario.

Empezó su disertación el señor Diputado diciendo que la actual Dirección de la Empresa ha llevado a ésta a un descalabro. Yo no voy propiamente a defender a la Dirección de la Empresa, sino que a manifestar al honorable Diputado que nosotros consideramos que los Ferrocarriles no están en descalabro, que la Empresa no se encuentra en la situación que pinta Su Señoría ante la Cámara.

En efecto, si la Empresa en este momento entrara a reevaluar sus haberes, sus maquinarias, sus edificios, sus vías, sus existencias, en general, todos sus valores, seguramente su capital subiría a una cifra mucho mayor, quizás cuatro o cinco veces su valor actual.

El señor Alcalde. — Se ha fijado ya ese valor.

El señor Escobar (don Andrés). — De modo que la Empresa no está en la situación que pinta el Diputado señor Alcalde, aunque, si bien es cierto, tiene serias dificultades financieras, pero, como ha dicho el señor Diputado informante, no se le pueden cargar todas ellas a la actual Administración.

Recuerdo, señor Diputado, que allá por el año 24 o 25, en que me incorporé a trabajar a esta Empresa, ya se hablaba de grandes deudas y que en ella había un déficit que, de año en año, de gobierno en gobierno, de administración en administra-

ción, se ha ido aumentando por malos negocios, por errores de los altos jefes de la Empresa, por ratería de estos mismos en las administraciones pasadas, por compra de materiales y máquinas en mal estado, como las que se compraron a los alemanes en el último período de Alessandri; todos sabemos que estas locomotoras, en los primeros viajes que hicieron, quedaron inservibles y tuvieron que ir a reparación a la Maestranza de San Bernardo.

El señor **Alcalde**.— ¿Me permite una pequeña interrupción, Honorable Diputado?

El señor **Escobar** (don Andrés).— Por otra parte, el señor Diputado, al parecer con mala intención...

El señor **Alcalde**.— Muchas gracias.

El señor **Escobar** (don Andrés).— A mí me gusta tratar las cosas con franqueza.

Dice Su Señoría que han pasaco todas estas cosas porque ha llegado al poder un Gobierno de Frente Popular.

Digo mala intención, señor Alcalde, porque Su Señoría sabe que la combinación de Frente Popular no es la que gobierna. Hace mucho tiempo que Sus Señorías, a través de sus agentes que tienen en los partidos de izquierda, rompieron este movimiento que era toda una esperanza del pueblo chileno.

De esta manera dejó de gobernar y, si hay dificultades grandes en el país, se deben precisamente a que al Frente Popular no lo dejaron gobernar.

Si hubiera habido una grande unidad en todas las fuerzas que forjaron este Gobierno, a través de ese gran movimiento de Frente Popular, las cosas habrían cambiado...

El señor **Montt**.— Ya rompieron el pacto con los socialistas?

El señor **Escobar** (don Andrés).—... seguramente las cosas no estarían en la situación desgraciada que hoy conocemos; se habría cumplido el programa del Frente Popular, programa que encerraba para el pueblo grandes esperanzas.

Señores Diputados, nuestro pueblo estaría en mejores condiciones, pues un verdadero Gobierno de Frente Popular habría tenido mano firme para impedir la especulación,

para terminar con el latifundio, dando tierra a los campesinos, dando un fuerte impulso a la industrialización del país, dando trabajo bien remunerado a todos los trabajadores.

Con la falsa idea de desprestigiar al Frente Popular, los señores Diputados de la reacción tratan de cargarle todos los males que afligen a nuestro país. Ahora el señor Alcalde, culpa también al F. P., de ser responsable de la situación de la Empresa de los FF. CC. del E. Pero, como digo, no se puede engañar a la opinión pública diciendo que el F. P., es culpable de lo que no ha hecho o no ha podido realizar, por las causas ya explicadas y que los señores Diputados y el país conocen. Yo no quiero ahondar en este problema por el momento; pero sigo creyendo, como lo cree la gran mayoría del país, que la única salvación que el pueblo chileno tiene es la unidad de las fuerzas de izquierda y de todos los hombres que tengan bien puesto su corazón, y que estén dispuestos a trabajar en bien del país, en bien de la clase obrera y por el engrandecimiento de nuestra patria.

El señor **Montt**.— A veces no basta sólo el corazón, H. Colega...

El señor **Escobar** (don Andrés).— Nosotros no decimos que baste esto, sino que junto con ésto hacer la unidad de los que sinceramente estén dispuestos a trabajar por el mejoramiento de todos los trabajadores y por el engrandecimiento de nuestro país.

El señor **Alcalde**.— ¿Por qué no me permite una breve interrupción SS?...

El señor **Escobar** (don Andrés).— Diga no más, H. Diputado.

El señor **Alcalde**.— Decía el H. señor Escobar, que es una de las personas del Frente Popular que más conoce la Empresa, porque ha estado trabajando en ella, que cuando ingresó al servicio en el año 1924, ya ella estaba en un perfecto desequilibrio financiero. Todo esto ha sido repetido en folletos y volantes de la Empresa de los FF. CC. en forma que lo conoce el país entero. Pero la verdad es muy distinta, como puede verse por la propia memoria de 1940, en la página 127, hay constancia que

desde el año 1922 hasta el año 1930, inclusive, es decir, en el tiempo a que se refiere S.S., la Empresa obtuvo grandes utilidades.

El señor Escobar (don Andrés).— Ha habido épocas en que la Empresa ha dejado utilidades, pero ha habido también años malos en que ha dejado pérdidas.

El señor Alcalde.—¿Por qué no me deja terminar mi pensamiento, H. Diputado? Así ganaríamos los dos.

Ha ocurrido que en los años 1931, 1932, 1933 y 1934 que fueron de la crisis más violenta, la Empresa dejó pérdidas; pero en los años 35, 36, 37 y 38, dejó utilidades. Pero, hay un factor decisivo en estas empresas, que es el que hace que se financien o no: es el movimiento de carga y pasajeros.

Los pueblos en su crecimiento tienen para sus ferrocarriles momentos de penurias económicas cuando la intensidad de tráfico es pequeña; pero, en Chile la movilización ha crecido enormemente, y sería un negocio absolutamente floreciente si estuviera dirigido en forma inteligente y económica.

Desde 1922 a 1938 sólo hubo, como dije, cuatro años que no se obtuvo utilidad en la Empresa. S.S. nos dice que lo está en bancarrota, porque tiene un capital de \$ 4.300.000.000.— Yo le pregunto a S. S.: ¿Es posible, es aceptable que una empresa de transporte, con un capital de \$ 4.300.000.000.— no deje ninguna utilidad?

El señor Escobar (don Andrés).— Eso no debe extrañar a S.S., porque si miramos las memorias de ferrocarriles extranjeros, aún los mismos de Estados Unidos, vemos que producen pérdidas, a pesar de que reciben fuertes subvenciones del Gobierno, y cuentan con capitales fantásticos.

El señor Atienza.—Esas Empresas tienen otros problemas.

El señor Escobar (don Andrés).— S. S. nos agregó que este mal resultado financiero era debido, a la indisciplina del personal, que ella era la responsable de este estado desastroso de la Empresa.

El señor Alcalde.—No he dicho eso, exactamente.

El señor Escobar (don Andrés).— Las organizaciones obreras de los ferrocarriles, sus sindicatos, en los cuales está todo el personal ferroviario, nunca han dejado de ser disciplinadas a pesar de sus agudos problemas económicos que reconoce el propio señor Alcalde, cuando dice que hay sectores de empleados que ganan poco.

Si S. S. recuerda, en los regímenes pasados, la única manera de hacerse justicia y obtener mejoramientos económicos por este gremio, era la de recurrir a la huelga.

El año 1925 hubo un gran movimiento huelguístico en los ferrocarriles, movimiento que fué ganado por el personal ferroviario, que obtuvo un efectivo mejoramiento económico y más respeto de parte de sus despóticos Jefes.

El año 1936 los obreros y empleados ferroviarios tuvieron que recurrir a un movimiento, también huelguístico, para obtener lo que justamente reclamaban de la Dirección de la Empresa y del Gobierno dictatorial de Alessandri.

De manera que el personal siempre ha tenido que luchar mucho para arreglar su situación económica. En cambio, ahora podrá ver el Honorable Diputado que, desde Octubre de 1938 hasta este momento, no ha habido siquiera un solo movimiento huelguístico dentro de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; de manera que el cargo es antojadizo y tienen por objeto atacar al personal ferroviario, que no hace otra cosa que reclamar lo que le corresponde y cumplir con su deber.

El señor Alcalde.—Lo malo es que...

El señor Escobar (don Andrés).— Veo ahora que el señor Alcalde está por las huelgas. Esto le demuestra que no puede echarse la culpa a la indisciplina del personal o a los movimientos huelguísticos que este gremio haya realizado para lograr sus mejoramientos; aún más, el Hon. señor Alcalde es injusto con este esforzado Gremio.

El señor Alcalde.—Permítame, Honorable Diputado, para precisar el pensamiento.

El señor **Escobar** (don Andrés).— Yo debo decir, señor Diputado, que entre el personal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado hay absoluta disciplina. El personal ferroviario es un modelo de disciplina y de trabajo, respeta las leyes y reglamentos de la Empresa, respeta a sus Jefes, y realiza con gran conciencia y sacrificio su labor, especialmente en los grandes centros ferroviarios del país, como San Bernardo, Santiago, Valparaíso, Concepción, Ovalle, y en el resto de la red, porque es un personal que ya ha logrado adquirir una disciplina tal, un perfeccionamiento en sus responsabilidades y trabajo, que es religiosamente cumplidor de todas sus obligaciones. Esto es muy comprensible, pues el gremio ferroviario no está integrado por trabajadores que llegan hoy y se retiran mañana para ser reincorporados pasado mañana, sino que es un personal que se arraiga en la Empresa y solamente sale por enfermedades de gravedad, por accidentes, o porque la muerte, desgraciadamente, dado lo penoso de las labores, llega a veces demasiado temprano.

Yo he sido ferroviario, señor Diputado, y puedo explicarle a conciencia cómo el personal ferroviario respeta la disciplina y ama su trabajo dentro de la Empresa. Recuerdo, Honorable colega, que el año 29 me hicieron abandonarla muy en contra de mi voluntad. El Dictador Ibáñez me deportó a la isla de Pascua, en la cual permanecí un año. Cuando volví al país, tuve que trabajar en varias fábricas y talleres, pero en ninguno de ellos me acostumbré. Estaba aclimatado ya a la Empresa de los Ferrocarriles.

Mi deseo más grande en ese momento, era volver a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y tuve una gran satisfacción cuando logré reincorporarme. Después de comprobada mi capacidad de trabajo, honradez y disciplina, los jefes me reincorporaron.

De manera que no se puede culpar al personal ferroviario de desaciertos que pueden haber en la Empresa ni se le puede injuriar diciendo que es un personal indisciplinado.

A continuación, el Honorable señor Al-

calde dice que ha habido muchos aumentos, muchas gratificaciones y al parecer a través de su intervención, dejó de manifiesto que está en desacuerdo con que este personal haya tenido mejoramientos económicos. Me parece, Honorable colega, que esto no puede ser; sobre todo, si se toma en consideración el encarecimiento de la vida de mes en mes, de año en año. Si hoy día mismo va al comercio y adquiere un artículo cualquiera y después de unos 3 o 4 días vuelve, ya lo encuentra con un recargo. Yo desde esta tribuna protesto por las expresiones del señor Alcalde contra el personal ferroviario, y aprovecho la oportunidad para decirle a ellos, que siempre deben luchar unidos para la obtención de sus justas reivindicaciones, sobre todo cuando el encarecimiento de la vida marcha con pasos vertiginosos. Esto lo hago extensivo a todos los trabajadores de la ciudad y del campo.

Si no se procede a mejorar la situación económica de los trabajadores a la vuelta de algunos años vamos a tener un pueblo desnutrido y miserable, que no va a ser capaz de afrontar el trabajo diario ni la lucha por su propia existencia.

El señor **Alcalde**.—No me opongo al aumento de salarios, lo que no acepto es que sea enormemente superior al encarecimiento de la vida. ¿Cómo no voy a desear que se aumenten los salarios cuando la vida encarece?

El señor **Escobar** (don Andrés).—Los obreros no tienen otra arma que la de su unión y sus luchas, y si su situación no se considera, tienen que recurrir inclusive a la huelga como un medio para obtener sus objetivos.

El señor **Alcalde**.—Yo no me opongo a la huelga, en general, salvo tratándose de empresas de orden público, como los ferrocarriles respecto de las cuales las prohíbe la ley. La huelga es la gran herramienta que tienen los obreros para obtener el triunfo de sus aspiraciones y si se les priva de ella, se les quitaría su único medio de pensar. No dudo que puede haber huelgas justas o indispensables.

S.S. quiere probarme la disciplina de

los obreros ferroviarios diciendo que no han ido a la huelga? ¿pero, por qué? Porque el Gobierno por la presión, ha tenido que aceptar peticiones injustas, o ilícitas muchas veces, y ruinosas para la Empresa casi siempre.

Pero, el Gobierno, cuando las peticiones son injustas, está en la obligación de proceder con mano firme y no vulnerar la ley para dar gusto a exigencias desmedidas o ilegales.

El señor Escobar (don Andrés).— Es una prueba evidente, cuando se han alzado los salarios y se han dado gratificaciones, de que el Gobierno y las autoridades de la Empresa han reconocido la justicia de las peticiones de los obreros y empleados. De otra manera, no habrían procedido de la manera que lo han hecho, al conceder mejoramientos al personal.

Por otra parte, Honorables Diputados.

**Hablan varios señores Diputados a la vez.**

El señor Escobar (don Andrés).— Por otra parte, señor Presidente, yo estimo que por encima de las leyes que podamos dictar nosotros aquí en el Parlamento, hay una ley superior a todas y es la de defender la vida de nuestros conciudadanos. Y ellos se defienden a través de sus organismos, aunque el Parlamento ponga cortapisas a sus aspiraciones de mejoramiento económico y social y, por lo tanto, de perfeccionamiento de su propia existencia.

Ahora el señor Diputado dice a \* continuación:

"Hay salarios fabulosos en San Bernardo".

Es cierto, señor Diputado, que hay algunos salarios en San Bernardo que son buenos, considerables, pero corresponden a pequeños grupos que ha citado Su Señoría. Y estos pequeños grupos — deseo decirle al señor Diputado y a la Honorable Cámara— son de gente que tiene 15, 20 o más años de servicios en la Empresa y que, a través de esos años se han especializado de tal manera que, su trabajo produce mucho más. Y esto beneficia a la Empresa de los Ferrocarriles, a la cual conviene que haya mucha

producción. ¿Cómo se realiza esta mayor producción? Trabajando tiempo extraordinario y en un tren forzado, y yo me alegraría, Honorable Cámara, que el señor Alcalde fuera a San Bernardo...

El señor Alcalde.—Sí, voy siempre.

El señor Escobar (don Andrés).—... y viera, por ejemplo, a los forjadores, a los laminadores, a los fundidores, etc., que desde que entran al trabajo están en un baño de sudor, debido a su gran esfuerzo. Laboreando en una forma muy enérgica y muy fuerte, muy dura y sacrificada. Yo no solamente les daría \$ 70 a estos obreros sino que les daría \$ 100 por día, porque esos obreros están realizando la producción de 263 obreros, no especializados.

Yo creo que no se puede acusar a la Empresa porque mantenga estas perspectivas de un trabajo intenso y mejor remunerado.

El señor Alcalde dice a continuación: "La Empresa se ha empobrecido en estos 3 años en más de 200 millones de pesos".

Si bien es cierto que la Empresa ha tenido que gastar sumas importantes para arreglar la situación de su personal, éste, gracias a ello, puede llevar una vida mejor y puede a la vez, dar un mayor rendimiento a la Empresa. De modo que los aumentos y gratificaciones son totalmente justificados.

Señor Presidente, termino, entonces, diciendo que nosotros vamos a votar favorablemente este proyecto, porque consideramos que viene a aliviar en parte a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y así ésta quedará en situación de atender las justas peticiones de aumento de sueldos y salarios, que desde hace tiempo viene solicitando su personal con toda justicia. También estimo que hay que legislar, a continuación para desgravar a esta Empresa de su deuda de arrastre, que, si no me equivoco, alcanza a 612 millones de pesos.

Termino diciendo que vamos a votar favorablemente este importante proyecto de Ley y pedimos a la Honorable Cámara, que acepte las modificaciones que hemos propuesto, porque reflejan, como he dicho, las aspiraciones de la inmensa mayoría de la opinión de nuestro Pueblo y especialmente

del personal ferroviario, que junto con el mejoramiento de la Empresa, espera ver realizadas sus justas aspiraciones económicas, ya que el encarecimiento de la vida lo coloca en una situación sumamente difícil, sobre todo a aquél que tiene cargas de numerosa familia.

El señor **Rosende** (Presidente).— ¿Ha terminado, Su Señoría?

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

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

El señor **Cárdenas**.—Pido la palabra.

**Suenan los timbres silenciadores.**

El señor **Rosende** (Presidente).— Tiene la palabra el Honorable señor Cárdenas.

El señor **Cárdenas**.—Voy a manifestar, señor Presidente y Honorable Cámara, que los Diputados Democráticos, vamos a votar favorablemente el proyecto que se discute, con el objeto de que la Empresa pueda salvar sus dificultades financieras y encuentre también, dentro de sus disposiciones, la manera de poder mejorar a un sector de esa Empresa, que también trabaja en forma sacrificada y que no ha obtenido una equiparación con respecto a sus sueldos. Me refiero al personal a contrata de esta Empresa, mucha parte del cual tiene sueldos inferiores al personal subalterno, al que tiene que supervigilar.

Deseamos también que, a través de este mejoramiento económico, se alivie a la Empresa de Ferrocarriles, y se pueda hacer un estudio más completo, a fin de que el alza de las tarifas ferroviarias no repercuta en el comercio, en la industria y en los hombres que viven de salarios pequeños, o que, por lo menos, no repercuta en la forma en que podría repercutir si este aumento se eleva al máximo.

Realmente, consideramos que no sería propio preocuparse del abaratamiento de las subsistencias, si principiamos por alzar desmedidamente las tarifas ferroviarias.

De manera que nuestro propósito, señor Presidente, es que tanto la Dirección de Ferrocarriles como el señor Ministro, se preocupen, ya que esta repartición, tan extensa, no tiene, como habría sido nuestra aspira-

ción, un Consejo que regule sus actividades y la controle financieramente, de que el alza de las tarifas que se proyecta sea en un mínimum, especialmente para los pasajes de tercera clase y para los artículos de primordial necesidad para el pueblo.

Este es nuestro predicamento, señor Presidente, y en esta virtud vamos a dar nuestros votos favorables al proyecto.

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).—Ofrezco la palabra.

El señor **Del Pedregal** (Ministro de Hacienda).—Pido la palabra.

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).—Tiene la palabra S. S.

El señor **Del Pedregal** (Ministro de Hacienda).— Sólo quería referirme, H. Presidente, a un aspecto tratado por distintos señores Diputados en relación con el proyecto que se discute, y es la posible inflación monetaria que él puede significar.

Este proyecto, H. Cámara, como lo ha dicho el señor Diputado informante, contempla dos disposiciones para ayudar financieramente a la Empresa de los Ferrocarriles. La primera, es la facultad de descontar en el Banco Central, hasta por 150 millones de pesos, documentos que emita la Empresa para pagar los artículos y materiales que necesita para desenvolver todas sus actividades. Estos documentos van a consistir en letras a un plazo que deberá ser de 6 meses, dice el proyecto.

El H. Diputado González von Marées, especialmente, se refirió al aspecto inflacionista de esta primera disposición. Creo que hay un error en las apreciaciones que el H. Diputado ha hecho.

En primer lugar, se trata de operaciones de carácter comercial, que hoy día se realizan en el propio Banco Central a través de las empresas que surten a los Ferrocarriles del Estado de sus materiales necesarios.

En la actualidad, el pago del carbón, el pago de cemento, el pago de durmientes y de otros elementos, se hace por la Empresa de Ferrocarriles del Estado en letras que, a su vez, se descuentan en los Bancos comerciales y se redescuentan, finalmente, en casos necesarios, en el Banco Central.

Esta disposición tiende principalmente a hacer más económico el descuento de las letras de los Ferrocarriles del Estado, porque hoy día utilizando los Bancos comerciales, tiene que pagar, naturalmente, la tasa de interés que corresponde a esas operaciones y que nunca es inferior a un 7%. De modo que la finalidad principal de este artículo es realizar las mismas operaciones que hoy se hacen, pero a una tasa de interés, mucho más fácil de sobrellevar económicamente por la Empresa de los Ferrocarriles.

No puede argumentarse, a mi juicio, Honorable Cámara, que, asilándose en esta disposición, la Empresa vaya a tener permanentemente descuentos en el Banco Central por \$ 150.000.000, aún cuando no los necesite. La redacción del proyecto es muy precisa. Se refiere sólo a aquellas operaciones relacionadas con la adquisición de carbón, durmientes, maderas, energía eléctrica, cemento, fierro y otros artículos, en general, o mercaderías producidas o elaboradas en el país que necesita la Empresa para el desenvolvimiento de sus actividades. De manera que el Banco Central rechazará invariablemente todo documento que no cumpla con esta finalidad primordial.

Ahora bien la segunda disposición o el segundo artículo de la ley, se refiere a la facultad del Ejecutivo de emitir 300 millones de pesos en bonos, que entregará a la Empresa de los Ferrocarriles como una especie de capitalización. El Ministro de Hacienda que habla propuso en la Comisión que se modificara la primitiva forma de financiamiento, que era lisa y llanamente una emisión del Banco Central, por ésta que contempla el proyecto. El Ministro expuso, como repitió el Honorable Diputado señor González von Marées, que la misión del Banco Central no era capitalizar empresas, ni particulares ni del Estado, sino que proporcionar a la economía nacional el circulante que necesita para el desenvolvimiento y distribución de su producción.

Entrar por el camino de financiar con una emisión del Banco Central a los Ferrocarriles del Estado, habría significado, a juicio del Ministro que habla, la iniciación, en

este país de una era de capitalizaciones con simple emisión de papel moneda, lo que sería una inflación monetaria que nos llevaría a un descalabro.

Propicié, pues, la modificación del proyecto de ley para transformar el artículo correspondiente en la misma forma en que está redactado el que discute en estos momentos la Honorable Cámara.

El honorable Diputado señor Alcalde, recordando a un tratadista, expuso, quizás si en forma algo rápida, que la emisión de bonos era, a juicio de él, igual que una emisión de papel moneda.

El señor Alcalde.—Precisamente igual no, señor Ministro; parecida sí.

El señor Del Pedregal (Ministro de Hacienda).—Estoy recordando la frase casi textual del honorable Diputado. Al efecto, leyó un párrafo de un libro, cuyo autor no recuerdo; pero la Honorable Cámara oyó, al leer ese párrafo especialmente, que el autor dice que se produce la inflación monetaria cuando hay una emisión de crédito público, cuando esa emisión — creo que lo dice textualmente el tratadista — se hace en un volumen exagerado.

El señor Alcalde.—Nada más que "muy grande", dice, señor Ministro.

El señor Del Pedregal (Ministro de Hacienda). — Es decir, la condición precisa para que la emisión del crédito público, o sea, de bonos, se transforme en una emisión monetaria es que constituya un verdadero empapelamiento de crédito público.

Pues bien, no es éste el caso del proyecto.

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

El señor Del Pedregal (Ministro de Hacienda). — Perdóneme, señor Diputado. Deseo terminar la exposición de la idea.

Por el contrario, dentro del proyecto de ley se establece el control más absoluto por el Gobierno de la colocación de los bonos que va a emitir.

Desde luego, sean ellos dados en garantía o sean vendidos, necesitan esa garantía o esa venta, la autorización del Presidente de la República, con la firma del Ministro de Fomento y refrendados por el Ministro

de Hacienda; es decir, se ha querido, precisamente, evitar toda posibilidad de inflación monetaria, o sea, aumento de circulante.

Ahora bien ¿qué va a pasar con los bonos que deberán llegar, como ya ha sido convenido con diversas instituciones, a los bancos e instituciones fiscales y semi-fiscales que han dado crédito a la Empresa de los Ferrocarriles?

Si los bonos están en cartera de estas instituciones, no se ha producido inflación monetaria. Podría producirse inflación desde el momento en que estos bonos se vendieran. Pero al venderse, llegará el papel moneda a las cajas de los Bancos — que en estos momentos tienen un exceso de redescuentos, porque, como ya lo expresé en otra oportunidad, debido a la inflación de los precios, hay un déficit de circulante — y entonces, el papel equivalente a los bonos que se venden, producirá el retiro de los redescuentos y, por lo tanto, volverá a cerrarse el ciclo económico correspondiente.

Creo, en realidad, que el proyecto contempla, dentro de lo que podía hacerse para ayudar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, todas las medidas que impidan una inflación monetaria.

Finalmente, quiero referirme a otra observación que el propio señor Alcalde hizo en relación con los bonos que iban a ser servidos por la Caja de Amortización.

El proyecto primitivo consultaba una ayuda del Presupuesto de la Nación a la Empresa, de 30 millones de pesos al año. En vez de esta ayuda, se hace figurar en el proyecto una disposición que obliga a la Caja de Amortización a hacer el servicio de los 300 millones de pesos en bonos, cantidad equivalente a los 30 millones que por el Presupuesto se iban a dar a la Empresa de los Ferrocarriles.

La Caja de Amortización con sus recursos puede atender este servicio, porque tiene hoy día un exceso entre sus entradas y sus obligaciones que le permite fácilmente satisfacer esta nueva carga. De manera que no es un peligro para ella; y, por el con-

trario, la disposición misma ha sido estudiada y redactada por los funcionarios de la Caja de Amortización.

Quería dar estas explicaciones a la Honorable Cámara porque ella podría impresionarse fácilmente ante las declaraciones relacionadas con una posible inflación monetaria, derivada de los artículos de esta ley.

El señor Alcalde.—No sé si entiendo los conceptos manifestados por el señor Ministro en lo que se refiere al descuento del Banco Central. Creo haberle entendido que estos descuentos no llegarían a \$ 150.000.00 porque estaban limitados desde el momento que la ley taxativamente decía qué clase de letras, de inversiones son las que pueden ir al re-descuento. ¿Ea así, señor Ministro?

El señor Del Pedregal (Ministro de Hacienda).—Lo que expresé es que todo descuento del Banco Central relacionado con este artículo — cuyo monto no conozco, pero que hoy no llega a los ciento cincuenta millones, como el propio honorable señor González reconoce — tendrá que ajustarse a las disposiciones de la ley; es decir, cumplir con la finalidad de ser un documento que paga una de las necesidades del servicio, pero no una capitalización.

El señor Alcalde.—La pregunta era si de esa circunstancia deducía que el volumen de los descuentos no llegaría a 150 millones de pesos. Y le hacía esta pregunta a S. S. para no discurrir sobre una base falsa. Si en realidad el monto de la compra de las maderas, del carbón, de los durmientes y demás materiales que enumera la ley alcanza aproximadamente a los \$ 150.000.000, bien comprenderá el señor Ministro que la Empresa, si tiene derecho para que se haga el descuento en el Banco Central de estas letras, al 1% de interés, va a tener permanentemente ocupados estos \$ 150.000.000.

Por otra parte, el carácter de inflación —y es muy bueno llamar la atención de la Honorable Cámara sobre este punto — no es sólo la moneda innecesaria que se genera. La moneda que emite el Banco Cen-

tral — salvo cuando es para necesidades fiscales — por regla general no infla por sí misma el mercado, porque esa moneda va a pagar un servicio, a aumentar la circulación de la riqueza; pero como esta moneda, después que paga el servicio, va a la caja de los Bancos, y al aumentar así los depósitos, aumenta también las colocaciones en tal forma que 1 millón de pesos emitidos por el Banco Central genera aproximadamente 3 a 4 millones en créditos, produce una inflación.

La inflación no se produce solamente con emisiones del Banco Central sino también generando créditos aun en Bancos comerciales, y, lógicamente, estos bonos que se van a entregar, que suman \$ 300.000.000, van a engendrar emisiones colaterales. El señor Ministro dice que van a disminuir los redescuentos. Seguramente; pero tienen los Bancos pocas disponibilidades de numerarios por causas largas de explicar, y seguramente van a ir nuevamente al redescuento, y van a cubrir casi toda la capacidad de nuevo, como la tienen cubierta hoy día.

Dice el autor que yo citaba, que cuando el volumen de la emisión es muy grande, provoca una inflación monetaria. Su Señoría ha dicho "un volumen enorme", "un empapelamiento". Pregunto al señor Ministro, que es estudioso en cuestiones financieras, ¿qué índice es el que nos indica si una emisión de bonos es grande o es pequeña? El índice, sin duda, lo indica la cotización en el mercado. Y en estos momentos, sabe el señor Ministro cuál es la cotización de la garantía fiscal en el mercado de bonos. Yo no he seguido últimamente las cotizaciones; pero entiendo que los bonos fiscales están bajo 75, y no olvide S. S. que son bonos del 7% y que no pagan el impuesto a la renta, del 14%, y que, además, no pagan el impuesto global complementario. Por consiguiente, los inversionistas están exigiendo un interés del 10%. No olvide el señor Ministro que las cédulas del 4 y del 5 están en Argentina casi a la par unas y ligeramente sobre la par otras.

Hago a la H. Cámara esta última advertencia, porque todos culpan de esta si-

tuación del crédito a fenómenos extraños; no faltan quienes digan que esto se debe a la Guerra Europea. La causa principal es la política inflacionista y que el volumen de los bonos es excesivo, o sea, que su volumen es "muy grande", como dice el economista a que me referí.

El señor **Garrido**.—Señor Presidente: Como Su Señoría ha manifestado que solamente quedan dos minutos antes de la votación en general del proyecto, quiero, en este breve lapso, puntualizar, en mi carácter de Comité, el pensamiento y decisión de los diputados democráticos.

Ya en sesiones anteriores manifestamos que no estamos de acuerdo con el alza de las tarifas de tercera clase ni menos con la de los fletes de artículos de primera necesidad. Queremos en esta ocasión acentuar más este pensamiento.

Por el artículo 5.º del proyecto se da amplia autorización al Director General de la Empresa de los Ferrocarriles para someter a la consideración de S. E. el Presidente de la República estas alzas. Queremos, por lo tanto, dejar bien en claro que nuestro deseo es que no se alcen las tarifas mencionadas, pues, las clases modestas no van a tener medios para resistir la carestía de la vida que significan todos estos gravámenes, y ello nos obligaría a afrontar una nueva lucha por aumento de los salarios.

Aprovecho la presencia de los señores Ministros de Hacienda y de Fomento para darles a conocer nuestro modo de pensar frente a este problema y pedirles que procuren evitar estas alzas.

En esta inteligencia daremos nuestros votos favorables al proyecto, y defendemos la indicación que en tal sentido pasamos a la Mesa.

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).—En conformidad al acuerdo de los Comités, corresponde proceder a la votación.

Cerrado el debate.

En votación general el proyecto.

El señor **Alcalde**.—Pido la palabra sobre la votación, señor Presidente.

• El señor **Santandreu** (Vicepresidente).—Tiene la palabra Su Señoría.

El señor **Alcalde**.—Nosotros nos vamos a abstener de votar, porque no obstante que hicimos un acucioso estudio en el proyecto sobre la defensa nacional, absolutamente todas nuestras indicaciones fueron rechazadas por la unanimidad de los honorables Diputados de Gobierno. Ello está demostrando que sería nula toda la labor que desarrolláramos en este proyecto y, por lo tanto, no queremos tener responsabilidad en su despacho.

El señor **Smitmans**.— Los Diputados de estos bancos, por las mismas razones que ha dado el honorable señor Alcalde, se abstendrán de votar este proyecto.

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).— En votación general el proyecto.

—**Votado en forma económica el proyecto, fué aprobado por 52 votos.**

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).— Terminada la discusión general del proyecto.

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).— Entrando a la hora de los incidentes, corresponde el primer turno al Comité radical.

El señor **Garrido**.—¿Hasta cuándo se pueden presentar indicaciones en el proyecto que se acaba de despachar, señor Presidente?

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).— Se presentan de acuerdo con el Reglamento, honorable Diputado.

**5.—Exposición Agrícola de Temuco.—Conceptos emitidos por el Presidente de la Sociedad de Fomento Agrícola de la Zona.**

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).— Entrando a la hora de los incidentes, tiene la palabra el Comité Radical.

El señor **Sepúlveda Rondaneli**. — Pido la palabra.

El señor **Santandreu** (Vicepresidente).— Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor **Sepúlveda Rondaneli**. — Señor Presidente, Honorable Cámara: La circunstancia de haber concurrido, junto con muchos otros señores Diputados, a la Exposición Agrícola de Temuco recientemente verificada, me mueven a decir unas cuantas

palabras en este recinto.

No es mi propósito referirme a los progresos que en este torneo se evidenciaron en materia industrial, agrícola y especialmente en la ganadería de la zona, sino que simplemente, el de poner de relieve los conceptos emitidos por el más alto vocero de los productores organizados de Cautín. En efecto, el discurso pronunciado por el Presidente de la Sociedad de Fomento Agrícola de Temuco, institución más comúnmente conocida con el nombre sinóptico de Sofo, señor Tomás Langdon González, en el almuerzo en honor de los Ministros de Estado que concurrieron a la Exposición, contiene juicios que merecen ser destacados.

Decía el señor Langdon, refiriéndose a la Exposición de Temuco, que era "especialmente la fiesta de la cosecha anual de la ganadería fina de Chile. Sorprendente fiesta y valerosa enunciación de buen éxito, porque se refiere a una conquista todavía puesta en duda por muchos compatriotas que no tienen emoción para ahondar en la alegría que hace vibrar de júbilo a la clase labriega de Chile cuando constata sus triunfos". Y agregaba, señor Presidente: "A esta clase labriega se la confundió con otra que adoraba la rutina de los cultivos y no sabía lo que eran los abonos, ni el sentido social de la riqueza, que viene abriéndose paso en el mundo". Y más adelante: "Esta fiesta es también del agricultor, pero del agricultor presente, del que vive en su finca y en ella tiene el centro de su existencia ciudadana. Del agricultor que por instinto, por gravitación de su experiencia, por mandato de su condición de creador de riqueza, —no de dissipador de ella,— por costumbre de sobriedad y no de derroches personales, cree, de un modo sencillo y simple, veraz y cordial, que una agricultura sana es la base sobre la cual debe florecer y desarrollarse la industria y el comercio. Es así el agricultor que considera que el hombre de campo debe ser el punto de partida del proceso económico de la nación, la

"originaria y primaria fuente de vida para la renovación popular".—Magníficas palabras que dignifican el cultivo de la tierra y revelan cómo va prendiendo ya en todos los espíritus el concepto de la función social de la propiedad.

Pero hay además, en el discurso del representante de la Sofo, otro párrafo cuya oportunidad, señor Presidente, los Diputados de estos bancos nos complacemos en señalar. Es en el que dice:

"Hasta ahora nosotros hemos estado quejosos de la intervención del Estado, en cuanto a que consideramos que no ha sido justiciera al dirigir el precio oficial del trigo; pero esperamos llegar a vencer, con nuestro lenguaje espontáneo, que no es culpa de nosotros, sino de factores extraños a nuestra voluntad de cultivadores de la tierra, que el proceso de producción del cereal se aleje del ideal popular. Los productores de trigo somos parte de una ecuación a la cual la economía dirigida tiene que encontrarle solución." Es éste un reconocimiento explícito de que la Economía dirigida, la intervención del Estado, que nuestro Partido no sólo acepta sino que, desde hace tiempo, viene propiciando, —no con el insensato o torpe propósito de aniquilar el esfuerzo individual, —como muchos han supuesto,— sino con la mira de coordinar los esfuerzos de todos en beneficio de la colectividad, encuentra generoso eco en los agricultores del Sur.

El señor Langdon, que no milita en ninguno de los Partidos de Gobierno, —y en consecuencia, cuya imparcialidad, así como sus esfuerzos por el progreso agrícola de Cautín no podrán ponerse en duda, — terminó su pieza oratorio brindando a la salud de S. E. el Presidente de la República, don Pedro Aguirre Cerda, y de sus dignos personeros en esa manifestación. Y refiriéndose a nuestro primer mandatario, expresó que era un agricultor que conocía profundamente la ciencia agrícola, agregando textualmente que: "la labor de engrandecimiento de la patria en que se encuentra empeñado, su política de justicia social

"y de beneficio del pueblo, que se observa en todos sus deseos y sus actos, corre parejas con su preocupación constante por proporcionar a la agricultura los medios legales, científicos y económicos para que ella se desenvuelva."

Honorable Cámara: los Diputados Radicales, por mi intermedio, creen que las palabras que subrayo, por provenir de tan alto y autorizado personero de los intereses agrícolas, son la mejor respuesta a las apasionadas afirmaciones que los representantes de la Oposición, con majadera insistencia, han venido formulando desde esta Tribuna en contra del actual Gobierno de Izquierda.

#### 6.—PUBLICACION DE LA VERSION DE LAS SESIONES DE LA CAMARA DE DIPUTADOS E IMPRESION DE SUS BOLETINES. RESPUESTA A OBSERVACIONES DEL SR. CONCHA SOBRE EL PARTICULAR.

El señor Melej.—Pido la palabra.

El señor Rosende (Presidente) —Tiene la palabra el honorable señor Melej.

El señor Melej.— Señor Presidente:

En la hora de los incidentes de la última sesión de la semana pasada, no alcancé a dar término a la respuesta que la Honorable Comisión de Policía Interior de esta Cámara, me había encomendado dar, a los cargos formulados en su contra por el honorable colega señor Lucio Concha.

Lo haré en esta oportunidad y en breves palabras.

El señor Smitmans. — Un poquito más alto, honorable Diputado.

El señor Melej. — Analizaba, cuando llegó la hora de término de la sesión, el por qué esta Honorable Comisión aceptó la propuesta, para la impresión del Boletín de Sesiones, presentada por la Imprenta "El Cóndor", y desechó la del diario "El Imparcial", que lo imprimía hasta hace poco.

Con respecto a este punto debo decir, honorable Presidente, que, desde que esta-

mos actuando en este período, la mayoría de los Diputados que por primera vez nos sentamos en estos bancos, y muchos de los honorables colegas que lo son desde períodos anteriores, hemos podido comprobar la demora con que se han estado publicando los Boletines de Sesiones por el diario "El Imparcial", a veces con más de veinte días de atraso, faltándose de este modo a una disposición del contrato vigente, que obliga a entregar los Boletines impresos, a las cuarenta y ocho horas, si no me equivoco, después de entregados los originales a la imprenta.

Por lo demás, el mismo día, o sea el 29 de octubre último, en que mi honorable colega, señor Concha, iniciaba sus observaciones en contra de la Honorable Comisión de Policía Interior, pude informarme en la Tesorería de la Honorable Cámara, que el diario "El Imparcial" cobraba una factura por publicaciones, ascendente a 18,386 pesos 51 centavos y que, comparados los precios de los trabajos ejecutados en dicha imprenta con los precios actuales cobrados por la Imprenta "Cóndor", resultaba una diferencia apreciable, de más o menos 3,000 pesos, a favor de la Honorable Cámara.

De manera que, si en algunos capítulos bien pudiera existir diferencias en contra de la Honorable Cámara, también las hay a su favor en otras, que compensan sobradamente el mayor gasto que pudiera significar la publicación de la versión oficial de las sesiones en el diario "La Nación", en reemplazo de "El Diario Ilustrado".

Como puede ver la Honorable Cámara, por todas estas consideraciones, que fueron el fundamento de la resolución de la Comisión de Policía Interior, se ha procedido por ella, tomando en cuenta, para adjudicar la propuesta del Boletín de Sesiones, única y exclusivamente razones de buen servicio, pues estas publicaciones se deben hacer en su debida oportunidad y no con el retardo que hemos visto durante este último tiempo.

Por lo que se refiere a la publicación de

las sesiones en el diario "La Nación", en vez de "El Diario Ilustrado", se estimó que "La Nación" es un diario de mayor circulación que "El Diario Ilustrado"...

El señor **González von Marées**.—¡La tercera parte, honorable Diputado!

El señor **Baraona**.—No se burle de "La Nación", honorable Diputado.

El señor **Concha**.—Es muy irónico Su Señoría.

El señor **Melej**.—Sobre todo, se estimó que "La Nación" es un diario de relativa independencia política, mientras que "El Diario Ilustrado", como es sabido, representa las tendencias de un sector reducido de la opinión pública.

El señor **González von Marées**.—Pero el tiraje de "La Nación" es un tercio del de "El Diario Ilustrado".

El señor **Gardeweg**.—No se burle de "La Nación", honorable Diputado.

El señor **Melej**.—En todo caso, se me dice que "La Nación" tiene un tiraje menor que el de "El Diario Ilustrado"...

El señor **González von Marées**.—Es mucho menor, honorable Diputado.

El señor **Melej**.—Pero, señor Presidente, con la publicación de las sesiones de la Honorable Cámara, seguramente va a doblar o triplicar su tiraje.

El señor **González von Marées**.—Esa es nuestra misión, entonces: ¡darle tiraje a los diarios!

—Hablan varios señores Diputados a la vez.

—Suenan los timbres silenciadores.

El señor **González von Marées**.—O sea, que a un diario que había fracasado, nosotros lo vamos a levantar.

El señor **Melej**.—Termino, pues, levantando, con estas explicaciones, los cargos que se habían formulado contra la Comisión de Policía Interior.

El señor **Concha**.—Pero no los ha levantado.

### 7.—DISTRIBUCION DE ABONOS EN LA PROVINCIA DE CHILOÉ. — PETICION DE OFICIO.

El señor **González Madariaga**.— Señor Presidente:

En el mes pasado tuve oportunidad de trasladarme a Chiloé, y considero que no debo dejar pasar más tiempo sin decir algunas palabras con relación a un problema que allá tiene mucha importancia. Me refiero al guano blanco, abono indispensable y sin cuyo elemento no habría producción de papas en el Archipiélago, pues, debido al relieve de sus tierras, las siembras necesitan imperiosamente de esta ayuda.

Ahora bien, el Consejo de Fertilizantes, que se ha venido preocupando con interés de esta materia, preocupación que me es grato destacar, había destinado para Chiloé, dentro de la cuota de que podía disponer, 1,500 toneladas de guano blanco; pero, debido a una desgraciada actuación de los organismos encargados de su distribución, Chiloé se ha visto privado de cerca de 400 toneladas, cifra considerable y que ha tenido lastimosas repercusiones.

Con la debida oportunidad el Diputado que habla hizo presente sus temores de que la distribución no fuera practicada con la oportunidad debida, ni se respetaran las cuotas que el Consejo había señalado, situación que pude confirmar después en el terreno mismo, pero, desgraciadamente cuando ya no había remedio, pues lo que estaba destinado a Chiloé fue a parar a otros destinos, trayendo esto como consecuencia que muchos pequeños agricultores se hayan quedado este año sin el abono a que tenían derecho.

Al hablar ahora en esta tribuna, señor Presidente, declaro que no me preocupa el pasado de este asunto, sino que deseo estimular la labor que en beneficio de la agricultura en general viene desarrollando el Consejo de Fertilizantes, y que ojalá, en adelante, tome una participación más directa en la distribución de los abonos. Además, con el ánimo de cooperar en su labor, solicito, señor Presidente, quiera tras-

mitir en mi nombre las siguientes sugerencias al señor Ministro de Agricultura:

a) Que se establezca, por decreto de Gobierno, las fechas precisas dentro de las cuales debe llevarse a cabo la distribución de los abonos en Chiloé;

b) Que predomine en la distribución del guano un criterio social, entregándolo a los agricultores en relación a la cantidad de producción que éstos aportan, con facultad de pagarlo al contado o a plazo;

c) Que se simplifiquen los trámites para la entrega. Actualmente se exige, por la Caja de Crédito Agrario, la formalidad de un estado de situación para la entrega hasta de un solo saco de guano, dándose el caso que el escasísimo personal de que la Caja dispone en su agencia de Castro, debe hacer más de dos mil estados en el curso de la distribución, cuando con la sola firma del pagaré se ganaría tiempo. Esto da lugar, buscándose la economía de tiempo, que algunas personas se hagan cargo de la entrega del abono a terceros, lo que se presta a malos entendidos o a abusos;

d) Que se consulten medidas en contra de toda persona a quien se sorprenda revendiéndolo, a mayor precio que su costo, el abono, cuando lo haya adquirido de los organismos del Estado en las condiciones que anoto;

e). Que la Caja de Crédito Agrario construya en Castro una bodega para la guarda, en su oportunidad, de los abonos o de la papa. En su defecto, que se faciliten a la Cooperativa de Pequeños Agricultores de la misma ciudad, los créditos necesarios para que ella lo haga.

El señor **Rosende** (Presidente).—Se enviarán las observaciones que solicita Su Señoría, en la forma acostumbrada.

### 8.—CARESTIA DE LA CERVEZA EN LA PROVINCIA DE CHILOÉ. —PETICION DE OFICIO.

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

El señor **González Madariaga**.— En un

minuto más termino, señor Presidente, mis observaciones.

El señor **Rosende** (Presidente). — Con el asentimiento de la Sala podría prorrogar el tiempo a Su Señoría...

Acordado.

Puede continuar Su Señoría.

El señor **González Madariaga**. — Las observaciones que formularé más adelante, deseo que sean conocidas por el señor Ministro de Hacienda, cuya intervención confío alcanzará los resultados que espero.

Entre las pocas fábricas que hay en Chiloé, señor Presidente, existe una de cerveza. Pero, por acuerdos a que se sujetan las compañías productoras, ocurre que la Compañía de Cervecerías de Ancud sólo puede distribuir sus productos en la misma ciudad de Ancud, donde lo hace a razón de un peso ochenta a dos pesos la unidad.

Ahora bien, Castro, ciudad isleña como Ancud, y que está sólo a ochenta kilómetros de ferrocarril de la anterior, recibe la cerveza que consume, del norte del país, y se expende al público a tres pesos o a tres pesos veinte centavos la unidad.

Estimo, señor Presidente, que sea cuales fueren los arreglos que puedan convenir entre sí las compañías productoras, éstos no deben, moralmente hablando, hacerse con menoscabo del interés del consumidor, como en el caso particular a que me refiero. Si en Ancud existe una fábrica de cerveza que produce más barato y que tiene capacidad para satisfacer las necesidades de todo el Archipiélago, en el que se encuentra, lo natural es que no imperen certapisas sobre ella.

Este caso singular, señor Presidente, es el que solicito hacer llegar a conocimiento del señor Ministro de Hacienda, para que se sirva adoptar las medidas que crea conducentes al interés general.

El señor **Rosende** (Presidente). — Se enviará el oficio que solicita, a nombre de Su Señoría.

## 9.—ALZA DE LAS TARIFAS EN LOS VAPORES DE LA COMPAÑIA SUD-AMERICANA. — PETICION DE OFICIOS.

El señor **Rosende** (Presidente). — Ofrezco la palabra al Comité Conservador.

El señor **Izquierdo**. — Me voy a referir a una situación que se ha producido y que crea dificultades para gran parte de la producción agrícola de Talca al sur del país.

Antiguamente los embarques se hacían por los puertos de Talcahuano y Valparaíso, por la Grace Line y la Sud Americana de Vapores. Por circunstancias derivadas de la guerra actual, la Grace Line suprimió sus servicios a Talcahuano. Ante esta situación, la Compañía Sud Americana de Vapores quedó con un verdadero monopolio. Seguramente, aprovechándose de esta falta de competencia, dicha Compañía alzó enormemente las tarifas, en tres dólares por tonelada de carga de cereales, y en cinco dólares por tonelada de carga de lana, quillay y otros productos agrícolas.

Con esto se ha creado al comercio una serie de situaciones molestas que hay absoluta necesidad de subsanar. Los agricultores de Talca al sur reciben, en todos sus artículos de exportación, un menor precio de más o menos diez a doce pesos por quinta métrico de producción. Los Ferrocarriles del Estado también van a sufrir con esta medida, por cuanto van a tener un mayor volumen de movilización desde Bulnes al norte, hasta Barrancas. Toda esa producción deberá movilizarse al puerto de San Antonio por la estación Barrancas, y con esto, los Ferrocarriles van a tener que hacer un mayor consumo de carbón y un mayor arrastre de carros vacíos, que antes era aprovechado de Talca al sur, con la producción que se embarcaba en Talcahuano.

Además, nuestro primer puerto militar, Talcahuano, se va a ver privado del movimiento que originaba el embarque de la producción de Talca a Bulnes que es el sec-

tor que va a tener forzosamente que enviar sus productos al puerto de San Antonio.

Naturalmente, esta situación producida por el menor volumen del movimiento de carga en el puerto de Talcahuano va a acarrear una menor entrada para las casas comerciales y un menor jornal para los obreros que trabajan en dicho puerto.

Yo estimo, señor Presidente, que el señor Ministro de Agricultura debe ocuparse preferentemente de esta situación que se ha creado a esa zona y debe defender, abiertamente, al productor agrícola. Como asimismo, que el señor Ministro de Fomento debería también intervenir en este asunto, por cuanto se va a crear una situación difícil para los Ferrocarriles, que actualmente sienten la falta de carbón y de equipo...

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

Además de las razones que ha dado Su Señoría, este problema tiene también un aspecto social.

En efecto, con motivo del alza de las tarifas, se ha formado en el puerto de Talcahuano un clima de inquietud por la cesantía que se teme se produzca, en vista de que, con la disminución del volumen del comercio marítimo, innumerables obreros, especialmente los cargadores y estibadores, van a quedar cesantes y, por lo tanto, la miseria llegará seguramente a sus hogares.

Hay muchos pequeños comerciantes que viven, a su vez, del trabajo de estos obreros. Será una consecuencia de esta situación, también, el debilitamiento de este pequeño comercio.

En resumen, esta alza de las tarifas es un grave factor de perturbación social para el buen desarrollo del comercio de esa importante zona, a la vez que producirá cesantía entre algunos gremios obreros, por los razones que he apuntado.

Por estos motivos me uno a las observaciones del Honorable señor Izquierdo.

El señor Izquierdo.—Creo que las palabras del Honorable señor Urrutia están perfectamente de acuerdo con lo que va a acontecer.

Decía, señor Presidente, que el señor Mi-

nistro de Comercio también debiera intervenir en este asunto. La Compañía Sudamericana de Vapores ha recibido el apoyo y la ayuda financiera del Estado de Chile, y en este caso, debe primar el interés general de la colectividad sobre el interés particular de la Compañía y, por consiguiente, el señor Ministro debe intervenir para obtener que esta medida del alza de tarifas sea derogada cuanto antes.

Ruego al señor Presidente que recabe el asentimiento de la Honorable Cámara para que se envíen, a nombre de ella estas observaciones, a los tres Ministros de Estado que he mencionado.

El señor Rosende (Presidente).—Solicito el asentimiento de la Honorable Cámara para enviar los oficios a que se ha referido el señor Diputado, a nombre de la Cámara.

El señor Bórquez.—No hemos oído casi nada al honorable señor Izquierdo.

Ha sido una desgracia para nosotros; pero así ha sido.

El señor Vargas Molinare.—Su Señoría ha estado conversando.

El señor Bórquez.—Me puse a conversar, porque no pude oír.

El señor Rosende (Presidente).—Si no hubiera oposición, se acordaría el envío de esos oficios a nombre de la Cámara.

Acordado.

## 10.—NECESIDADES CAMINERAS DE LA PROVINCIA DE MAULE.—

El señor Rosende (Presidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Yrarrázaval.

El señor Yrarrázaval.—Voy a insistir sobre el gravísimo problema caminero de la provincia de Maule.

En Junio pasado presenté un proyecto, que fué aprobado por unanimidad en la Comisión de Vías y Obras Públicas, que destinaba a esa provincia una suma de cinco millones de pesos anuales durante cinco años, o sea, una inversión total de 25 millones de pesos. He sabido ahora que el señor Ministro de Fomento en el plan general que ha preparado para todo el país, destina a

la provincia de Maule una suma un poco inferior y que para las obras de puentes se consultan partidas separadas.

Sería de desear que este plan caminero que ha preparado el Gobierno se enviara cuanto antes al Congreso, a fin de que tengamos oportunidad de aprobar una medida de orden general para todo el país que, con respecto a la provincia que represento, significaría un paso muy importante para la solución de su problema caminero.

Actualmente, Constitución está aislada de la capital del Departamento, Cauquenes, y también de San Javier y Talca. Con la llegada de la temporada veraniega, esto será de graves consecuencias para una población que vive en gran parte de la afluencia de turistas y veraneantes a sus playas.

Cauquenes, por su parte, está aislada también de Parral y aún no se ha reconstruido el puente a la salida de la ciudad, en el único camino que lleva a San Javier, Parral, Sauzal y otros lugares.

También está sin construir el puente de La Madera, que fué destruido por el último temporal.

Todas estas obras son de urgente necesidad y la vida de esta provincia está estagnada por falta de estas vías de comunicación. A todo esto, se une el mal servicio ferroviario y la falta continua de equipo de carga y de pasajeros.

Mientras llega el momento de aplicar un plan general, considero indispensable que el Gobierno oiga la petición reiterada de las autoridades de la provincia y, en especial, de la Junta de Caminos.

Los parlamentarios de esa provincia, hemos recibido copia del oficio enviado por la Junta Departamental de Caminos de Constitución, en que solicita insistentemente ayuda para reparar los perjuicios ocasionados por el último temporal y poder así contar con los caminos necesarios para que Constitución pueda comunicarse con el resto del país. Como decía, hace un momento, si esta situación se prolonga, producirá graves molestias a esa población.

Hay pueblos, como Curanipe, que, en el último invierno han permanecido 15 días

seguidos, absolutamente aislados del resto de la provincia. Para ellos también se necesitan fondos y los ha estado requiriendo constantemente del servicio de caminos, porque la Corporación de Reconstrucción, que había ofrecido la suma de \$ 300.000 para invertirlos en las reparaciones del camino entre Cauquenes y Parral, tampoco ha entregado esta suma; de manera que no se han podido hacer esos trabajos.

Finalmente, la Dirección de Obras Públicas que, en repetidas ocasiones, ha ofrecido pedir propuestas públicas para la construcción del puente de Perquilanquén, entre otros, el cual queda en el camino de Cauquenes a Parral, no las ha pedido todavía y yo considero que es el momento de hacerlo a fin de que los trabajos correspondientes se puedan iniciar en los primeros meses del próximo año.

En consecuencia, ruego a la H. Cámara acuerde dirigir oficio a los señores Ministros de Fomento y de Hacienda con las observaciones que acabo de formular, y a fin de que se normalice una situación inquietante para estas ciudades que se encuentran aisladas y enteramente perjudicadas por el mal estado de sus vías de comunicación.

El señor Rosende (Presidente).—Se enviarán los oficios que solicita S.S.

Le quedan tres minutos al Comité Conservador.

. Ofrezco la palabra.

## 11.—INCLUSION EN LA CONVOCATORIA DE UN PROYECTO DE LEY QUE BENEFICIA A LA INDUSTRIA PESQUERA.—PETICION DE OFICIO.—

El señor Baraona.—Pido la palabra, señor Presidente, en este período extraordinario de sesiones presenté a la consideración de la Honorable Cámara un proyecto de ley tendiente a favorecer a la industria de la pesquería.

Se establece en él un impuesto a la producción de sales, tanto de costa, de minas o salares, a beneficio de las Municipalidades de los pueblos en donde se extraen estos

productos y destinado, exclusivamente, a obras que directa o indirectamente beneficien a la pesquería.

Como en el presente período de sesiones no se pueden tratar otros proyectos que aquellos que el Ejecutivo incluye en la Convocatoria, y como, por otra parte, éste a que me refiero aborda una materia de interés general y sobre la cual se ha insistido mucho, tanto en esta H. Cámara como en el H. Senado, cual es la necesidad de intensificar la industria de la pesquería, rogaría al señor Presidente se sirviera dirigir oficio al señor Ministro de Fomento, en mi nombre, o en el de la Cámara si ella lo tuviera a bien, solicitándole que se incluya en la Convocatoria el proyecto a que me he referido y que beneficia principalmente a las Municipalidades de Iquique, en el norte, y a las de Pichilemu y Paredones, en la provincia de Colchagua.

El señor Rosende (Presidente).—Si le parece a la Honorable Cámara se enviaría a nombre de la Corporación, el oficio que ha solicitado el H. señor Baraona.

**Acordado**

## 12. ALZA DE LAS TARIFAS FERROVIARIAS.—PROYECTO DE ACUERDO.

El señor Acharán Arcé.—Honorable Cámara: No cumpliría debidamente mis funciones parlamentarias si guardara silencio en presencia del decreto del Ministerio de Fomento, por el cual se autoriza al Director General de los Ferrocarriles del Estado para alzar las tarifas ferroviarias hasta en un 50%.

La publicación de este Decreto ha causado enorme alarma de uno a otro extremo del país, levantándose una formidable ola de protesta.

Sus efectos serán desastrosos, y no se dejarán esperar, por las razones que paso a exponer:

a) Será un poderoso factor que contribuirá aún más al encarecimiento de la vida, de por sí ya insostenible;

b) Constituirá rudo golpe principalmente a la agricultura, la industria y el comer-

cio, que necesitan del transporte expedito y barato para su desarrollo;

c) Producirá graves trastornos en el comercio, porque afectará las transacciones ya cerradas sobre la base de las tarifas anteriores;

ch) Disminuirá la producción, matando toda iniciativa entre los elementos de trabajo;

d) Habrá mayor cesantía;

e) Producirá abatimiento y postración en la economía privada;

f) Afectará hondamente en su progreso, en especial, a las provincias australes, por cuanto el recargo de las tarifas hará más sensible la distancia que las separa de la capital y de los grandes centros de consumo, y continuarán olvidadas de los Poderes Públicos a pesar de ser los graneros y reservas de Chile; y

g) Estimulará con su ejemplo pernicioso a las Empresas particulares de transportes a alzar sus fletes terrestres y especialmente marítimos. Y es así como se explica que la Compañía Sud-Americana de Vapores haya elevado ya los fletes de determinadas mercaderías que se embarquen por el puerto de Talcahuano con destino a otros puntos del territorio o del extranjero.

Por otra parte, señor Presidente, significa un renuncio más del Gobierno y una contradicción manifiesta en su política de fomento a la producción que proclama a diario.

El país no mira indiferente estos hechos, que encierran enorme gravedad para la vida del pueblo, de los empleados y de la clase trabajadora, puesto que todo salario se les hace poco para atender a su sustento, y este país agobiado por el peso de nuevas cargas, tendrá su despertar, y responsabilizará en el día de mañana a los actuales gobernantes.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado, señor Presidente, no es una entidad comercial. No es una entidad de lucro. Su función primaria es el fomento de la promoción de los pueblos, que se opera a través de las vías de comunicación.

Esta Empresa debe someterse a una seve-

ra política de economía hasta costear sus gastos y el Estado tiene que ayudarlo a cubrir su deuda de arrastre derivada de distintas circunstancias. Pero en ningún caso cargarle al público sus déficit.

Se discute por la Cámara un proyecto de ley que le proporcionará los recursos que le faltan. De suerte que la Empresa solucionará su problema; pero sin alzar las tarifas ferroviarias.

Basado en los antecedentes expuestos, formularé al final de mis observaciones, indicación para pedir la derogación del Decreto que he comentado, con el fin de evitar una extorsión más al pueblo.

El señor Cárdenas.— ¿Me permite una interrupción, H. Diputado?

El señor Acharán Arce.— Con todo gusto, H. Diputado.

El señor Cárdenas.—Es para manifestar que la representación democrática acaba de presentar una indicación modificatoria del Art. 5º de la ley que permite el alza de las tarifas ferroviarias hasta en un 50%, con el objeto de que se reduzca esa alza en lo que se refiere a los pasajes de tercera clase y a los artículos alimenticios de primera necesidad.

Defenderemos con todo calor nuestra proposición porque no podemos aceptar que por un lado se hable de la rebaja de las subsistencias y por otro se esté elevando su valor.

El señor Vargas Molinare.—SS. SS., son buenos muchachos, pero cuando firman un pacto no lo respetan.

### 13.—SOBREPRODUCCION DEL CALZADO Y DEL ARROZ.—

El señor Acharán Arce.— Quiero también, señor Presidente, ocuparme aunque ligeramente, por falta material de tiempo, de dos Decretos más del Ministerio de Fomento, que al igual del anterior, afectan al costo de la vida.

Uno de ellos limita la producción del calzado; y el otro, limita la producción del arroz.

El Decreto referente al calzado, a la letra, dice:

“SANTIAGO, 10 de Febrero de 1940.

S. E. Decretó hoy lo que sigue:

Nc. 311.—Vistos estos antecedentes, lo informado por el Departamento de Industrias Fabriles, en Oficio N.º 357, de 13 de Noviembre de 1939, lo dispuesto en los artículos 1, 2 y 3 del Decreto-Ley N.º 281, de 25 de Julio de 1932, y en el artículo 8º del Reglamento de la misma Ley,

#### DECRETO:

1º.—Declárase en estado de sobreproducción presuntiva en el país la elaboración de calzado de cualesquiera especie;

2º.—Prohíbese, a partir desde la fecha del presente Decreto, la instalación de nuevas fábricas de calzado de cualquiera especie o la ampliación de las instalaciones de los establecimientos fabriles en actual actividad;

3º.—Mientras se determinan los precios, tipos y calidades a que deberá sujetarse la fabricación y venta de calzado, regirán los actuales y sólo podrán ser modificados por decreto del Ministerio de Fomento, previo informe del Departamento de Industrias Fabriles;

4º.—El Departamento de Industrias Fabriles del Ministerio de Fomento, convocará a los industriales de calzado, a fin de que suministren los antecedentes que dicho Departamento les exija, para establecer los precios, tipos y calidades del artículo.

Tómese razón, comuníquese y publíquese. Aguirre Cerda.—Oscar Schnake.”

“Publicada en el “Diario Oficial” N.º 18603, 29 de Febrero de 1940”.

Este documento, al cual he dado lectura, es la demostración más palmaria de los abusos del régimen contra el pueblo, quien juró la solución de sus problemas de vida.

El hecho de haber declarado en estado de sobreproducción el calzado ha sido la causa determinante del aumento exorbitante del precio de este artículo, al punto de que ya no está al alcance de la gente pobre.

El pueblo, pues, no se calza debido a este famoso decreto.

En varias ocasiones esta H. Cámara ha solicitado al señor Ministro los antecedentes que tuvo en vista para su dictación; sin embargo, no ha dado respuesta.

Días atrás, ante el clamor público, celebró una reunión en el Ministerio con representantes de la industria del calzado y juntos quisieron encontrar la causa del encarecimiento del precio en los intermediarios.

Yo creo que la causa está en el Decreto que limita la producción; por eso de acuerdo con lo manifestado al iniciar mis observaciones, formulé indicación para pedir la derogación de ese Decreto, o sea, que la industria del calzado se entregue al libre comercio, única manera de abaratar este artículo.

Iguales consideraciones me merece el Decreto referente al arroz, porque es análoga su situación.

El precio del arroz ha subido, porque se ha limitado la producción de este artículo, en beneficio sólo de los arroceros.

Imagínense, sus señorías, la protesta que se hubiera levantado de los bancos de Izquierda, si este atentado hubiera sido cometido por un Ministro de Derecha. Ahora, sus señorías, guardan silencio, como pres-tándole su aquiescencia.

Yo, en representación de los diputados de estos bancos, condeno este Decreto y pido su derogación por estimarlo contrario a los intereses del pueblo

#### 14.—RESTABLECIMIENTO DEL DECRETO QUE ORDENA SOLICITAR PROPUESTAS PUBLICAS.—

El señor Acharán Arce.—Honorable Cámara: Otra cosa que dice relación con la actuación del señor Ministro de Fomento. Este alto funcionario derogó el Decreto que ordenaba solicitar propuestas públicas para la construcción de toda obra pública de importancia, constituyéndose en árbitro y soberano.

Esto me parece irregular.

Hay que volver a las sanas prácticas de

los Gobiernos anteriores. De ahí que desde este banco ruegue al señor Ministro que restablezca el Decreto que dispone "que para construir toda obra fiscal debe solicitarse propuestas públicas".

#### 15.—SERVICIO FERROVIARIO ENTRE VALDIVIA Y OSORNO. — CONSTRUCCION DE CAMINOS.—

El señor Acharán Arce.— H. Cámara: Antes de terminar quiero referirme a dos materias de interés inmediato para la provincia de Valdivia.

Sin razón atendible alguna, se ha suprimido la carrera del tren signado con los Nos. 24 - 25, que prestaba sus servicios entre Valdivia y Osorno.

Esta supresión ha causado daños a los intereses de ambas provincias, y se impone, por consiguiente, su restablecimiento.

Se ha pretendido justificar la supresión, diciendo que es por falta de carbón.

No hay, señor Presidente, tal falta de carbón, por cuanto en Valdivia se le ofreció a la Empresa mil toneladas mensuales.

Siendo efectivo este hecho, como lo es, yo me atrevo a rogar al señor Ministro que intervenga ante la Dirección General de los Ferrocarriles para que se reponga el tren que corría entre Valdivia y Osorno.

La otra materia que interesa a la provincia que represento, es la referente a la construcción de caminos.

Puede asegurarse sin temor a ser desmentido que prácticamente no se construye ningún camino, ni aún se efectúan reparaciones, por falta absoluta de fondos.

Yo me pregunto: ¿Hay derecho para paralizar las obras camineras en la provincia de Valdivia u otras, siendo que en los Presupuestos de Gastos Ordinarios de la Nación se consulta la suma de 90 millones para toda la República?

Hace algún tiempo, señor Presidente, cuando formulé análogas observaciones, pedí que se enviara oficio al señor Ministro de Fomento, rogándole se dignara decirle a la Cámara, la inversión que se ha hecho de los 90 millones, indicando los caminos cons-

truidos o reparados. Sin embargo, no respondió.

Esto hace suponer que los dineros fiscales destinados a caminos se invirtieron en otra cosa.

En las provincias del sur, señor Presidente, sólo hay tres meses del año en que se puede trabajar en caminos, por la inclemencia del tiempo.

Prácticamente tenemos perdido este año, con los perjuicios irreparables que son de imaginar y para no perder también el año entrante, agravando aún más la situación de penuria a que se tiene sometido a los agricultores y demás elementos de trabajo de esa extensa zona austral, yo le ruego, yo le pido al señor Ministro, que ordene poner fondos inmediatamente a disposición del señor Ingeniero de la Provincia, si no para construir caminos nuevos, a lo menos, para reparar los existentes, que por la situación de abandono en que se les ha mantenido, están casi intransitables, v. gracia: Valdivia a La Unión; Paillaco a Sutrono; Lanco a Panguipulli.

Hecho esto, debe atenderse a la construcción de los caminos que le son indispensables a la provincia para proseguir su obra de progreso, y que se hallan consultados en el Plan propuesto por el Ingeniero de Valdivia.

A pesar del desaliento que causa la inacción del Gobierno, siempre queda un rayo de esperanza entre esas gentes laboriosas, confiadas y trabajadoras de las tierras australes; por eso le reitero al señor Ministro su mejor atención.

Pongo término, señor Presidente, a mis observaciones, con la petición de envío de oficio al señor Ministro de Fomento, relativa al alza de las tarifas ferroviarias, y cuyo texto dice como sigue:

"La Cámara de Diputados acuerda dirigirse al señor Ministro de Fomento, rogándole se sirva dejar sin efecto el Decreto por el cual autoriza al Director General de los Ferrocarriles del Estado para alzar las tarifas ferroviarias hasta un 50%, en vista de que producirá mayor encarecimiento de la vida, y que para servir las obligaciones, y

deudas de arrastre de los ferrocarriles habrá, a no dudarlo, otros medios menos onerosos, que el propuesto por el Decreto".

En el caso de que hubiera oposición de parte de algún sector de Izquierda, le rogaría enviar el oficio en nombre del diputado que habla.

Deseo igualmente que se remita oficio al mismo señor Ministro de Fomento, pidiéndole la derogación del Decreto que declara en estado de sobreproducción el calzado, y el Decreto que limita la producción de arroz, por ser ambos contrarios al interés público, que establezca el decreto que ordena pedir propuestas públicas para la construcción de las obras fiscales; que recomiende ante el Director General de los Ferrocarriles del Estado, el restablecimiento de la carrera del tren signado con los Nros. 24 y 25 que prestaba sus servicios entre las ciudades de Valdivia y Osorno; y que se sirva destinar fondos para la construcción y reparación de los caminos de la provincia de Valdivia en la presente temporada de verano.

El señor Rosende (Presidente).— Se enviará el oficio solicitado, a nombre de S.S. en la forma acostumbrada.

## 16.—ALZA DE TARIFAS FERROVIARIAS.—PETICION DE OFICIO.—

El señor Rosende (Presidente).— Ruego a Su Señoría se sirva enviar el proyecto de acuerdo que ha anunciado a la Mesa con el objeto de que se pueda leer en su debida oportunidad.

El señor Acharán Arce.— Muy bien: lo patrocina el Comité Liberal.

El señor Rosende (Presidente).— Quedan 5 minutos al Comité Liberal.

El señor Smitmans.—¿Por qué no se da lectura a lo pedido por el Honorable señor Acharán Arce?

El señor Acharán Arce.—Son varias las peticiones.

El señor Rosende (Presidente).—Ruego a Su Señoría se sirva enviar por escrito el proyecto de acuerdo a la Mesa.

El señor **Vargas Molinare**.—Son tres golpes.

El señor **Smitmans**.—¿Por qué no se lee?

El señor **Rosende** (Presidente).—Si se va a leer, honorable Diputado.

El señor **Prosecretario**: "La Cámara de Diputados acuerda dirigirse al señor Ministro de Fomento, rogándole se sirva dejar sin efecto el Decreto por el cual autoriza al Director General de los FF. CC. del E., para alzar las tarifas ferroviarias hasta un 50 por ciento, en vista de que producirá mayor encarecimiento de la vida, y que para servir las obligaciones y deudas de arrastre de los ferrocarriles, habrá, a no dudarlo, otros medios menos onerosos que el propuesto por el Decreto".

El señor **Valdebenito**.—¿Se podría leer el decreto a que se refiere el honorable Diputado?

El señor **Vargas Molinare**.—El Ministro es fascista.

El señor **Rosende** (Presidente).—El decreto a que Su Señoría se refiere, no está a disposición de la Mesa en este instante.

El proyecto de acuerdo sólo podría ser aprobado en estos momentos con el asentimiento unánime.

¿Habría asentimiento unánime para aprobarlo?

El señor **Valdebenito**.—No hay acuerdo.

El señor **Rosende** (Presidente).—No hay acuerdo.

Será sometido oportunamente a votación.

El señor **Acharán Arce**.—Solicito que se envíe a nombre de los Diputados Liberales, porque en esta misma forma hizo suya mi petición el Comité Liberal.

El señor **Cárdenas**.—Ya hemos presentado indicación para que no se alcen las tarifas de tercera clase y las de los artículos alimenticios.

El señor **Rosende** (Presidente).—Se enviará el oficio solicitado por S.S., a nombre del Comité Liberal.

El señor **Concha**.—Lo que sucede continuamente en primera clase, es que uno sólo lleva pasaje; los demás, todos tienen papeletos.

Un Honorable Diputado.—¿Y quién tiene la culpa?

El señor **Concha**.—No sé quién tenga la culpa.

—Suenan los timbres silenciadores.

El señor **Videla**.—¡Seño: Concha!

La diferencia está en que ahora algunos llevan papeletos y antes llevaban cartones!

El señor **Concha**.—El papeletito lo está haciendo Su Señoría.

El señor **Izquierdo**.—Un cartón es legal y un papeletito es fulero.

El señor **Rosende** (Presidente).—Le quedan dos minutos al Comité Liberal.

Ofrezco la palabra al Comité Liberal.

El señor **Smitmans**.—¿Cuántos minutos quedan, señor Presidente?

El señor **Rosende** (Presidente).—Quedan dos minutos, honorable Diputado.

El señor **Smitmans**.—Renunciamos al resto del tiempo.

## 17.—VIGESIMO CUARTO ANIVERSARIO DE LA REVOLUCION RUSA.—

El señor **Rosende** (Presidente).—Ofrezco la palabra al Comité Progresista Nacional.

El señor **Abarca**.—Pido la palabra.

El señor **Rosende** (Presidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Abarca.

El señor **Abarca**.—Seño: Presidente:

El próximo viernes se cumple el 24º aniversario de la Revolución Rusa que terminó con al opresión zarista en la sexta parte del mundo. Este aniversario encuentra a la Unión Soviética, en medio de la lucha más encarnizada que registra la historia contra el enemigo más pérfido y sanguinario que haya conocido la humanidad.

24 años de construcción socialista han bastado para echar por tierra todas las calumnias de los enemigos del Poder Soviético, sobre la capacidad creadora y constructiva de la clase obrera del Primer País de los Trabajadores. De un país atrasado, esencialmente agrario, en tiempos de la Rusia Zarista, con una economía totalmente deformada por el imperialismo, surgió a través de tres planes quinquenales una de

las naciones más poderosas del mundo, por su capacidad industrial y por la unidad política y moral de su pueblo.

Los Comunistas rendimos desde esta alta Tribuna de la Cámara el más calido, fervoroso y sincero homenaje en este 7 de Noviembre, al pueblo soviético, a su Partido Bolchevique y a sus grandes jefes y fundadores, los camaradas Lenin y Stalin. Y estamos seguros que a este homenaje se asociarán el próximo Viernes los trabajadores de todo el mundo y todo el que ame a su patria, a la civilización y al progreso de la humanidad.

Todas las esperanzas del traidor ataque de la pandilla hitleriana estaban basadas en que el Poder Soviético se derrumbaría a las primeras embestidas de las hordas fascistas. Tanto habian repetido la mentirosa cantinela sobre el hambre y la esclavitud del pueblo soviético bajo la "dictadura roja", que habían llegado a creerla ellos mismos. Pero los hechos les han demostrado que los trabajadores de la URSS, tanto el campesino que ha conquistado la tierra y la ha convertido en la fuente de su felicidad y de su bienestar económico, como el obrero que se siente el legítimo propietario de la fábrica, o el intelectual que ve la ciencia y el arte colocados al servicio del pueblo, han empuñado las armas para defender a su patria, con un valor, con un heroísmo y con una decisión como nunca se había visto en la historia.

Este heroísmo y este fervor patriótico demostrado por los pueblos soviéticos en defensa de su patria, y la "confesión" de la banda hitlerista de que los comunistas de cada país, por ellos conquistado, son los que más abnegada y tesoneramente se oponen al "nuevo orden" — o sea, a la esclavitud de sus pueblos y a la desaparición de su patria—ha venido a esclarecer de golpe, para todos los patriotas honrados, el hecho de que el proletariado y su partido de vanguardia, el Partido Comunista, están siempre y en todas partes a la cabeza de su pueblo en defensa del honor y la independencia nacional. Ha demostrado que la Revolución Proletaria en Rusia, lejos de destruir en su

pueblo el concepto de la patria, la ha engrandecido ante los ojos y en el corazón de sus hijos.

Los pueblos van comprendiendo cada día con mayor claridad quienes son los patriotas y quienes son los vende-patria. Han visto y siguen viendo que entre los verdaderos patriotas se destacan los comunistas, hijos de la clase obrera, fieles a su clase, a su pueblo, a su nación, devotos a la causa de redención de la humanidad. Los hechos van demostrando que las calumnias y los insultos de los enemigos del pueblo, de los vende-patria, contra los comunistas, acusándolos de anti-patriotas, no son más que una estratagema, una cortina de humo detrás de la cual ellos mismos se disponen a consumir su traición a los intereses del pueblo y de la nación.

Donde quiera que estén, en Alemania, bajo el terror bestial del fascismo, en Italia, en España, en Francia, Bélgica, Noruega, Dinamarca, en Finlandia, Polonia, en todos los Países Balcánicos, bajo la sangunaria opresión extranjera, los comunistas mantienen bien en alto la bandera de la solidaridad proletaria internacional, de la defensa de los intereses de sus pueblos y de la independencia de su patria. Así como proceden en Europa y Asia, proceden los comunistas de los países de América.

En Norteamérica es el Partido Comunista quien se alza contra las mentiras de las capas reaccionarias del imperialismo yanqui, que afirman ser partidarios de la democracia y la libertad, mientras toman medidas regresivas contra el movimiento obrero y popular de su país.

Partiendo de la idea marxista de que "un pueblo que oprime a otro no puede ser libre", los comunistas norteamericanos han luchado y luchan por la completa igualdad civil-política de la población negra de su país, y contra la política colonizadora y opresiva que los trusts financieros e industriales de los EE. UU. han realizado y realizan en los países latinoamericanos.

Son ellos los que denuncian a los imperialistas de Washington cuando extorsionan a los países latinoamericanos — presión di-

plomática, restricción del comercio, limitación de créditos, limitación y supresión de empréstitos, etc. — para obligarlos a someterse a sus exigencias económicas y políticas. Son ellos los que denuncian las ganancias fabulosas de los grandes trusts americanos que trabajan para la industria de guerra, mientras mezquinan los salarios de los obreros. De allí el odio de las camarillas reaccionarias de Wall Street contra el Partido Comunista, su ensañamiento contra Browder, el gran líder del proletariado y del pueblo norteamericano.

Es hoy nuestro Partido, quien después de la vil agresión a la URSS. de parte de la banda nazi-fascista, fustiga a los reaccionarios quinta columnistas americanos que quieren desentenderse del conflicto, y estimula al Gobierno de Roosevelt para que apoye a la URSS. y a los que luchan junto a ella para hacer triunfar la causa de la civilización y del progreso del mundo, y, por consiguiente de los EE. UU. Los comunistas americanos se proclaman con justicia los herederos de las mejores tradiciones de las libertades y del antiesclavismo, que dieron brillo a la historia de los EE. UU.

En Chile, señor Presidente, todos los militantes del Partido Comunista han comprendido profundamente que la división de los pueblos, de sus partidos populares, y la traición de las quintas columnas fueron las causas fundamentales por las cuales los países de Europa perdieron su independencia, y hoy gimen bajo el imperativo del látigo del verdugo hitleriano.

Por eso, el Partido Comunista, profundamente arraigado entre la clase obrera y el pueblo, levanta muy en alto la bandera de la independencia económica y política de la nación y lucha con la mayor abnegación y amplitud para unir al pueblo de Chile, por organizar un vasto movimiento democrático nacional que agrupe a todas las fuerzas, clases y capas sociales anti-fascistas interesadas en la defensa de la patria y de la civilización.

Porque no queremos para la clase obrera chilena, para las masas campesinas, para todo nuestro pueblo los sufrimientos de la

bestial dictadura hitleriana, es que trabajamos por la unidad de la clase obrera, de las masas campesinas, por la unidad de los partidos políticos y de todas las fuerzas anti-fascistas de Chile. Así lo comprende el pueblo de Chile y es por eso que en todas las manifestaciones de la vida pública no hay otro sentimiento que el de ver unidas a todas las fuerzas populares para aplastar a los conspiradores de la quinta columna, encabezados por Ariosto Herrera y Cía., y estimulados por los sectores más reaccionarios de los partidos políticos de la derecha. Todos estamos en antecedentes de los trajines de los conspiradores que, sin lugar a dudas, están financiados por el oro corruptor de los agentes hitlerianos en nuestro país. Ellos organizan el golpe de Estado para derrocar este Gobierno surgido de un poderoso movimiento democrático y que tiene un programa que cumplir en beneficio del pueblo.

Estas actividades conspirativas están en conocimiento de los dirigentes de los Partidos Populares, como el Radical, el Socialista, el Democrático, que al igual que el nuestro tienen la responsabilidad de cumplir con los compromisos contraídos con el pueblo el 25 de Octubre de 1938, y que, por lo tanto, tienen la obligación de unir a todas las fuerzas populares para aplastar la sedición al servicio de Hitler y de su pandilla, tal como lo establecieron en su declaración del 16 de Octubre próximo pasado. Esta declaración dió una sensación de confianza y optimismo al pueblo porque creyó que ya habían sido rotos todos los escollos, los egoísmos y las incomprensiones sectarias, estimuladas por la quinta columna en algunos dirigentes de izquierda.

El señor **Acharán Arce.**—¡Esas son majaderías S. S.!

El señor **Abarca.**—Ante este peligro, señor Presidente, resulta verdaderamente inconcebible que hayan dirigentes que todavía se empecinen en querer dividir el movimiento popular de lucha contra el nazifascismo, bajo el pretexto de responsabilidades gubernativas, suscritas en un pacto

que la prensa ha dado a conocer con el nombre de "Pacto Tripartito".

Si las fuerzas del fascismo no son detenidas y derrotadas, si sus ejércitos no son exterminados en los campos de batalla de Leningrado y Moscú, no habrán responsabilidades gubernativas de ninguna especie para los partidos democráticos. Más que eso, si las fuerzas fascistas triunfan, ello significaría la destrucción de los partidos populares, la destrucción de todas las organizaciones de la clase obrera, el encarcelamiento y fusilamiento de sus dirigentes y la instauración en nuestro país de un Gobierno títere, comandado por un "Quisling" cualquiera al servicio de Hitler.

Pero eso no podrá suceder; la clase obrera, las masas campesinas, el pueblo de Chile, han demostrado tener una comprensión cívica muy superior a la de muchos dirigentes sectarios. Por eso tenemos confianza en que tendrán que prosperar todos los esfuerzos unitarios de la clase obrera y de los militantes de los partidos de izquierda, a fin de que las gestiones que ha venido realizando el Consejo Directivo Nacional de la Confederación de Trabajadores de Chile, para unir a todos los partidos de izquierda en un vasto movimiento nacional liberador de lucha contra el fascismo, lleguen a feliz término.

Señor Presidente: el homenaje que rinden los comunistas en este 7 de Noviembre al 24 aniversario de la Revolución Rusa interpreta, sin lugar a dudas, el sentir de todas las fuerzas progresistas de Chile que venciendo sus pobreza y sus miserias enviarán su primer cargamento de ayuda material al gran país del Socialismo. Igual ayuda están aportando e igual homenaje rendirán todos los países del Continente y del mundo entero, porque todos los pueblos comprenden que sus destinos de países libres, dependen de las armas del Ejército Rojo y de las de sus aliados, dependen de la unidad de lucha contra el fascismo, de la unidad de sus fuerzas y de la ayuda que deben prestar todos los pueblos y todos los Gobiernos sinceramente democráticos a la Unión Soviética.

El Domingo recién pasado, cuando las fuerzas progresistas y democráticas de las colonias extranjeras realizaban en el Teatro Caupolicán sus bailes folklóricos como un homenaje a la democracia y como una manifestación de odio y de lucha contra el fascismo, nuestro pueblo expresó su profunda solidaridad con los pueblos que luchan contra Hitler. Los que allí asistimos pudimos presenciar el cuadro más impresionante de solidaridad internacional, especialmente cuando se hicieron presentes los representantes de la Francia antifascista y los de la Asociación de Amigos de la Unión Soviética. Las lágrimas emocionadas de las mujeres y los gritos de odio y de lucha de los hombres, contra los bárbaros hitlerianos, no han podido dejar otra impresión que en Chile no hay lugar para la canalla fascista y que un imperativo categórico de nuestro pueblo exige la unidad de todas las fuerzas antifascistas, la incorporación de nuestro país al Frente Unico Mundial contra Hitler; la iniciación, por parte de nuestro Gobierno, de relaciones diplomáticas y comerciales con la Unión Soviética; el rompimiento de sus relaciones con los países fascistas; y amplias garantías para enviar su ayuda material al Ejército Rojo y a todos los pueblos que luchan contra la esclavitud hitleriana.

Termino, señor Presidente, haciendo, a nombre del Partido Comunista, el más fervoroso voto por el aplastamiento de la bestia fascista y por el triunfo de las armas soviéticas, por el triunfo del Ejército Rojo y de sus aliados que significará el triunfo de la civilización, del progreso, de la felicidad, del bienestar y del porvenir de toda la humanidad!

**18.—Sueldos de los portaequipajes de los Ferrocarriles del Estado. Cumplimiento de una ley. Petición de oficio.**

El señor Vargas Molinare.—Pido la palabra.

El señor Rosende (Presidente).—Quedan tres minutos al Comité Progresista Nacional.

El señor **Vargas Molinare**.— Ruego al señor Presidente solicite el asentimiento de la Sala para que el Diputado que habla pueda pronunciar algunas palabras.

El señor **Rosende** (Presidente). — ¿No va a hacer uso del resto de su tiempo el Comité Progresista Nacional?

El señor **Escobar** (don Andrés). — Pido la palabra.

Voy a referirme a peticiones que ha hecho el gremio de porta-equipajes de los FF. CC. del Estado, tanto el Gobierno como a la Dirección de la Empresa.

En el período pasado el Honorable Congreso despachó una ley a fin de que la Empresa de los Ferrocarriles asignara un sueldo a los porta-equipajes. La Empresa no ha podido, según su Dirección, cumplir con esta obligación que le impuso la ley por no tener fondos.

Como próximamente se despachará un proyecto de ley conforme al cual el Gobierno ayuda a la Empresa con 300 millones de pesos, considero que la Empresa debe entrar de inmediato a cumplir con esta ley que favorece a este cuerpo de modestos trabajadores que sirven abnegadamente a la Empresa y al público que viaja por los Ferrocarriles del Estado.

De manera, señor Presidente, que hago indicación para que se envíe oficio a nombre de la Honorable Cámara al señor Ministro de Fomento, a fin de que, si lo tiene a bien, ordene a la Empresa de los Ferro-

carriles que, apenas cuente con los recursos necesarios, entre a cumplir con esta ley que va a favorecer, como digo, a estos modestos obreros que hoy día no tienen otro salario que las propinas que de buena o mala voluntad les da el público.

El señor **Vargas Molinare**.—Muy bien, señor Presidente.

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

Solicito el asentimiento de la Sala para conceder por cinco minutos la palabra al Honorable señor **Vargas Molinare**.

¿Qué materia va a tratar Su Señoría?

El señor **Vargas Molinare**.— Solamente quería referirme...

El señor **Valdebenito**.—No, señor Presidente; hemos trabajado mucho hoy día.

El señor **Rosende** (Presidente). — No hay acuerdo.

El señor **Vargas Molinare**.—Lamento que no se me haya concedido la palabra, pues deseaba referirme serenamente a las observaciones que ha hecho el Honorable señor **Abarca**.

El señor **Rosende** (Presidente). — Como ha llegado la hora, se levanta la sesión.

Se levantó la sesión a las 20 horas 50 minutos.

**E. Darrowy Palet,**  
Jefe Acc. de la Redacción