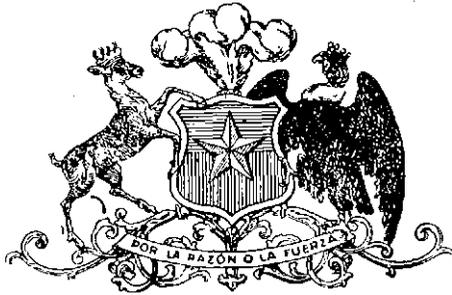


REPUBLICA DE CHILE



CAMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA EXTRAORDINARIA

Sesión 66^a, en miércoles 11 de abril de 1962

(Especial: de 11 a 13.02 horas)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR SCHAULSOHN

SECRETARIOS, LOS SEÑORES CAÑAS IBÁÑEZ Y KAEMPFE

INDICE GENERAL DE LA SESION

- I.—SUMARIO DEL DEBATE
- II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS
- III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES
- IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA
- V.—TEXTO DEL DEBATE

I.—SUMARIO DEL DEBATE

1.—Se califica la urgencia de un proyecto de ley	4719
2.—La Cámara entra a ocuparse del objetivo de la sesión: la situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado	4719
3.—Se acepta la renuncia y se acuerda el reemplazo de un miembro de Comisión	4747
4.—Se ponen en votación dos proyectos de acuerdo relacionados con la situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y son aprobados	4748

II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS

1.—Oficio de Su Excelencia el Presidente de la República con el que hace presente la urgencia para el despacho del proyecto que modifica el artículo 199 de la ley 13.305, en lo relativo a la forma de pago de los créditos otorgados a los agricultores	4710
2/5.—Oficios del señor Ministro de Obras Públicas con los que da respuesta a los que se le dirigieron respecto de las siguientes materias:	
Construcción de los caminos de Corral a La Unión y de la barra del Río Bueno a Corral, en el sector que indica	4710
Construcción de un camino en el lugar denominado "Faro Corona", en el departamento de Ancud	4710
Destinación de fondos provenientes de la ley N° 12.590, para la construcción del camino de Iquique a Río Loa y Salar Grande	4710
Dotación de agua potable y alcantarillado a la Población "Cau-policán", de la ciudad de Iquique	4711
6/9.—Oficios del señor Ministro del Trabajo y Previsión Social con los que da respuesta a los que se remitieron respecto de las materias que se expresan:	
Incumplimiento de leyes sociales en la mina de carbón "Plegarias", de Curanilahue	4711
Despido colectivo de obreros de la firma constructora "Snare Chile S. A."	4712
Incumplimiento de beneficios sociales a los obreros de la firma constructora "Raúl Maffey"	4712
Aumento de la dotación de personal en los Servicios del Trabajo de la provincia de Coquimbo	4713
10/14.—Mociones de los señores Diputados que se indican, con las que inician los proyectos de ley que se señalan:	
El señor Martín, que autoriza a la Municipalidad de San Nicolás para contratar empréstitos	4713
El señor Osorio, que establece un derecho a peaje a los vehículos que viajen por la Carretera Internacional que une la ciudad de Los Andes con Uspallata, con el objeto de allegar fondos para la reparación de la ruta mencionada	4714
La señora Campusano y los señores Lorca, Galleguillos Vera,	

	Pág.
Tagle y Lchuedé, que autoriza la expropiación de un inmueble ubicado en la calle David Arellano, de la comuna de Conchalí, y lo destina al funcionamiento del Centro Experimental de Cultura Popular "Pedro Aguirre Cerda" y a la construcción de un grupo escolar	4716
Los señores Aguilera y Osorio, que modifica la ley Nº 13.440, que autorizó a la Municipalidad de Coquimbo para contratar empréstitos	4717
El señor Sáez, que concede pensión a doña Carmela Rivera viuda de Rivera	4718
15.—Presentación suscrita por treinta y dos señores Diputados en que solicitan se lleve a efecto la presente sesión	4718

III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV. DOCUMENTOS DE LA CUENTA

1.—OFICIO DE S. E. EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

“Nº 453.—Santiago, 10 de abril de 1962.

En uso de las atribuciones que me confiere la Constitución Política del Estado, tengo el agrado de comunicar a S. E., que he resuelto incluir, con el carácter de urgente, entre los asuntos de que debe ocuparse el Congreso Nacional, en la actual Legislatura Extraordinaria el proyecto de ley, originado en una moción de los Honorables Diputados señor Ignacio Urrutia, Patricio Phillips, Humberto del Río, Hugo Miranda, Julio Mercado, Julio Sepúlveda, Manuel Rioseco, Sergio Diez, Carlos José Errázuriz y Rufo Ruiz-Esquide, sobre modificaciones al artículo 199º, de la Ley Nº 13.305, referente a consolidaciones de deudas de los agricultores.

Dios guarde a S. E., (Fdo.): *Jorge Alessandri R.—Luis Mackenna Shiell*”.

2.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

“Nº 323.—Santiago, 9 de abril de 1962.

Me refiero al oficio de V. S. Nº 2561, de 15 de marzo último, por el cual solicita de esta Secretaría de Estado, en nombre de esa Honorable Cámara, la construcción de los caminos de Corral a La Unión y de la barra del río Bueno a Corral, en el sector Hueicolla-Chaihuin.

Al respecto, puedo informar a V. S. que la Dirección de Vialidad tiene contratado el estudio de 17 Kms. que faltan del camino de La Unión a Corral y 8 Kms. desde éste hacia Hueicolla. Los antecedentes respectivos no estarán terminados hasta 1963, debido a que, para terminar los trabajos en el terreno, será ne-

cesario esperar la próxima temporada de verano.

Dios guarde a V. S., (Fdo.): *Ernesto Pinto Lagarrigue*”.

3.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

Nº 320.—Santiago, 9 de abril de 1962.

En atención al Oficio de V. S. Nº 2529, de 13 de marzo ppdo., por el cual solicita, en nombre del Honorable Diputado don Raúl Morales Adriasola, que se realicen los estudios para construir un camino en el departamento de Ancud, provincia de Chiloé, que comience en el lugar denominado “Faro Corona”, ubicado en el extremo norte de la península Lacui y termine en el sector llamado “Calle”, situado al extremo sur de dicha península, cúpleme manifestar a V. S. que la Dirección del ramo ha pedido al Ingeniero Provincial un informe completo al respecto, a fin de llevar a cabo esta obra.

Como no se cuenta, por ahora, con los fondos necesarios para dicha obra, se tendrá presente en la distribución del próximo año.

Dios guarde a V. S., (Fdo.): *Ernesto Pinto Lagarrigue*”.

4.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

“Nº 321.—Santiago, 9 de abril de 1962.

Me refiero al Oficio de V. S. Nº 2518, de 12 de marzo ppdo., por el cual solicita, en nombre del Honorable Diputado don Juan Checura Jeria, que se adopten las medidas necesarias para que se pongan a disposición del Ingeniero Provincial de Tarapacá los fondos acumulados por aplicación de la Ley Nº 12.590, que estableció un impuesto a la sal, con el fin de que sean invertidos en la construcción del camino de Iquique a Río Loa y Salar Grande.

Sobre el particular, cúpleme informar a V. S. que en breve se pedirán pro-

puestas públicas para dichas obras, por un monto aproximado de E⁹ 164.000, a cuyo financiamiento la Corporación de Fomento concurrirá con un aporte de E⁹ 100.000.

Debo agregar a V. S. que, la Dirección de Vialidad, ya no percibe los fondos de la Ley N⁹ 12.590, antes citada.

Dios guarde a V. S., (Fdo.): *Ernesto Pinto Lagarrigue*".

5.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

"N⁹ 324.—Santiago, 9 de abril de 1962.

Me refiero al Oficio N⁹ 2503, de 12 de marzo próximo pasado, por el cual V. S. solicita, en nombre del Honorable Diputado don Juan Checura Jeria, que se adopten las medidas necesarias para dotar de agua potable y alcantarillado a la población "Caupolicán", de Iquique.

Sobre el particular, tengo el agrado de manifestar a V. S. que la población indicada tiene totalmente construida la red de agua potable.

En cuanto al alcantarillado, el proyecto está terminado y se encuentra en estudio para su aprobación definitiva.

Dios guarde a V. S., (Fdo.): *Ernesto Pinto Lagarrigue*".

6.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

"N⁹ 290.—Santiago, 10 de abril de 1962.

Cúmpleme dar respuesta a la nota del rubro, fechada el 13 de septiembre último, que da a conocer diversas solicitudes que hizo en esa Honorable Corporación el señor Diputado don Fermín Fierro Luengo, denunciando incumplimiento de leyes en el Mineral Carbonífero "Plegarias", de Curanilahue.

La Dirección del Trabajo, en oficio N⁹ 1573, fechado el 27 de marzo ppdo., informa sobre el particular, expresando, en primer lugar, las razones que han motivado al retraso en finiquitar la diligen-

cia encomendada, que no son otras que la escasez de personal y la falta de medios materiales para atender a las inspecciones indispensables para informar.

Refiriéndome a las observaciones del Honorable señor Fierro Luengo, la Dirección del Trabajo ha expresado, en resumen, lo siguiente:

1.—El señor Manuel Sanfurgo es concesionario de la Mina "Siete Plegarias", de Curanilahue, y atraviesa por una difícil situación económica, que se vio agravada por los sismos de 1960, lo que le ha impedido cumplir oportunamente con el pago de los derechos previsionales de sus trabajadores.

2.—Según se verificó en una comparecencia del señor Sanfurgo y de los dirigentes sindicales ante la Inspección del Trabajo de Lebu, realizada en febrero último, la deuda por jornales fue consolidada por el período comprendido entre octubre de 1960 y junio de 1961, la que se está cancelando regularmente, junto con los suples acordados para los salarios que se devengan. La cuota de carbón adeudada a los obreros se pagará una vez terminada la cancelación de los jornales atrasados. Los feriados se irán otorgando en forma periódica, junto con las liquidaciones de salarios. Las asignaciones familiares pendientes se están cancelando a razón de dos y tres por mes, conjuntamente con los suples.

3.—Los dirigentes obreros han reconocido la veracidad de las declaraciones hechas por el señor Sanfurgo y han aceptado el procedimiento de pago referido, dejando constancia que se está cumpliendo con regularidad.

4.—La Inspección de Lebu expresa que, a consecuencia del terremoto de 1960, la mina sufrió inundaciones, permaneciendo en dicho estado hasta septiembre del mismo año. Agrega que los obreros continuaron trabajando en turnos rotativos y recibiendo suples, pese a que no había producción de carbón y a que la asistencia de trabajo era irregular.

5.—En cuanto al reclamo en contra de don Jacinto Musre, el informe expresa que este ya no explota, el aserradero del fundo Toco-Toco y que no ha podido precisarse la naturaleza de los reclamos, por no haberse ubicado ni al señor Musre ni a los obreros reclamantes.

6.—Finalmente, con respecto a la petición que ha formulado el señor Diputado para que se visite el Fundo "Elicura", de Contulmo, se ha informado que la falta de medios de movilización y la escasez de personal no ha hecho posible una visita a ese predio, por lo que se ha procedido a citar a la Inspección Provincial de Lebu a su propietario.

Este Ministerio sin perjuicio de lo informado y a fin de atender a la solicitud por el Honorable señor Fierro Luengo, ha ordenado que se agoten las posibilidades que permitan una pronta visita inspectiva al predio indicado, y todas las diligencias necesarias en orden a solucionar definitivamente los problemas observados por el señor Diputado.

Saluda a V. E. atentamente. (Fdo.): *Hugo Gálvez Gajardo*".

7.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

"Nº 288.—Santiago, 10 de abril de 1962.

Cúmpleme dar respuesta al oficio de la suma, por medio del cual V. E. me dio a conocer la solicitud que formuló el señor Diputado don Juan García Romero, en orden a que se informe a esa Honorable Corporación si la Sociedad Constructora "Snare Chile S. A." ha sido autorizada para efectuar despidos colectivos de obreros, teniendo presente que esa Empresa habría adoptado tal medida infringiendo el artículo 86 del Código del Trabajo.

Al efecto, puedo informar a V. E. que este Ministerio no ha dictado resolución alguno autorizando despidos colectivos en dicha Empresa. Sin embargo, por Decreto Nº 27, de 11 de enero último, a vir-

tud de los informes recibidos al efecto y con arreglo a las normas vigentes, la Empresa Constructora en cuestión fue declarada exenta de las obligaciones que le imponen los incisos 5º, 6º y 7º del artículo 86 del Código del Trabajo, respecto de las faenas que realiza y del personal que ocupa en la construcción del Muelle Mecanizado de Guacolda y la habilitación del Ferrocarril de Guacolda a Bellavista, en el departamento de Huasco.

Saluda a V. E. atentamente. (Fdo.): *Hugo Gálvez Gajardo*".

8.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

"Nº 289.—Santiago, 10 de abril de 1962.

Tengo la honra de responder el oficio del rubro, por el medio del cual V. E. se sirvió darme a conocer la solicitud que hizo en el seno de esa Honorable Corporación el señor Diputado don Juan García Romero, recabando de este Ministerio las medidas necesarias para que los Servicios del Trabajo procedieran a solucionar el problema creado a los obreros de la firma constructora Raúl Maffey, con motivo de la falta de pago de reajustes de salarios y del retardo en la concesión de las vacaciones.

Acerca del particular y en armonía con lo que ha informado la Dirección del Trabajo en nota Nº 1571, fechada el 17 de marzo ppdo., puedo manifestar a V. E. que la Inspección Provincial del Trabajo de Santiago intervino en el problema y verificó, finalmente, que la firma Maffey ha cumplido en esta provincia con todo lo relativo al pago de reajustes y feriado legales a sus obreros.

No obstante, en atención a que la Empresa ejecuta labores en diversos lugares del país, sería necesario que el Honorable señor García Romero se sirviera precisar a qué faenas de esa firma, se ha referido su denuncia, indicando la localidad.

Saluda a V. E. atentamente. (Fdo.): *Hugo Gálvez Gajardo*".

9.—OFICIO DEL SEÑOR MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

“Nº 287.—Santiago, 10 de abril de 1962.

Tengo el agrado de dar respuesta al oficio señalado en la suma, por el cual V. E. se ha servido transmitirme la petición hecha por el Honorable Diputado don Renán Fuentealba, en orden a representar a este Ministerio la posibilidad de aumentar la dotación de personal en los Servicios del Trabajo de la provincia de Coquimbo.

Informando sobre la materia, la Dirección del Trabajo, en oficio Nº 1564, fechado el 17 del mes ppdo., hace notar el grave problema que afecta a ese Servicio en todo el país con motivo de escasez de personal, circunstancia que la ha obligado a mantener numerosas oficinas acéfalas y que le impiden, por el momento acoger la solicitud del señor Diputado.

Este Ministerio está encarando el problema creado a los Servicios del Trabajo y en la actualidad pende de la consideración del Honorable Congreso una iniciativa, contenida en el Oficio de observaciones al proyecto que aumenta el monto de las multas por infracciones legales, destinada a solucionarlos.

Es cuanto puedo expresar a V. E. sobre la materia.

Saluda a V. E. atentamente. (Fdo.): *Hugo Gálvez Gajardo*”.

10.—MOCION DEL SEÑOR MARTIN

“Proyecto de Ley:

“*Artículo 1º.*—Autorízase a la Municipalidad de San Nicolás para contratar directamente con el Banco del Estado de Chile u otras instituciones de crédito, uno o más empréstitos que produzcan hasta la suma de veinte mil escudos al interés corriente bancario y con una amortización que extinga la deuda en un plazo máximo de cinco años.

Artículo 2º.—Facúltase al Banco del

Estado de Chile u otras instituciones de crédito para otorgar el o los empréstitos autorizados por esta ley para cuyo efecto no regirán las disposiciones restrictivas de sus respectivas leyes orgánicas o reglamentos.

Artículo 3º.—El producto de estos empréstitos deberá invertirse por la Municipalidad en los siguientes fines:

a) Construcción de un Estadio Municipal Eº 6.000.

b) Ampliación del Cementerio Eº 2.000.

c) Construcción de un Gimnasio-Teatro Eº 12.000.

Podrá la Municipalidad invertir los fondos sobrantes de una obra en otra de las proyectadas, aumentar las partidas consultadas si resultaren insuficientes o, si por el contrario, hubiere excedente, podrá invertir éste libremente en obras de adelanto local.

Artículo 4º.—Establécese con el exclusivo objeto de atender el servicio de los préstamos que autoriza esta ley, una contribución adicional de un tres y medio por mil anual sobre el avalúo de los bienes raíces de la comuna de San Nicolás, contribución que empezará a regir desde el semestre siguiente a la fecha de vigencia de esta ley.

Artículo 5º.—En caso de no contratarse los empréstitos, la Municipalidad podrá girar con cargo al rendimiento de la contribución establecida en el artículo anterior, para su inversión directa en las obras a que se refiere el artículo 3º. Podrá, asimismo, destinar a dichas obras el excedente que pudiera producirse entre esos recursos y el servicio de la deuda en el caso de que ésta se contrajere por un monto inferior al autorizado.

Artículo 6º.—En caso de que los recursos a que se refiere el artículo 4º fueren insuficientes para el servicio de la obligación, la Municipalidad completará la suma necesaria con cualquiera clase de fondos de sus rentas ordinarias.

Artículo 7º.—El pago de intereses y amortizaciones ordinarias y extraordina-

rias de la deuda se hará por intermedio de la Caja de Amortización de la Deuda Pública, para cuyo efecto la Tesorería Comunal de San Nicolás, por intermedio de la Tesorería General de la República pondrá oportunamente a disposición de dicha Caja los fondos necesarios para cubrir esos pagos, sin necesidad de decreto del alcalde, si éste no hubiere sido dictado en la oportunidad debida. La Caja de Amortización atenderá el pago de estos servicios de acuerdo con las normas establecidas por ella para el pago de la deuda interna.

Artículo 8º.—La Municipalidad de San Nicolás depositará en la cuenta de depósito fiscal “F-26, Servicio de Empréstitos y Bonos” los recursos que destina esta ley al servicio del o los empréstitos y la cantidad a que ascienda dicho servicio los intereses y amortizaciones ordinarios y extraordinarios. Asimismo, la Municipalidad deberá consultar en su presupuesto anual, en la partida de ingresos extraordinarios, los recursos que produzca la contratación del o los empréstitos y en la partida de egresos extraordinarios las inversiones hechas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3º de esta ley.

Artículo 9º.—Si la aplicación de la contribución adicional que se establece en el artículo 4º produjere una suma superior a la necesaria para servir anualmente el o los empréstitos que se contraten, el excedente que resulte cada año podrá ser invertido, libremente, por la Municipalidad de San Nicolás en obras de adelanto local, cuya ejecución acuerde la misma Municipalidad.

Artículo 10.—Decláranse de utilidad pública y autorízase la expropiación de los terrenos necesarios para la construcción del Estadio Municipal y para la ampliación del Cementerio”.

(Fdo.): *Luis Martín Martones*”.

11.—MOCION DEL SEÑOR OSORIO

Honorable Cámara:
Continuamente los Parlamentarios de

los diversos sectores políticos, estamos solicitando en nuestras intervenciones ante la Honorable Cámara de Diputados y por intermedio de peticiones de oficios, se consulten fondos para arreglos y mantenimiento de los diversos caminos del país, recibiendo en la mayoría de los casos respuestas negativas de la Dirección de Vialidad, debido a que los recursos que se consultan anualmente en el Presupuesto de Gastos del Ministerio de Obras Públicas son muy inferiores a lo que se necesitan para financiar en forma permanente esas importantes obras que, con tanta urgencia, reclaman en forma especial las provincias que sufren la falta de vías de comunicación expeditas y en buen estado y que originan, en muchas oportunidades, el aislamiento de importantes zonas productoras, industriales o turísticas.

La provincia de Aconcagua, que tengo la honra de representar en este Parlamento, no queda al margen de estas limitaciones e inclusive se puede asegurar que es una de las zonas que menos recursos ha recibido para tales obras, encontrándose la mayoría de sus caminos intransitables durante largos períodos.

Una de las más importantes carreteras que posee es el Camino Internacional que une a la ciudad de Los Andes con la frontera de Argentina y se encuentra en tan pésimo estado de conservación que en muchos de sus tramos más parece una angosta y peligrosa huella carretera que una vía interpaíses, lo que disminuye considerablemente el paso de vehículos que se abstienen de usarlo por los accidentes que pueden ocasionarse y por el desgaste de material rodante que origina, a lo que hay que agregar que al permanecer cerrado durante casi la mitad del año, reduce su tráfico a la más mínima expresión.

Inútiles han sido los esfuerzos de las autoridades comunales y locales y de los representantes autorizados del comercio y de la industria y de los sectores del trabajo, tendientes a lograr se entreguen los fondos necesarios que permitan mantener en buenas condiciones y habilitado duran-

te todos los meses del año el camino mencionado, habida consideración que es la ruta internacional más importante que posee Chile, ya que su ingreso de extranjeros sólo es superado por el Aeropuerto de Los Cerrillos que recibe pasajeros de todo el mundo, y aún más cuando es un hecho evidente e innegable que al mantenerlo en tráfico durante todo el año significará un considerable aumento de la corriente turística de Uruguay, Brasil y, en forma especial, de la parte mediterránea de Argentina, la que cuenta con una población superior a los dos millones de habitantes y que geográficamente se encuentran ubicados mucho más cerca de los balnearios del Pacífico que de sus propias costas y que preferirán en un alto porcentaje disfrutar de sus vacaciones de verano en las playas chilenas de las provincias centrales o las temporadas de invierno en las canchas de sky de Portillo, a cortísima distancia de la frontera.

Este impulso al turismo significará un aumento considerable del movimiento de vehículos de movilización particular colectiva, e inclusive de los automóviles que concurren a Portillo desde las provincias de Santiago, Aconcagua y Valparaíso, el que se puede calcular por lo menos en el doble de los 2.000 vehículos mensuales que atraviesan la frontera en la actualidad desde el extranjero y otros 2.000 que provienen del interior de nuestro país.

Y lo que es más importante aún, abrirá al país grandes expectativas comerciales con el auge del intercambio de productos que en gran escala podría realizarse, ya que se encuentra comprobado en otros países americanos que al existir buenas rutas camineras un porcentaje superior al 80% de los fletes se efectúan por medio de camiones, redundando este movimiento comercial en positivos beneficios para el departamento de Los Andes, la provincia de Aconcagua y el país entero.

Desgraciadamente, al no contarse con fondos tendremos que continuar despreciando las grandes posibilidades que nos ofrece el hecho cierto de estar a sólo bre-

ves kilómetros de la vecina República Argentina y estaremos impedidos además de cumplir las cláusulas de diversos Protocolos Internacionales y de Convenios firmados por los Ministros de Obras Públicas de Chile y Argentina que nos obligan de acuerdo con los estudios técnicos que realizaron en esas oportunidades a mantener esa vía internacional abierta durante todo el año.

A objeto de buscar una solución de equidad a este grave problema en que se conjuga, por una parte el interés de mantener abierta y en buenas condiciones esa carretera y por otra parte, la restricción de recursos de que adolece el Ministerio de Obras Públicas, estimo que se podría financiar estas obras en forma permanente y con recursos propios, a base de un aporte de E^o 1 que tendrían que cancelar como "peaje" los usuarios del camino, lo que produciría una cantidad no inferior a E^o 60.000 anuales, que se entregarán a la Dirección de Vialidad en calidad de erogación. Baso este cálculo en un promedio de 5.000 automóviles mensuales en tráfico, o sea más o menos el doble del total de vehículos que controló la Aduana en el curso del año pasado como provenientes del exterior y sin considerar el aumento del movimiento de automóviles del país que usarán la ruta en forma mucho más continua y permanente.

Este pequeño derecho no será rechazado por los conductores y propietarios de medios de movilización y muy por el contrario lo cancelarán gustosos, ya que les significará mayores economías en sus máquinas, tanto en neumáticos como en repuestos y accesorios al contar con un camino transitable. Los controles deberán establecerse en el Refugio que posee la Direcc. de Vialidad en la Estación de Guardia Vieja y en otros lugares que determine la Dirección de Vialidad que tendrá a cargo la recepción de este derecho y la obligación de depositarlos periódicamente en la Tesorería Comunal de Los Andes.

Este derecho de peaje tendrá una dura-

ción de diez años y con un financiamiento de partida que se calcula en E^o 60.000 anuales, que obligadamente irá en aumento, ya que el tráfico se irá acrecentando en los años futuros se podrán financiar debidamente las obras que deben realizarse y, al mismo tiempo, permitirá mantener equipos permanentes con maquinaria apropiada destinados a mantenerlo en perfectas condiciones durante todo el año.

Al mismo tiempo, con su producido podrá la Dirección de Vialidad servir un empréstito en alguna Institución Bancaria del país e Internacional que les permitirán reunir mayores recursos para realizar un completo plan de reparaciones en toda su extensión y a la vez financiar la adquisición de máquinas y elementos especiales de trabajo.

Por las consideraciones enunciadas, me permito solicitar a la Honorable Cámara de Diputados su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

Artículo 1^o—Establécese por un período de diez años a contar de la vigencia de la presente Ley un derecho de peaje de un valor de un escudo (E^o 1), que deberán cancelar los vehículos que viajen por la Carretera Internacional que une a la ciudad de Los Andes con Uspallata.

Artículo 2^o—La recaudación de estos derechos estará a cargo de la Dirección de Vialidad, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, para lo cual instalará Controles en el Refugio que posee esa Repartición en la Estación de Guardia Vieja y en los lugares que determine esa Dirección.

Artículo 3^o—El producto de los recursos a que se refiere el artículo anterior se entregará íntegramente a la Dirección de Vialidad, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, con el objeto de que este organismo fiscal lo destine en calidad de Erogación de Usuarios del Camino al mantenimiento exclusivo del camino internacional que une a la ciudad de Los Andes, en el departamento del mismo nombre, de

la provincia de Aconcagua, con la frontera de la República Argentina.

Artículo 4^o—De acuerdo a los valores percibidos durante el año, el Ministerio de Obras Públicas calculará en sus presupuestos la suma que le corresponderá consultar en conformidad a las disposiciones vigentes como su aporte a la erogación colectiva de los usuarios del camino.

Artículo 5^o—La Tesorería General de la República abrirá una Cuenta Especial en la que se contabilizarán separadamente los recursos que produzcan los derechos creados en el artículo 1^o y contra dicha cuenta sólo podrá girar la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, con el exclusivo objeto de realizar las obras que en esta misma ley se señalan.

Artículo 6^o—Autorízase al Presidente de la República para contratar uno o más empréstitos internos o externos, que se destinarán a la ejecución de las obras a que se refiere el artículo 3^o de la presente ley y se cubrirán con los recursos que se acumulen del derecho establecido en el artículo 1^o.

Artículo 7^o—Los remanentes que puedan producirse anualmente pasarán a incrementar los recursos que se destinen al ensanche y pavimentación del referido camino internacional.

(Fdo.): *Eduardo Osorio Pardo*.

12.—MOCION DE VARIOS SEÑORES DIPUTADOS

Honorable Cámara:

Los Diputados del 2^o Distrito Electoral de Santiago se encuentran empeñados en llevar a la práctica un vasto plan de construcción de locales escolares en su territorio jurisdiccional, como una manera de obtener que todos los educandos de la zona reciban instrucción y no permanezcan, como sucede en la actualidad, en la ignorancia de los más elementales conocimientos primarios.

Como parte de este plan, hemos concebido expropiar, previa la declaración de utilidad pública, un terreno ubicado en

la comuna de Conchalí, con el objeto de construir en él un grupo escolar, que albergue a los escolares del distrito de Monterrey de esa comuna, que pueden estimarse en 3.000 alumnos.

Debe hacerse presente que actualmente funciona en el local que se desea expropiar el Centro Experimental de Cultura Popular "Pedro Aguirre Cerda", el cual tiene el carácter de Escuela Experimental y cuenta con cuatro cursos parvularios, 20 cursos primarios, dos cursos vocacionales y 9 cursos de adultos, y que ha sido notificado por la propietaria del inmueble de término del contrato de arrendamiento en razón de que lo desea para habitar en él.

Ante esta eventualidad y atendida la circunstancia expuesta de que dicho Centro presta una utilidad efectiva a la sociedad mediante la instrucción de la niñez, nos permitimos formular el siguiente

Proyecto de ley:

"Artículo único.—Declárase de utilidad pública y autorízase al Presidente de la República para expropiar el inmueble ubicado en la calle David Arellano N° 1532 de la comuna de Conchalí, perteneciente a la sucesión de don Misael Correa, inscrito en el Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fs. 10219, N° 14839, del Registro de Propiedad correspondiente al año 1956, y cuyos deslindes son: norte, calle David Arellano; antes Correa; sur, Hipódromo Chile; oriente, sitio 23 y poniente, resto de propiedad que era del señor Correa y predio del señor Pedro Lobos.

La expropiación se llevará a efecto en conformidad a las reglas establecidas en el Título XV del Libro IV del Código de Procedimiento Civil.

La indemnización a que haya lugar se pagará con los recursos que el Ministerio

de Educación Pública tiene consultados para estos efectos.

El inmueble expropiado se destinará al funcionamiento del Centro Experimental de Cultura Popular "Pedro Aguirre Cerda" y, posteriormente, a la construcción de un Grupo Escolar".

(Fdos.): *Julieta Campusano.—Alfredo Lorca.—Florencio Galleguillos.—Manuel Tagle.—Héctor Lehuedé.*

13.—MOCION DE LOS SEÑORES AGUILERA Y OSORIO

Honorable Cámara:

Por Ley N° 13.440, publicada en el Diario Oficial de fecha 7 de octubre de 1959, se autorizó a la Municipalidad de Coquimbo para contratar uno o más empréstitos hasta por la cantidad de E° 50.000, y para su financiamiento se estableció en su artículo 4° una contribución adicional del tres por mil sobre los bienes raíces urbanos, rurales y agrícolas de dicha comuna, desde el segundo semestre de 1959 hasta la cancelación de los empréstitos y hasta que se enteren los valores para las obras consignadas en este mismo artículo, que totalizan una inversión de E° 300.000.

Dicha Corporación edilicia está cumpliendo normalmente el servicio de la deuda contraída en virtud de este cuerpo legal con el Banco del Estado, habiendo cancelado hasta esta fecha la mitad del empréstito de E° 50.000 otorgado por esta Institución bancaria.

En la actualidad dicha Corporación adeuda aproximadamente la suma de E° 120.000 por diferentes conceptos, correspondiendo de este modo la suma de E° 61.000, más o menos, a deudas con el personal de empleados y obreros, según el siguiente detalle:

50% de estímulo noviembre a diciembre de 1958, Ley 13.195 . . .	E ^o	2.323,06
50% de estímulo 18 días de enero de 1959, Ley 13.195		705,62
Reajuste jornal año 1959, Ley 13.305		23.138,43
Dif. de Asignación Familiar año 1959, Ley 13.305		1.509,30
Gratificación 1½ mes, año 1959		10.270,51
Gratificación 1½ mes, año 1960		10.270,51
Diferencia Asignación Familiar, año 1960		4.263,57
Bonificación de mayo a diciembre de 1960, Ley 14.501		5.480,74
		<hr/>
Subtotal		58.321,74
Diferencia de Asignación Familiar, año 1960, insoluta aproxima- mada		2.000,00
		<hr/>
Total	E ^o	60.321,74

Los ingresos ordinarios de esta Corporación determinan la imposibilidad material que esa Municipalidad pueda dar conformidad a esta y otras deudas de arrastre, por lo que se hace necesario y justificable prorrogar la vigencia de la Ley N^o 13.440, ampliando la autorización del empréstito, razón por la cual nos permitimos proponer el siguiente

Proyecto de ley:

Artículo 1^o—Prorrógase la vigencia de la Ley N^o 13.440, publicada en el Diario Oficial de fecha 7 de octubre de 1959, hasta la total cancelación de la deuda de arrastre que tiene la Municipalidad de Coquimbo, al 31 de diciembre de 1960, cuyo monto total deberá ser declarado en el plazo de 30 días ante la Contraloría General de la República.

Artículo 2^o—Autorízase a la Municipalidad de Coquimbo para revocar y ampliar a E^o 100.000 el empréstito primitivo de E^o 50.000 autorizado en el artículo 1^o de la Ley N^o 13.440, ya señalada, a fin de que proceda a la cancelación, en primer término, a las deudas que le correspondan y que mantiene con el personal de obreros y empleados de esa Corporación y el resto para atender los compromisos económicos pendientes de orden general.

Artículo 3^o—La renovación y ampliación del o los empréstitos que autoriza contratar la presente ley, se regirán por las mismas disposiciones contempladas en la Ley 13.440 ya indicada, y consecuencialmente el servicio de la deuda, plazo e intereses se hará en los mismos términos señalados en sus artículos 1^o, 2^o y 4^o, quedando vigentes el resto de sus disposiciones”.

(Fdos.): *Eduardo Osorio.—Luis Aguilera.*

14.—MOCION DEL SEÑOR SAEZ

“Proyecto de Ley:

Artículo único.—Concédece, por gracia, a doña Carmela Rivera viuda de Rivera una pensión de E^o 80. mensuales.

El gasto que demande esta ley se imputará al ítem de Pensiones del Presupuesto del Ministerio de Hacienda”.

(Fdo.): *Mario Sáez Lagos*”.

15.—PETICION DE SESION

“Santiago, 4 de abril de 1962.

Señor Presidente:

En uso de la atribución que nos confiere el artículo 82 del Reglamento, solici-

tamos de V. E. se sirva citar a sesión para el día 11 de abril, de 11 a 13 horas, a fin de tratar acerca de la situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Saludan atentamente a V. E. (Fdos.): *Orlando Millas.— Patricio Hurtado.— Luis Valente.— César Godoy.— Galvarino Melo.— Juan García.— Cipriano Pontigo.— Carlos Altamirano.— Rafael A. Gamucio.— Pedro Stark Troncoso.— Oscar Naranjo.— Víctor Galleguillos.— Juan Acevedo.— Carlos Rosales.— Julieta Campusano.— Volodia Teitelboim.— Bernardo Araya.— Albino Barra.— Ricardo Valenzuela.— Renán Fuentealba.— Clodomiro Almeyda.— Constantino Suárez.— Jorge Montes.— Eduardo Osorio.— Salvador Monroy.— Juan Aguilera.— Luzberto Pantoja.— Juan Tuma.— Carlos Sivori.— Graciela Lacoste.— José Cade-mártori.— José Oyarzún”.*

V.—TEXTO DEL DEBATE

—*Se abrió la sesión a las 11 horas y 15 minutos.*

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—En el nombre de Dios, se abre la sesión.

Se va a dar lectura a la Cuenta.

—El señor Prosecretario da cuenta de los asuntos recibidos en la Secretaría.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Terminada la Cuenta.

1.—CALIFICACION DE URGENCIA

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Su Excelencia el Presidente de la República ha hecho presente la urgencia para el despacho del proyecto de ley que modifica el artículo 199 de la ley N° 13.305, en lo relativo al pago de los créditos otorgados a la agricultura.

Los Comités, por unanimidad han pedido a la Mesa que se califique esta urgencia de “extrema”.

En consecuencia, si le parece a la Ho-

norable Cámara, se calificará de “extrema” la urgencia solicitada por el Ejecutivo.

—*Acordado.*

Corresponderá tratar este proyecto en el primer lugar del Orden del Día de la sesión de esta tarde.

2.—SITUACION DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO.— PROYECTOS DE ACUERDO Y PETICION DE OFICIOS

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Al entrar al objeto de la presente sesión, que es el de “tratar acerca de la situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado”, corresponde el primer turno al Comité Comunista.

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

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

El señor ROSALES.—Señor Presidente, los Diputados del Partido Comunista hemos patrocinado esta sesión especial de la Honorable Cámara, con el apoyo de los Honorables colegas de los partidos Demócrata Cristiano, Socialista y Democrático Nacional, con el objeto de abocarnos al estudio de la caótica situación porque atraviesa la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Desde que asumió el Poder el gobierno que se ha dado en llamar “de los gerentes”, que preside don Jorge Alessandri Rodríguez, se ha acentuado la ofensiva reaccionaria destinada a liquidar a las empresas estatales. Es así como la Línea Aérea Nacional estuvo a punto de ser fusionada con una empresa en ruinas, como era la Línea “Cinta Ala”, de la cual fue principal accionista un tenebroso personaje, que, en estos momentos, está de nuevo de actualidad con motivo del conflicto a que ha arrastrado a los trabajadores de la mina “Cerro Imán”. Estos obreros libran, en este instante mismo, una lucha dramática y realizan aquí, en los jardines del Congreso Nacional, una

huelga de hambre, que tendrá que vencer a los Honorables Diputados, mientras sus mujeres también efectúan otra allá, en la plaza de Copiapó.

Como habrán comprendido mis Honorables colegas, al hablar de tenebroso personaje... me estoy refiriendo al señor Osvaldo de Castro.

Todos sabemos también, señores Diputados, la situación en que se halla la Empresa de Transportes Colectivos del Estado, aplastada por la competencia particular. Conocemos, asimismo, lo que ha ocurrido con la CORFO, invadida por elementos reaccionarios que la han tomado por asalto para desviarla de sus finalidades. Lo mismo ha pasado, en gran medida, con la ENDESA, que ha llegado a ser casi una filial de empresas imperialistas norteamericanas. El caso de Huachipato es demasiado conocido: todos sabemos que hoy se encuentra en poder de intereses foráneos. Por otra parte, las ofensivas periódicas para terminar con la ENAP son del dominio público, ya que los pulpos que controlan la producción mundial de petróleo no han perdido las esperanzas de apoderarse de nuestros yacimientos, y ahora mismo se preparan para lanzarse nuevamente a la carga.

Los Diputados comunistas queremos analizar, en esta sesión, lo que está ocurriendo con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Se ha informado a través de la prensa y de la radio, sin que hasta ahora se haya desmentido, que la misión norteamericana Goodwin - Moscoso, que estuvo recientemente en nuestro país, dejó como una de sus exigencias previas para la ayuda en dólares de la tan cacareada "Alianza para el Progreso", la liquidación de esta empresa estatal. Se ha agregado que esta misma exigencia la ha venido haciendo el Fondo Monetario Internacional. Y esto debe ser absolutamente efectivo, señores Diputados, porque, en el hecho ya ha comenzado el desmantelamiento de los Ferrocarriles del Estado.

A la supresión de numerosos recorridos de trenes, se ha sumado, en el último tiempo, la de varios ramales, tales como el de Linares a Colbún, con una extensión de 34 kilómetros; el de Ovalle a Tamaya, con una extensión de 33 kilómetros; el de Chillán a Recinto, con una extensión de 64 kilómetros; el de Coihueco a Niblinto, con 7,3 kilómetros; el de Ancud a Castro, con 88,3 kilómetros; el sector de Nantoco a Los Loros, del ramal Paipote a Los Loros, con 40 kilómetros; el de Osorno a Las Quemadas, con 12 kilómetros; el sector de Chirre a Puyehue, del ramal Crucero a Puyehue, con 14,3 kilómetros. Todas estas supresiones de ramales y subramales significan el levantamiento de líneas ferroviarias en una extensión de 293 kilómetros. Por otra parte, están en vías de supresión: el ramal de San Felipe a Putaendo, con 16,1 kilómetros; el sector de Cabildo - Petorca, del ramal Rayado - Petorca, con 34 kilómetros; el sector de Las Cabras a El Carmen, del ramal de Pelequén a El Carmen, con 8,8 kilómetros; el sector de Punta del Cobre a Nantoco, del ramal de Paipote a Nantoco, con 5 kilómetros. Todas estas proyectadas supresiones representan otros 63,9 kilómetros de líneas férreas que deberán ser levantadas. Y como si todo esto fuera poco, se ha venido a agregar a ello la declaración pública del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, señor Luis Escobar Cerda, quien al salir hace algunos días de una reunión del "COPERE" (Comité de Cooperación para la Reconstrucción), dijo a los periodistas que en ese organismo se estudiaba seriamente la posibilidad de levantar toda la red ferroviaria del norte del país por ser su explotación antieconómica. Manifestó el señor Ministro que, de acuerdo con antecedentes técnicos, no se justificaban recorridos ferroviarios de más de 500 kilómetros.

Señor Presidente, de acuerdo con esta donosa teoría del señor Ministro del Par-

tido Radical, habría que proceder también a levantar toda la red ferroviaria de Concepción al sur.

Pero en esta sesión especial de la Cámara, yo deseo referirme, en nombre de los Diputados comunistas, a lo que ha significado y está significando este dismantelamiento de los Ferrocarriles del Estado en la provincia que represento en esta Honorable Corporación. De acuerdo con una comunicación oficial que me fue enviada por el Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, señor Escobar Cerda, ya estaría resuelta la supresión del ramal de Rancagua a Coltauco, con una extensión de 35 kilómetros, ramal que sirve a una importante zona agrícola de la provincia de O'Higgins, donde viven numerosos pequeños propietarios y gente modesta de nuestro pueblo. De acuerdo con la comunicación ministerial a que acabo de hacer referencia, también estaría ya acordada por los directivos de la Empresa la supresión del ramal de Pelequén a El Carmen, comenzando por el tramo de San Vicente a El Carmen, habiéndose dado orden de comenzar a levantar la vía desde Las Cabras a El Carmen, faena que, tengo entendido, ya se inició.

Por otra parte, la Empresa de los Ferrocarriles ha comenzado a enajenar sus bienes en ese ramal. Pero, antes de continuar, veamos con qué criterio se están vendiendo estos bienes, que no son, por cierto, propiedad del señor Ministro de Economía, ni de ningún alto funcionario de la empresa, sino el patrimonio de toda la Nación, vale decir, de todos los chilenos.

Cuando se suprimió la estación "Las Rosas", entre Peumo y Las Cabras, los obreros de las cuadrillas que trabajan en la vía, solicitaron que los terrenos del recinto de esa estación les fueran vendidos, para levantar allí sus casas, naturalmente con las debidas facilidades de pago. Ellos creyeron que tenían mejores derechos para optar a estos terrenos, porque pertenecen a la empresa, a la que han ser-

vido, con abnegación y sacrificio, durante 10, 15, 20 y más años. Personalmente, me interesé por esta justa petición y la patrociné ante el señor Ministro de Economía. Pero, ¿qué ocurrió, señor Presidente? Ocurrió lo verdaderamente increíble. Esos terrenos habían sido ya vendidos por la empresa, no a sus obreros que los habían pedido, como he dicho, para construir en ellos sus viviendas, sino al poderoso terrateniente de esa zona, dueño de la Hacienda "La Rosa", principal accionista de "SOFRUCO" (Sociedad Frutera Comercial) y ex presidente de la Sociedad Nacional de Agricultura, Recaredo Ossa Undurraga. Esta venta se hizo "entre gallos y mediaucho", sin llamar a propuestas públicas y sin cumplir con ninguna de las formalidades que deben cumplirse en este tipo de transacciones sobre el patrimonio de la colectividad. El hecho es mucho más grave si se toma en cuenta que esos terrenos fueron vendidos a Recaredo Ossa Undurraga con un transformador instalado y con una dotación de cinco casas, tres de ellas en buen estado, incluyendo la estación misma, con un valor aproximado de más o menos cinco millones de pesos la unidad; las otras dos tenían un valor de más o menos dos millones. Estas cinco casas fueron rápidamente demolidas por Recaredo Ossa para evitar que fueran ocupadas por los trabajadores ferroviarios. La transacción incluyó, además, una extensión de poco más de dos cuerdas de terrenos, que pasaron a poder del latifundista, quien procedió a cercarlos con alambres de púas, incorporándolas a su feudo. Todos estos bienes, de acuerdo con cálculos estimativos, representan algo así como 50 millones de pesos. Sin embargo, circulan insistentes rumores en el sentido de que la venta se habría hecho sólo por un valor de 10 millones, a pesar de que el Ministerio de Economía asegura que Recaredo Ossa pagó por ellos 27 mil escudos.

De todos modos, señor Presidente, antes de continuar, deseo solicitar que, en

nombre de la Honorable Cámara, se oficie al señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, para que se sirva enviar a esta Corporación todos los antecedentes relacionados con esta transacción.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Solicito el asentimiento de la Sala para dirigir oficio, en nombre de la Honorable Cámara, al señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, pidiéndoles los antecedentes a que ha hecho referencia el Honorable señor Rosales.

Acordado.

Puede continuar Su Señoría.

El señor ROSALES.—Señor Presidente, de acuerdo con informaciones que nos han sido proporcionadas, de la misma manera se piensa proceder con los terrenos de la empresa que van a quedar disponibles con el levantamiento de la línea en el sector de Las Cabras a El Carmen. También estos terrenos serán vendidos a latifundistas de las haciendas colindantes, en vez de ser entregados a los trabajadores ferroviarios o a los modestos campesinos de la zona que no tienen dónde levantar sus viviendas.

Por otra parte, señor Presidente, la supresión de este ramal representa una medida insensata, contraria al interés nacional y a los de una zona que se va a convertir dentro de muy poco tiempo en un gran centro de atracción turística, porque allí, al término precisamente de este ramal, va a estar el lago artificial más grande de Chile y seguramente de todo el Continente Americano. Saben mis Honorables colegas que, con motivo de la construcción de la Planta Hidroeléctrica de Rapel, se inundará una enorme extensión que dejará bajos las aguas localidades como Las Balsas, El Estero, Lalauquén, etcétera. Por ello es que en la zona existe verdadero estupor. Nadie acierta a comprender esta medida absurda. Todos esperaban que la Empresa de los Ferrocarriles se apresuraría a extender la red hasta El Manzano para que los trenes

llegaran hasta la orilla misma del futuro gran lago artificial. Sin embargo, y en lugar de eso, la empresa ha notificado que procederá a levantar la vía.

Señor Presidente: ¿qué hay detrás de todo esto? ¿Por qué se cometen estas aberraciones, estos verdaderos atentados contra los intereses del país? La razón es muy simple, a pesar de que es muy hiriente para nuestra dignidad de chilenos. La expresé al comienzo de mi intervención. Aquí hay una exigencia foránea. Los tenebrosos intereses imperialistas han dictado sentencia de muerte en contra de nuestros ferrocarriles. Y esta sentencia ha comenzado a cumplirse con cínica e implacable frialdad. ¿Qué es lo que se pretende, señor Presidente? Sencillamente liquidar toda la red ferroviaria para reemplazarla por flotas de buses y camiones, que deberán ser adquiridos en Estados Unidos, que se moverán con bencina norteamericana; que se lubricarán con aceite norteamericano; que se repararán con repuestos norteamericanos.

Por eso es que no resulta extraño lo que ha ocurrido en la provincia de O'Higgins con la supresión de los recorridos ferroviarios. De inmediato han sido reemplazados por recorridos de buses entregados en sospechosos monopolios a paniaguados del régimen que están ganando fortunas a través de estos irritantes privilegios.

Nosotros, los Diputados comunistas, de acuerdo con nuestra invariable conducta patriótica defenderemos la existencia de la Empresa de los Ferrocarriles y de todas las demás empresas estatales. Nos oponemos al desahucio que se pretende hacer de cinco mil trabajadores ferroviarios; presentaremos medidas concretas para fortalecer estas empresas, que comenzarán a jugar su verdadero rol apenas asuma el Poder el Gobierno Popular que, para felicidad de los chilenos, se impondrá en nuestro país en una fecha próxima. Por el momento, y con el apoyo de nuestros Honorables colegas de los partidos de Oposición, hemos presentado un

proyecto de acuerdo en el que se contemplan una serie de medidas destinadas a evitar el derrumbe de la Empresa de los Ferrocarriles.

El señor SCHAULSOHN (Presidente). —¿Me permite, Honorable Diputado?

Ha terminado el turno del Comité Comunista.

El turno siguiente corresponde al Comité Radical.

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

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

El señor CHECURA.—Señor Presidente, ha causado conmoción en la provincia de Tarapacá, y también una creciente inquietud en todo el norte del país, tanto en el norte grande, como en el norte chico, la noticia de que se estarían realizando estudios, a insinuación del Banco Mundial, para suprimir la red norte ferroviaria, desde La Calera hasta Iquique.

Se habría tomado como pretexto para realizar estos estudios, el hecho de que el tramo ferroviario de la zona norte desfinanciaría a la Empresa. Sin embargo, este aspecto del problema no debería constituir una novedad para el Banco Mundial, ya que me parece que casi todos los ferrocarriles nacionales, como muchos ferrocarriles sudamericanos, norteamericanos y, aún, europeos, tienen que funcionar desfinanciados, porque se trata de servicios de utilidad pública.

Así, por ejemplo, si mañana o pasado la "Endesa" no financiara el servicio de alumbrado público que proporcione a algún pueblo del país, ¿debería suprimir ese servicio de alumbrado, porque él no es comercial? No, señor Presidente. Por eso me parece que la medida en cuestión sería totalmente inconsulta y carente de lógica.

Además, contrasta esta posición con otras determinaciones de organismos internacionales. Por ejemplo, mientras esto está ocurriendo en Chile, en Bolivia el

Banco Interamericano de Desarrollo está otorgando recursos al Gobierno de ese país no solamente para que mejore la red ferroviaria del altiplano, sino para que adquiera un tramo del ferrocarril inglés de Bolivia a Antofagasta. Y, en este mismo momento, se está estudiando en Chile la posibilidad de que los bolivianos tomen a su cargo el ferrocarril inglés de Oruro a Antofagasta. Mientras tanto, se pretende aislar definitivamente al norte de Chile con la supresión de los 1.500 kilómetros de la red norte de Ferrocarriles.

Esta medida, de llevarse a la práctica, traería fatales consecuencias: miles de empleados y obreros quedarían cesantes; no podrían transportarse los abastecimientos para esa zona por vía marítima, pues prácticamente no existen barcos; tampoco podrían hacerse regularmente el servicio de transporte de pasajeros, porque —como lo hemos comprobado en más de una oportunidad— la Línea Aérea Nacional no tiene capacidad suficiente para ello. Personalmente me he entrevistado con el Vicepresidente de "LAN", señor Mauricio Yánquez, para pedirle que establezca servicios especiales de aviones, por cuanto Iquique, Arica y Antofagasta —sobre todo esta última en épocas de verano— han quedado aisladas por la insuficiencia de máquinas para realizar este servicio.

Por otra parte, pronto estarán en marcha las obras de mejoramiento de riego en la provincia de Coquimbo, con lo cual, indudablemente, se logrará el autoabastecimiento de productos agropecuarios para todo el norte de Chile y entonces será necesario enviar las mercaderías por vía ferroviaria, porque es el medio de más alta capacidad de transporte.

El Gobierno, además, tiene el propósito de industrializar la zona norte. Para ello debe contar con un medio de transporte como el del ferrocarril, pues para llevar carga u otros elementos no puede utilizarse la vía terrestre o aérea.

Finalmente, hay que tener en cuenta que las provincias de Tarapacá y Antofagasta son territorios que están permanentemente afectados por problemas de tipo internacional. Yo creo que desde el punto de vista estratégico, el Gobierno de Chile no podría siquiera pensar en suprimir esta red ferroviaria. Si el Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, o los funcionarios que deben intervenir en estas resoluciones, consultaran esta situación al Estado Mayor del Ejército, comprobarían que este organismo tiene un criterio totalmente contrario a la supresión.

Para terminar, señor Presidente, quiero manifestar que los Parlamentarios de la zona hemos presentado un proyecto de acuerdo para pedir al Ejecutivo que paralice toda iniciativa destinada a lesionar o suprimir el servicio del tramo ferroviario del norte y que, por el contrario, mejore las condiciones de su explotación.

El resto del tiempo lo ocupará el Honorable señor Fuentes.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Puede hacer uso de la palabra Su Señoría.

El señor FUENTES.—Señor Presidente, quiero empezar mis observaciones refiriéndome a los antecedentes dados por mi estimado y Honorable colega señor Rosales.

Creo que mi Honorable colega no está realmente bien informado cuando habla de que se pretendería "liquidar" los Ferrocarriles del Estado como consecuencia de la visita de una misión comercial llegada de Estados Unidos. Es cierto que se han suprimido algunos ramales. Así, desde el año 1953 hasta la fecha, se han suprimido los ramales de Linares a Colbún, de Ovalle a Tamaya y de Chillán a Recinto, que en total representan 138 kilómetros de línea ferroviaria; de Ancud a Castro, con motivo de los sismos de mayo de 1960. Fuera de ser inconveniente la reparación de este ramal, él ya arrojaba cuantiosas pérdidas.

En seguida, están por suprimirse los ramales de San Felipe a Putaendo, con 16 kilómetros de longitud; de Cabildo a Petorca, con 34 kilómetros; de Las Cabras a El Carmen, al que se refirió el Honorable señor Rosales, 8 kilómetros, y de Punta del Cobre a Nantaco, 5 kilómetros.

Pero lo que no se ha dicho es que la Empresa de los Ferrocarriles, junto con suprimir estas redes, ha tomado a su cargo, como consecuencia de la dictación de algunas leyes, la explotación de todos los servicios que tenía la antigua Dirección de Obras Ferroviarias, entre las cuales podemos citar el de Concepción a Curanilahue, de Lanco a Panguipulli y de Curacautín a Lonquimay, que en total suman casi 300 kilómetros. En seguida, la Empresa se acaba de recibir del longitudinal norte, de Pueblo Hundido a Empalme, con casi 500 kilómetros.

En consecuencia, los ramales que se han suprimido son aquéllos que resultan antieconómicos. Todos conocemos el origen de su supresión. En cambio, como acabo de manifestarlo, la Empresa se ha hecho cargo de una red de más de 800 kilómetros en plena explotación. La supresión de los ramales ha obedecido también al mejoramiento de las carreteras pavimentadas y a la falta de coordinación de los medios de transportes, problema que debería ocupar preferentemente a la Honorable Cámara, a fin de mantener el prestigio del organismo estatal, orgullo de nuestra Patria. Y esa coordinación, señor Presidente, debería implicar el entendimiento natural entre los servicios y las vías ferroviarias, terrestres, aéreas y marítimas, considerando un plan de construcción de caminos transversales pavimentados y no a base de ripio, como ya lo hemos dicho en más de una oportunidad, al hablar del problema caminero de nuestra provincia.

Creo que el Honorable señor Rosales está equivocado en sus apreciaciones, por cuanto la misión norteamericana a la cual se refirió el Honorable colega, ha aprobado el plan decenal de la Corporación

de Fomento de la Producción para mejorar los servicios ferroviarios, que comprende la electrificación del sector Santiago-Chillán, en pleno desarrollo; la adquisición de nuevas locomotoras Diesel, de las que algunas acaban de llegar y están ya trabajando; la renovación de muchos kilómetros de línea férrea, lo cual debe hacerse para asegurar un tráfico normal, pues el nuevo material es más pesado y veloz. En consecuencia, no puede extrañarnos el hecho de que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en un país subdesarrollado como el nuestro, esté preocupada de mejorar sus redes ferroviarias y de modernizar su equipo rodante, puesto que otros países mucho más avanzados están empeñados en la misma tarea. Francia, por ejemplo, desarrolló un plan de mejoramiento de sus vías ferroviarias, iniciado en 1957, y que finalizó recién en 1961, con un costo de 1.200.000.000 de dólares; Gran Bretaña desarrolla, en estos momentos, un plan de diez años con una inversión de 3 mil 350 millones de dólares; Italia desarrolla un plan quinquenal de mejoramiento del servicio ferroviario, que comprende el quinquenio 1957-1962, con una inversión de 286.000.000 de dólares; Rusia, en un plan sexenal —1955-1965—, está adquiriendo dieciocho mil y tantos coches, 6.800 trenes automotores, alrededor de mil locomotoras Diesel, para mil kilómetros de línea férrea y, finalmente, está adquiriendo nueve mil kilómetros de línea férrea, con lo cual indudablemente tiende a mejorar sus ferrocarriles.

¿Cómo puede extrañarnos entonces, y repito la pregunta, el hecho de que en nuestro país exista preocupación por mejorar y modernizar los ferrocarriles, en circunstancias de que todos resultaremos beneficiados?

Existe un informe del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que es favorable a la construcción de la variante "La Dormida", que acortaría en sesenta y cinco kilómetros el tramo San-

tiago-Valparaíso, con un costo de 45 millones de escudos. Esta obra cuenta con el respaldo del señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción y de la Empresa de los Ferrocarriles, dentro del plan de mejoramiento del servicio. Desde un punto de vista técnico, social, turístico, cultural y habitacional, nadie puede dudar de la conveniencia de extender el servicio ferroviario a lugares que han carecido de este medio de transporte hasta la fecha.

A mi juicio, y como un medio de reforzar este planteamiento, la Honorable Cámara debe acordar, si hay número, el envío de un oficio al señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, a fin de que, con la mayor urgencia, incluya, en el plan de mejoramiento y creación de nuevos servicios ferroviarios, éste sobre construcción de la variante de "La Dormida", reclamada desde hace muchos años por diversos sectores de Valparaíso y Santiago a través de artículos de prensa, radio, etcétera.

Ruego, señor Presidente, que se envíe el oficio a que me he referido.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Oportunamente, y cuando haya quórum, solicitaré el acuerdo de la Sala, con ese objeto, Honorable Diputado.

El señor FUENTES.—Muy bien, señor Presidente.

Luego, si analizamos el movimiento de pasajeros y de carga a través de los servicios ferroviarios, veremos que, si bien ha habido cierta disminución en el transporte de carga en las redes sur y norte, en cambio ha aumentado el tonelaje de carga movilizado. La carga movilizada a través de la red ferroviaria norte durante los años 1956 a 1961 acusa el siguiente movimiento: año 1956, 2.088.009 toneladas; año 1957, 2.222.595 toneladas; año 1958, 2.128.665 toneladas; año 1959, 3.170.511 toneladas; año 1960, 3.962.363 toneladas, y año 1961, 3.718.021 toneladas.

Señor Presidente, la disminución de la

carga transportada y la supresión de algunos ramales ferroviarios, se debe, como decía al empezar mi intervención, a un hecho que conocemos, especialmente los Diputados de la provincia de Cautín, y que tampoco ignora el Honorable colega señor Rosales, quien es un hombre que, como muchos señores parlamentarios, no posee auto y debe ocupar el servicio de buses o liebres para movilizarse.

Esa disminución se ha producido, Honorable Cámara, como consecuencia del ingreso al país de camiones que han sido transformados en microbuses, buses o liebres y se han destinado al transporte de pasajeros que antes se movilizaban, con muchas dificultades, a través de los ramales ferroviarios. Personalmente, he defendido los ramales ferroviarios de mi provincia hasta donde me ha sido posible; algunas veces mis peticiones han encontrado acogida; en cambio, otras, no ha sucedido lo mismo. Puedo citar el ejemplo de Perquenco, lugar en donde se levantó el ramal ferroviario y se estableció un servicio de buses.

Por otra parte, hay que tomar en cuenta que el desfinanciamiento de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tiene su origen en que ella ha recibido también el impacto de la estabilización económica, pues sus tarifas no acusan alza desde 1959. Por el contrario, se ha producido una disminución en el tarifado como consecuencia de que ha habido necesidad de permitir el transporte de algunos productos indispensables, al norte y sur del país, con el objeto de que sus consumidores puedan adquirirlos en condiciones más favorables.

Quiero decir, además, señor Presidente, que este personal ha aumentado en vez de disminuir. La Empresa de los Ferrocarriles del Estado tenía, en el año 1950, 23.000 funcionarios de planta y 2.000 con carácter accidental; es decir, 25.000 y tantos en total. En 1961, los funcionarios de planta aumentaron a 25.000 y los accidentales a 2.500; o sea, en total, a 27.500 funcionarios.

No tengo noticia alguna de que el señor Director General de esa empresa pretenda disminuir el personal; y como mantengo relaciones con el organismo de la Federación Industrial respectiva, puedo manifestar que ocurre todo lo contrario, ya que se está considerando la aspiración del gremio ferroviario de contar con una escala única, lo cual significa un nuevo desembolso para la Empresa. Jamás se ha hablado, durante esas conversaciones, de supresión de personal. Lo que se está buscando es el financiamiento adecuado a la iniciativa correspondiente para entregar a los funcionarios mayores remuneraciones. Tal aumento alcanzará a los seis millones y medio de escudos...

El señor SCHAULSOHN (Presidente). —¿Me permite, Honorable Diputado? Ha terminado el tiempo del Comité Radical.

El turno siguiente corresponde al Comité Liberal.

El señor GUERRA.—Pido la palabra.

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

El señor GUERRA.—Señor Presidente, la opinión pública del Norte ha sido sorprendida últimamente por diferentes versiones que, según la prensa, corresponden a declaraciones del señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, don Luis Escobar Cerda, en el sentido de levantar la línea férrea del Norte, vale decir, el Ferrocarril Longitudinal desde La Calera a Iquique.

Dichas versiones y publicaciones de prensa, dicen que tal levantamiento de la línea férrea, se haría a insinuación de personeros del Banco Mundial, ya que su explotación arrojaría pérdidas.

Señor Presidente, recientemente los dirigentes de la Unión de Obreros Ferroviarios de Iquique, me enviaron un telegrama en que me dan a conocer su justa preocupación por tal pretensión.

En una entrevista, el señor Director de los Ferrocarriles, Ingeniero don Fernando Gualda, me manifestó categóricamente, que no existe en la Dirección a su cargo ningún estudio que se refiera a esta ma-

teria, y que por el contrario, recientemente se había acordado mejorar el tramo ferroviario norte y arreglar la variante para acortar la distancia.

Estas informaciones del Director de la Empresa las hice llegar oportunamente a los señores dirigentes del Consejo de Iquique.

Señor Presidente, es de todo punto de vista necesario mantener la línea del Longitudinal Norte, porque es el único medio más adecuado para propender al desarrollo de la minería en el Norte y atender el intenso movimiento de pasajeros, ya que por otros medios es muy costoso trasladarse a esa zona.

Si bien es cierto que la explotación de este ferrocarril deja pérdidas, no es menos, Honorable Cámara, que es un medio de transporte de utilidad pública. Por otra parte, sus tarifas por traslado de pasajeros y de carga, desde hace años, se mantienen iguales, y me atrevo a decir que han mejorado ostensiblemente en relación con el alza del costo de la vida de años anteriores. El actual Gobierno que comprendió esta situación, por diferentes leyes ha aportado recursos para financiarlo.

Es necesario decir, una vez más, que la mantención de los ferrocarriles debe ser una preocupación permanente de todo Gobierno, porque su conservación es mucho más barata que la de los propios caminos. Según informes técnicos, la mantención de la línea férrea es nueve veces más barata que la de los caminos, mucho más que la de los camiones de gran tonelaje que rápidamente echan a perder los pavimentos de las carreteras. Esto que manifiesto ha quedado en evidencia en otros países de gran desarrollo industrial y de extraordinario movimiento de pasajeros; ellos cada día logran adelantos en los ferrocarriles, ya sea electrificándolos o dotándolos de locomotoras, carros y coches para aumentar su velocidad.

Señor Presidente, el personal de la Empresa de los Ferrocarriles ha demostrado competencia e idoneidad en sus diferentes faenas. Así lo reconoció el propio Presi-

dente de la República en uno de sus Mensajes. En consecuencia, habría que considerarlo como personal técnico para el efecto de fijarles sus remuneraciones.

En estos instantes, la Directiva Nacional de este gremio, ha hecho presente al Supremo Gobierno la urgencia que existe en aprobar una Escala Unica de Sueldos y Jornales. Esta escala ha sido ya debidamente estudiada y financiada por el señor Director de los Ferrocarriles, conjuntamente con la Directiva, obreros y empleados. Espero, pues, que tan justa aspiración económica del gremio ferroviario, tenga una rápida acogida.

Cabe recordar, señor Presidente, que el actual Gobierno ha impulsado al máximo la modernización del tramo ferroviario sur, electrificando el ferrocarril desde Alameda a Chillán. Ojalá, entonces, que, con los mismos préstamos extraordinarios obtenidos en los bancos extranjeros, se dote también de locomotoras Diesel, coches de pasajeros y carros de carga, al Ferrocarril Longitudinal Norte, sobre todo desde Iquique a Pueblo Hundido y Arica.

Como representante de la provincia de Tarapacá, y por el hecho de haber servido en la Empresa de los Ferrocarriles bastante tiempo, estoy en contacto permanente con los dirigentes del gremio, quienes me han insinuado que solicite del Director de la Empresa la modernización de las Maestranzas del Norte, vale decir, de las de Arica, Iquique y Ovalle. Es necesario que estas maestranzas cuenten con herramientas modernas, especialmente tornos, martinets, fresadoras, cepilladoras, taladros y todas las que exige la mecánica moderna.

Con esto, señor Presidente, se abarataría enormemente el costo de reparación de las locomotoras a vapor o Diesel eléctricas.

También esos dirigentes han hecho llegar a las esferas de Gobierno las aspiraciones sociales y económicas del gremio, especialmente del personal de obreros que se desempeña en las Secciones Transporte y Vía y Obras, quienes por la misma es-

estructura de sus escalafones, demoran mucho en ascender, existiendo personal con más de 28 años, que ganan casi un sueldo vital y deben ejercer multiplicidad de labores y funciones, como ocurre con los guardaparaderos de transporte del Ferrocarril de Iquique a Pueblo Hundido.

Estoy cierto que el señor Director General de la Empresa, después de estudiar minuciosamente las aspiraciones de este personal, les dará acogida en la forma que, por mi intermedio, dan a conocer.

Como es de conocimiento de la Honorable Cámara, en diferentes ocasiones me he referido a la conveniencia de nivelar el porcentaje de la asignación de zona de que disfruta el personal ferroviario de la provincia de Tarapacá —es decir, del Ferrocarril de Arica a La Paz y el del Ferrocarril de Iquique a Pueblo Hundido— con el que percibe el personal de la Administración Pública, de las Fuerzas Armadas y de Carabineros. Se ha reconocido la justicia que tiene este personal para recibir ese beneficio, pero siempre se tropieza con el escollo del financiamiento. El mayor gasto que irrogaría esta nivelación, si consideramos los Presupuestos de Explotación de estos ferrocarriles, es insignificante. Según tengo conocimiento, el desembolso ascendería a E^o 150.000.

Ruego al señor Presidente, que en mi nombre y en el del Comité Liberal, se dirija oficio al señor Ministro de Economía, para que, aprovechando el estudio que se hace sobre Escala Unica de Sueldos y Jornales, sea considerado en él este aumento de gratificación zonal. Aprovecho la ocasión para solicitar del mismo señor Ministro que instruya a los jefes superiores de la Empresa de los Ferrocarriles, en el sentido de que la atención médica de los familiares del personal ferroviario de Iquique, se haga extensiva a todos los familiares. En estos instantes sólo se atiende a los familiares de los ferroviarios que fueron incorporados a dicho ferrocarril hasta el año 1951; es decir, el personal incorporado con posterioridad a esa fecha, no tiene derecho a tal beneficio.

Por las consideraciones que he expuesto, la Honorable Cámara comprenderá la inconveniencia que existe de levantar la línea del Ferrocarril Longitudinal Norte. Lo único que cabe hacer es modernizarlo para dar mayor celeridad al transporte de carga y pasajeros y economizarle recursos al Erario. Como acabo de decir, el mantenimiento de los caminos pavimentados es demasiado oneroso para el país.

Tengo la plena seguridad de que las autoridades de la Empresa mantendrán esta importante vía férrea del Norte que nosotros los ferroviarios consideramos como la columna vertebral de la economía nacional.

Con el Honorable señor Checura, según ya lo he manifestado, hemos presentado un proyecto de acuerdo para la mantención de este ferrocarril y modernización de sus maquinarias y equipos.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Se enviará el oficio solicitado por Su Señoría, en nombre del Comité Liberal.

El señor SIVORI.—Y en nombre del Comité Demócratacristiano, señor Presidente.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Se enviará en nombre de los Comités Liberal y Demócratacristiano.

Puede continuar el Honorable señor Guerra.

El señor GUERRA.—¿Cuánto tiempo queda a nuestro Comité?

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—El tiempo del Comité Liberal termina a las 12 horas y 4 minutos, Honorable Diputado.

El señor GUERRA.—El resto del tiempo lo ocupará el Honorable señor Fuentes, a quien he concedido interrupción, señor Presidente.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Tiene la palabra el Honorable señor Fuentes.

El señor FUENTES.—Señor Presidente, decía anteriormente, con relación al financiamiento de la Escala Unica en la Empresa de los Ferrocarriles, que jamás se ha hablado de suprimir personal. Por

el contrario, se ha considerado la posibilidad de destinar la suma de seis millones quinientos mil escudos para mejorar las actuales rentas del personal, conforme a los planteamientos de la huelga que realizaron el año pasado.

Solicito que se dirija oficio al señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, en nombre del Comité Radical, para que, fuera de los beneficios mencionados anteriormente, se consideren en el mejoramiento económico del personal ferroviario: la conveniencia de equiparar la asignación familiar que perciben con la de los empleados particulares; el pago de horas extraordinarias al personal de transporte, que trabaja casi 22 horas consecutivas; un plan de habitaciones para el personal de transporte y de vías y obras, en todos los sectores en los cuales existan grupos de vías y obras pertenecientes a los Ferrocarriles del Estado; atención médica para el personal jubilado y sus familiares; pases libres permanentes, para el personal en actividad, previo pago de un derecho anual establecido por la Federación Industrial; pasase a mitad de precio sin limitaciones Este pase a mitad de precio significará un mayor ingreso a la Empresa de los Ferrocarriles, en vez de un desembolso para ella. Además, debe considerarse el aumento de la cuota mortuoria para el personal en actividad a dos sueldos vitales del departamento de Santiago e igual beneficio para el personal jubilado.

Creo que, a través de mis palabras, ha quedado bien establecido, en la Honorable Cámara, que, lejos de existir alguna recomendación para destruir esta Empresa matriz, entidad que es el nervio motor que moviliza toda nuestra producción y todo lo que significa progreso tanto en el sur como en el norte del país, la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, la actual y la pasada, han estado preocupadas de mejorar las redes ferroviarias, hecho que me consta y que no puedo dejar de manifestar. Para tal efecto, como dije en mi intervención anterior, sus planes

han sido aprobados totalmente por la Corporación de Fomento de la Producción, a través de su Plan Decenal, y ellos se están desarrollando en forma normal. En efecto, para nadie son un misterio los trabajos que se realizan en el sector Alameda-Chillán en materia de electrificación. Igual cosa se puede decir en lo relativo a la adquisición de nuevas máquinas y coches.

Con el objeto de absorber mayor cantidad de personal, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado está preocupada de adquirir y modernizar más aún las maquinarias de su Maestranza para llegar a construir directamente coches de pasajeros y carros para el servicio de carga.

A pesar de la situación caótica que en el aspecto económico presenta nuestro país, en este organismo del Estado, que debe enorgullecernos, porque su financiamiento es normal, porque a pesar de la falta de recursos y a la disminución de sus entradas por la competencia extraordinaria que, tanto en el transporte de pasajeros como en el de carga, le hacen los microbuses, taxibuses y camiones, existe el propósito serio y responsable de ir a su modernización.

No hay para qué anunciar que la llegada de un nuevo Gobierno vendrá a mejorarlo todo en este país.

Vendrá un nuevo Gobierno, y todos los sectores del Congreso Nacional de este país tendrán especial preocupación, porque todos somos chilenos, por darles todas las facilidades del caso a los nuevos gobernantes. A mí no me asusta que llegue al Poder un hombre de Izquierda, ni un ciudadano de cualquiera tienda política ajena a la mía. Por el contrario, si realmente estamos investidos de la calidad parlamentaria para cumplir la alta misión que nos ha dado la ciudadanía, no veo yo la causa de las voces de amenaza que en forma permanente estamos oyendo, en el sentido de que todo se arreglará cuando llegue un nuevo Gobierno.

Según algunas informaciones, el distinguido Senador de la República Honorable

señor Salvador Allende, ha dicho que ellos integraron Gobiernos pasados. Justamente, los integraron con Presidente que pertenecían al Partido Radical; y porque nosotros amamos la democracia ocurrió lo que él dice: que hubo Ministros de su partido y no hubo arrasamiento de ninguna doctrina ni de ninguna ideología política o religiosa. En realidad, la democracia de Chile supera todas las expectativas.

El señor SCHAULSOHN (Presidente). —¿Me permite, Honorable Diputado? Ha terminado el tiempo del Comité Liberal.

Solicito el asentimiento unánime de la Honorable Cámara para dirigir el oficio a que el Honorable señor Fuentes hizo referencia en su intervención anterior.

Acordado.

El turno siguiente corresponde al Comité Demócratacristiano.

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

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

El señor VALENZUELA.—Señor Presidente, no es raro que en el país se haya notado últimamente alarma frente al problema que estamos analizando esta mañana en la Honorable Cámara; y no lo es, porque Chile se ha distinguido, entre los demás países de América, por ser el pionero en cuanto a las realizaciones de orden ferroviario. Todos sabemos que el ferrocarril de Caldera a Copiapó fue el primero que circuló en esta parte de América.

Por este motivo, los Diputados demócratacristianos consideramos que el criterio fundamental que debe tener una Empresa como ésta es el de que ella es una institución de utilidad pública y no una entidad meramente comercial, porque los servicios que presta, en lo que se refiere al transporte de personas y de bienes, son de tal importancia y trascendencia, que significan mucho para la economía nacional. Por esta razón, cuando la Empresa de los Ferrocarriles del Estado está estudiando y ha realizado ya en el hecho la supresión de una serie de ramales, que

unen a puntos separados de la red central con ella, se está vulnerando un principio fundamental de orden económico, el que implica considerar que esta institución, más que una organismo de orden comercial, es una entidad que sirve al país y que, por lo tanto, debe tener, como preeminencia, el concepto de servicio social, de servicio público.

Nosotros, especialmente los parlamentarios que somos representantes de las provincias del país, nos hemos encontrado, en este último tiempo, con estos problemas que llenan de inquietud a nuestros conciudadanos. Los parlamentarios demócratacristianos, que recientemente hemos realizado una gira por la provincia de Chiloé, hemos visto cómo los medios de transportes y de comunicación son cada vez más difíciles; cómo ahora solamente de tarde en tarde se ven los barcos que la Empresa Marítima del Estado envía hacia el sur. Hoy día estos conciudadanos que viven tan alejados del centro del país, con tantas penurias, angustias y sacrificios, no cuentan con los medios necesarios de transporte, en circunstancias de que éste antes era mucho más fácil y expedito. Incluso se ha suprimido el ferrocarril que allí existía.

Podrán darse todas las razones de orden económico que se quieran, pero nuestra patria tiene que progresar con un sentido nuevo, con un sentido de agilidad, de comprensión para los problemas humanos que afectan a nuestros conciudadanos.

En la provincia que yo represento, la de O'Higgins, hay dos ramales: el de Rancagua a Coltauco y en el de Pelequén a Las Cabras. Pues bien, el ramal que une a Rancagua con Coltauco, rica y poblada zona de nuestro territorio, con gran producción, está en vías de ser suprimido. La Municipalidad de Coltauco, junto con los parlamentarios de la zona, ha realizado diversas gestiones, incansable y tesoneramente, para poder obtener que ese propósito no se lleve a la práctica. Sin embargo,

se ha suprimido la estación de término de Coltauco.

El ramal de Pelequén a Las Cabras, muy antiguo y conocido en todo el país, también está en vías de ser suprimido, lo que ya se ha hecho con la estación de término de El Carmen. Se aduce que hay caminos paralelos; sin embargo, estos caminos paralelos no están terminados y faltan muchos años para que ello se logre, porque vemos la lentitud con que se están realizando los trabajos.

Por otra parte, nosotros vemos lo que se ha destacado esta mañana en esta Sala; merced a otros esfuerzos, para la electrificación de la zona central se ha construido la magnífica planta hidroeléctrica de Rapel, la que tendrá un lago artificial. Estas obras no sólo constituirán un centro de atracción turística, sino que también serán el núcleo necesario de grandes realizaciones futuras desde el punto de vista del aprovechamiento de la Central Hidráulica de Rapel para las provincias de O'Higgins, Colchagua y Santiago.

Pues bien, en estas circunstancias, se suprime, precisamente en el sector de término de este ramal, una estación y se pretende levantar la línea férrea exactamente a pocos kilómetros de la Central Hidroeléctrica de Rapel.

Si fuera este criterio comercial la médula de la política económica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, no se justificaría que ella tuviera servicios de tipo internacional; no se justificarían tampoco las tarifas liberadas que, con justa razón, se pretende dar a los productos agropecuarios; no se justificaría el hecho de que muchas veces se hayan entregado fondos para gratificaciones, como lo que se dio últimamente al personal que no se plegó a la huelga de los ferroviarios en agosto del año pasado. Por este capítulo, solamente se otorgaron ciento setenta y dos mil escudos a personas que traicionaron a sus propios compañeros de trabajo.

El Honorable señor Lorca me ha soli-

citado una interrupción, señor Presidente, y se la concedo con todo agrado.

El señor SCHIAULSOHN (Presidente).—Con la venia de Su Señoría, tiene la palabra el Honorable señor Lorca.

El señor LORCA.—Señor Presidente, en relación con lo que acaba de expresar el Honorable señor Valenzuela, quiero recordar que, cuando intervine en esta Honorable Cámara para denunciar estos hechos, pedí que se dirigiera oficio al señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, a fin de obtener una información sobre la materia de parte del señor Director General de los Ferrocarriles del Estado.

El Director General de los Ferrocarriles del Estado contestó en forma...

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Honorable señor Lorca, ruego a Su Señoría se sirva referir en términos reglamentarios de un funcionario público como es el Director General de Ferrocarriles.

El señor LORCA.—Muy bien, señor Presidente.

Entonces, diré que el señor Director General contestó en forma liviana, en forma ladina, que efectivamente se dieron los dineros a que ha hecho referencia el Honorable señor Valenzuela, porque esta gente, que no se plegó a la huelga, había cumplido frente a la Empresa con sus labores y obligaciones de "krumiros"—en realidad, no son éstas sus palabras exactas, pero es la idea—, y había que compensarlos en esta forma.

Por lo tanto, los hechos, que denuncia el Honorable señor Valenzuela son efectivamente verdaderos, y el señor Director General de los Ferrocarriles del Estado los acepta en forma liviana, porque piensa que es posible en una democracia pagar a unos empleados para que hagan de "krumiros" en una huelga.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Puede continuar el Honorable señor Valenzuela.

El señor VALENZUELA.—Señor Presidente, precisamente el problema que estamos señalando implica, aunque no se quiera reconocer por parte de algunos Honorables colegas, cesantía para un grupo de nuestros conciudadanos que trabajan en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Y en este país, en nuestra patria, en que tenemos sobre doscientos mil cesantes, en que existe una situación económica de angustia en los hogares de todos los chilenos, creo absolutamente descalabrado permitir que se siga lanzando a la cesantía a jefes de familia, porque, en esta forma, vamos a llegar a la más tremenda de las desesperaciones.

El señor FUENTES.—¿Cuál va ser la cesantía, Honorable colega?

El señor VALENZUELA.—La de todos aquéllos que, indudablemente, deberán salir de la Empresa, debido a la supresión de los ramales.

El señor FUENTES.—No ha salido un solo empleado, Honorable Diputado.

El señor VALENZUELA.—Señor Presidente, como con motivo de la huelga de agosto pasado del personal de Ferrocarriles del Estado, se prometió una escala única de sueldos, cuyos trámites están todavía en las esferas ministeriales, me permito solicitar que se envíe oficio, en nombre de la Honorable Cámara o, si ello no es posible, en nombre del Comité Demócrata Cristiano, al señor Ministro de Hacienda, en cuyas manos está este asunto, a fin de que se remita al Parlamento el proyecto que financia la referida escala única. En esta forma, por lo menos se hará algo de justicia al personal ferroviario, que desempeña una labor tan sacrificada y que tiene una tremenda responsabilidad sobre sus hombros, por cuanto atiende el transporte de pasajeros en todo el país.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Solicito el asentimiento unánime de la Sala para enviar el oficio a que se ha referido el Honorable señor Valenzuela, en nombre de la Honorable Cámara.

El señor LEIGH.—No hay acuerdo, señor Presidente.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Hay oposición.

Se enviará al señor Ministro de Hacienda el oficio solocitado por el Honorable señor Valenzuela, en nombre del Comité Demócrata Cristiano...

Un señor DIPUTADO.—Y del Comité Socialista.

El señor FUENTES.— Y en nombre del Comité Radical, señor Presidente.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—...y de los Comités Socialista y Radical.

El señor VALENZUELA.—¿A qué hora termina el tiempo de mi Comité, señor Presidente?

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—A las 12 horas y 19 minutos, Honorable Diputado.

El señor VALENZUELA.—Se ha analizado también en esta oportunidad el problema de la supresión de la red norte ferroviaria.

Con motivo del viaje al norte que nos correspondió realizar a los Diputados de la Honorable Cámara miembros de la Comisión Investigadora de los asuntos del Cobre, pudimos comprobar el problema que significa el transporte de pasajeros a esa zona del territorio nacional.

Creo, señor Presidente, que aun realizadas todas aquellas obras que comprenden la carretera panamericana y los demás caminos transversales que son indispensables para el transporte en esa zona del país, no se justifica, de manera alguna, la supresión de esta línea férrea, pues, con ello, el transporte de pasajeros y de carga pasaría a manos de un monopolio particular, el que, indudablemente, no tendría el criterio con que debe actuar una empresa fiscal, no se contaría tampoco con este beneficio que se ha otorgado a fletes rebajados para el transporte de productos agropecuarios. En esta forma, nos vamos a encontrar frente a una situación de odioso monopolio.

He concedido una interrupción a mi Honorable colega señor Hurtado.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Con la venia de Su Señoría, puede usar de la interrupción el Honorable señor Hurtado, don Patricio.

El señor HURTADO (don Patricio).—Señor Presidente, deseo expresar el pesar que siento, como parlamentario, por la forma en que en esta Honorable Cámara se ha tomado este problema, en cuanto a la asistencia, principalmente, de algunos Honorables colegas.

Me parece que quienes defienden la democracia en Chile, quienes sostienen que es necesario mantener las instituciones vigentes, tienen la obligación, para fortalecer estos organismos, de dar la sensación al país de que éstos son eficaces.

Se ha hablado mucho, señor Presidente, de la defensa de la democracia representativa; pero resulta que cuando nosotros queremos hacerla funcionar, el país, el pueblo, siente como que ésta no actúa.

Nosotros estamos aquí para criticar el funcionamiento de una empresa estatal, porque, a nuestro juicio, el Gobierno no tiene una política clara frente a la forma cómo la Empresa de los Ferrocarriles del Estado debe funcionar y sobre todo, respecto de la forma eficiente en que debe prestar sus servicios.

Cuántas veces hemos comprobado y se nos ha informado de que esta Empresa no camina, de que tiene problemas fundamentales que no se resuelven.

Está bien, señor Presidente, que Su Excelencia el Presidente de la República sea un hombre abúlico; pero abúlico hasta ahí no más, porque resulta que el pueblo no es abúlico; y como no es abúlico, se va a cansar y ya se están cansando y comprobando que la conducción del país no está siendo llevada en la forma por lo menos elemental en que es necesario para que una nación camine.

Yo deseo expresar esta mañana mi protesta...

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Perdóneme, Honorable Diputado.

Ha terminado el tiempo del Comité Demócrata Cristiano.

El turno siguiente corresponde al Comité Conservador Unidos.

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

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

El señor SUBERCASEAUX.—Señor Presidente, en la representación que in-visto deseo hacer una aclaración previa.

Pese a todo lo que se ha dicho, nosotros hemos considerado y seguimos considerando a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado como una empresa que está cumpliendo con su función de servicio público; y estimamos de nuestro deber defenderla como cuerpo y como institución.

Si delegaciones o misiones extranjeras hubiesen planteado su supresión o su venta a empresas particulares, como nosotros hemos admirado a través de la historia lo que ha hecho la Empresa de los Ferrocarriles por nuestra Nación, habríamos dicho sencillamente que no.

Porque pese a todo —como decía— la seguimos defendiendo.

Frente a la Empresa de los Ferrocarriles es necesario distinguir dos períodos: Uno que podríamos llamar período de auge de la Empresa y otro, que es el período actual, de peligrosa decadencia.

En primer lugar, el período de auge de la Empresa cuando el ferrocarril era el único medio de transporte conocido y viable sobre todo para grandes distancias, y cuando además existían dentro de la Empresa ciertos cuerpos administrativos cuya ausencia hoy día nosotros lamentamos y cuya reposición propugnamos en una sesión celebrada por la Honorable Cámara el año pasado, precisamente para ocuparse de este problema.

Me refiero, señor Presidente, al Consejo de los Ferrocarriles, que fue suprimido por el General Bartolomé Blanche.

¿Por qué la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha venido a menos?

En primer lugar, porque se ha cons-

truido a través de todo el país una red caminera que ha permitido la competencia de los vehículos de la locomoción automotriz, tanto en el flete como en el transporte de pasajeros.

Y en segundo lugar, —¿por qué no decirlo francamente?— porque la Empresa ha perdido el instrumento fiscalizador que era el Consejo de los Ferrocarriles y se ha transformado en un organismo anquilosado y burocrático, en el cual no se hacen efectivas las responsabilidades.

El Consejo de Ferrocarriles, que existió hasta la Administración del General Bartolomé Blanche, constituyó un aporte evidente a la Dirección de los Ferrocarriles, pero hoy día nosotros no estaríamos de acuerdo en reintegrarlo tal como existió en esa fecha, sino que vamos más allá; nosotros propugnamos entregar en cierta medida la Dirección de los Ferrocarriles del Estado a los empleados y obreros, de manera que somos partidarios de constituir el Consejo de Ferrocarriles con una amplia representación de los gremios dentro del Consejo y, naturalmente, por todo lo que aquí se ha dicho y por consideraciones también vitales para el servicio, somos partidarios de que integren el Consejo de Ferrocarriles representantes regionales.

Porque aquí el Honorable señor Rosales, ha citado una serie de ejemplos respecto a mala administración o malos negocios que se han hecho en los Ferrocarriles y también, tanto el Honorable señor Rosales, como otros Honorables colegas, han hablado sobre la supresión de ramales lo que, según ellos, estaría perjudicando seriamente a distintas regiones del país. Pero yo quisiera hacer una aclaración y Sus Señorías tendrán que reconocerlo, los representantes del gremio ferroviario, han estado de acuerdo en la supresión de muchos ramales, porque también ellos han comprendido la necesidad de que la Empresa tenga un remanente de dinero que se pueda repartir entre los obreros y empleados y que

pueda contribuir a financiar una nueva escala de sueldos; porque es efectivo que las remuneraciones que perciben los ferroviarios, también lo reconocemos, son muy bajas.

Nosotros estimamos en su valía el perjuicio que a ciertas regiones puede causar la supresión de algunos ramales...

El señor HURTADO, (don Patricio). —¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor SCHAULSOHN (Presidente). —Honorable señor Subercaseaux, el Honorable señor Hurtado le solicita una interrupción.

El señor SUBERCASEAUX.—Lo siento mucho, pero no puedo concedérsela, ya que tengo una minuta muy larga.

El señor SCHAULSOHN (Presidente). —El Honorable señor Subercaseaux no desea ser interrumpido.

Puede continuar Su Señoría.

El señor SUBERCASEAUX.— Señor Presidente, no cabe duda de que la supresión de los ramales debe ser discutida por representantes regionales, porque si la mantención de un ramal es vital para una región, está bien que se mantenga, aunque sea costoso. Pero si no tiene tal carácter para la zona, yo creo que tanto los empleados y los obreros, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y la zona mismo podrían estar de acuerdo en su supresión.

Porque también hay que pensar en el financiamiento de la Empresa; no con el objeto de que esta institución dé ganancias, pues estoy de acuerdo con mi Honorable colega señor Valenzuela en que la Empresa no debe ser administrada con criterio comercial, pero con miras a que, por lo menos, no signifique un gravamen excesivo a la Nación toda, que es, en definitiva, su propietaria.

Y respecto de los ejemplos de malos negocios que ha hecho la Empresa —tomando las palabras de mi Honorable colega señor Rosales—, yo quiero anotar una cosa curiosa. Cómo mi Honorable colega, que es "gran amigo" de la Bra-

den Copper Company, omitió citar lo que esa firma ha hecho en el ramal de Paine a Talagante, tramo ferroviario que ocupaba para llevar todos sus productos a San Antonio, y que hoy día ya no usa, pues reemplazó el transporte ferroviario por el de camiones, aprovechando el mismo puente que había construido la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor SUBERCASEAUX.—También podría mencionarse junto con este caso el del contrato de la Sociedad Minera Santa Fe, con la Empresa en el puerto de La Herradura.

Estos dos ejemplos, que yo he agregado a los ya mencionados anteriormente, vienen a confirmar una cosa muy sencilla: falta fiscalización interna en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Yo no culpo a la Braden Copper Company, a la Sociedad Minera Santa Fe ni a Recaredo Ossa por tratar de aprovechar circunstancias económicas: yo creo que la falla proviene de la falta de control interna que existe en la Empresa de los Ferrocarriles, el que podría obtenerse si se repusiera el Consejo de Ferrocarriles, tal como los conservadores lo propusimos el año pasado. En ese caso, los propios empleados y obreros podrían determinar y ver si estos negocios favorecen o perjudican a la institución.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Ruego a Sus Señorías no interrumpir.

El señor HURTADO (don Patricio). Pero Su Señoría pertenece a un partido de Gobierno!

El señor SUBERCASEAUX.—Podemos ser colectividad de Gobierno, Honorable Diputado, pero también podemos tener nuestras propias posiciones.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Honorable señor Hurtado, ruego a Su Señoría no interrumpir!

Honorable señor Subercaseaux, ruego a Su Señoría dirigirse a la Mesa.

El señor SUBERCASEAUX.—Y yo puedo asegurar, señor Presidente, que si todo el movimiento ferroviario se viera orientado hacia su objetivo concreto —como es la reentronización del Consejo de Ferrocarriles, con representación amplia de los obreros y de los empleados— podría tener pleno éxito. Lo que pasa es que los movimientos gremiales se diluyen en este país...

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor SUBERCASEAUX.—Señor Presidente, yo quisiera terminar con la minuta que tengo a mano e incluso proponer algunas cosas concretas, pero creo que si continúan las interrupciones no podré hacerlo.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor SUBERCASEAUX.—En seguida, quiero analizar el problema de los pasajes y de los fletes.

Con respecto a los pasajes se ha dicho, con mucha razón, que son muy baratos. Pero este es un servicio que presta la Empresa a la Nación toda. No creo que sea conveniente aumentarlos. Es un mal negocio para una parte, pero lo es bueno para la otra: todos los chilenos nos favorecemos con las bajas tarifas de los pasajes ferroviarios.

En el problema de los fletes se pueden introducir algunas importantes modificaciones administrativas. Por ejemplo, que no sean determinados por decreto supremo sino que sea el organismo director de los Ferrocarriles el que tenga a su cargo la determinación definitiva del precio de los fletes.

Respecto de los fletes quiero hacer una aclaración. La competencia de los camiones se aprovecha de las huelgas del gremio ferroviario, para ir ganando cada vez más adeptos y más clientes en perjuicio de los ferrocarriles. Y esto, porque los que se quedan sin fletes cuando se declaran las huelgas, quedan a disposición de

los camioneros, que los ponen en la alternativa de tener que elegir entre un contrato definitivo con ellos o sencillamente perder la oportunidad para sus mercaderías.

En consecuencia, dejo constancia de que cada huelga ferroviaria significa una cuantiosa pérdida de fletes para la Empresa.

Por último, quiero decir algo sobre la situación del personal. La ley 13.305 determinó una escala gradual de vacaciones de acuerdo con los años de servicios en la Empresa. Además, estableció diez días, aparte del feriado legal, para trámites particulares. Pues bien, parece que en la actualidad no se concede ni lo uno ni lo otro, o sea, no se aplica la escala gradual por los años servidos ni se conceden los diez días extras, que nada tienen que ver con el feriado legal.

Por estas razones, pido se dirija oficio a quien corresponda, a fin de que ordene cumplir con lo establecido en la ley N° 13.305 sobre feriado y permisos para los empleados.

El señor SCHAULSOHN (Presidente). —Solicito el asentimiento de la Honorable Cámara para remitir en su nombre, el oficio a que acaba de referirse el Honorable señor Subercaseaux.

Varios señores DIPUTADOS.—No, señor Presidente.

El señor SCHAULSOHN (Presidente). —Se enviará el oficio en nombre de Su Señoría.

El señor SUBERCASEAUX.—¿Cuántos minutos quedan al Comité Conservador, señor Presidente?

El señor SCHAULSOHN (Presidente). —Quedan cuatro minutos al Comité Conservador, Honorable Diputado.

El señor SUBERCASEAUX.—Señor Presidente, desco formular una declaración.

Como afirmaba el Honorable señor Hurtado, el problema de los ferrocarriles es demasiado hondo y de mucha trascendencia para ser analizado a la ligera, y, por desgracia, cada vez que se ha traí-

do a colación este problema en la Honorable Cámara, se han promovido sentimientos de animalversión.

Yo me precio de ser una persona bastante interiorizada en el problema, pero cada vez que he debido usar de la palabra en este hemicycle, he contado con la crítica sistemática y permanente de los Honorables Diputados de la Democracia Cristiana.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor SUBERCASEAUX. — ¿Será seguramente, porque ellos se sienten en cierta manera celosos o incómodos por el hecho de que nosotros tengamos una bandera tanto más clara y tanto más constructiva?

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor SUBERCASEAUX.—Señor Presidente, este estado de cosas es, precisamente, el que desprestigia a nuestro Parlamento. Porque cuando en una de las sesiones del año pasado estaban llenas las galerías de trabajadores del gremio ferroviario, seriamente preocupados por sus problemas, aquí el Honorable señor Lorca leía unas declaraciones del Subsecretario de Estado norteamericano señor Chester Bowl. Su Señoría hacía política de todo tipo, menos algo que tuviera atención directa con la situación del gremio ferroviario.

Lo que sucede, y me cumple advertirlo, es que la Honorable Cámara con estos procedimientos y falta de seriedad, se está desprestigiando ante la opinión gremial del país, y ya son numerosos los gremios que no desean llegar hasta el Congreso Nacional con sus problemas, porque saben que éstos serán estereotipados y festinados por la pasión política y por aquel sentimiento negativo, de no querer solucionarlos nunca y de no enfrentar tampoco las estructuras en su verdadera profundidad y realidad.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor SUBERCASEAUX.— Señor

Presidente, he concedido una interrupción al Honorable señor Foncea.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Puede hacer uso de la interrupción el Honorable señor Foncea.

Resta medio minuto al Comité Conservador.

—*Hablan varios señores Diputados a la vez.*

El señor FONCEA.—Señor Presidente, sin duda alguna los aspectos abordados en relación con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, dan lugar a dispares criterios.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—¿Me permite, Honorable Diputado?

Ha terminado el tiempo del Comité Conservador.

El turno siguiente corresponde al Comité Democrático Nacional.

Puede continuar, Su Señoría, en el tiempo de dicho Comité.

El señor FONCEA.—Decía, señor Presidente, que estos criterios, estos puntos de vista sobre la Empresa de Ferrocarriles son, desde luego, dignos de respeto, pues corresponden a posiciones serias y al deseo de encontrar una solución.

Se ha sostenido, durante la presente sesión, la necesidad y conveniencia de mantener ciertas líneas o ramales que tienen escaso movimiento y dejan, por consiguiente, ingentes pérdidas a la Empresa, vale decir, al Erario, quien, en definitiva, debe financiar las pérdidas de dicha Empresa.

Se arguye que se trata de un servicio público, razón por la cual el Estado debe cubrir dichas pérdidas, cualquiera que sea su monto. Personalmente, sostengo que lo anterior es efectivo sólo hasta cierto punto. Debemos considerar al respecto, la existencia de innumerables ramales, a través del país, que le dejan enormes pérdidas, y que son muchas veces innecesarios, por haberse construido ya caminos pavimentados paralelos por donde se está haciendo el tráfico de pasajeros y mercaderías. También es preciso

tener presente que, en el caso del transporte a la zona norte, existe una Empresa Marítima del Estado que, tal como lo anotamos en una sesión anterior, le significa al Fisco un aporte anual del orden de los cinco mil millones de pesos, transporte marítimo destinado a hacer posible eliminar la línea férrea. Además, se ha construido el camino longitudinal paralelo a la línea del ferrocarril.

Además, refiriéndonos también a los ferrocarriles que sirven el tramo de La Calera a Iquique, debemos recordar que existe la Línea Aérea Nacional que, año a año, es subvencionada en la Ley de Presupuestos de varios miles de millones de pesos. Yo me pregunto, ¿no existe demagogia en venir a sostener que en un país pobre como el nuestro hay necesidad de mantener servicios totalmente anticomerciales?

Eso no lo hace ningún país, ni aún aquellos con mejores posibilidades económicas que el nuestro. Lo que ocurre, es que nosotros los chilenos somos pobres, pero con gustos de ricos. Queremos gastar mucho más allá de nuestras posibilidades y cuando se puede hacer alguna economía se producen las protestas que estamos escuchando.

Existen algunos ramales de la zona sur que podrían eliminarse sin causar mayores perjuicios. En mi provincia corre el ramal de Talca a San Clemente. Durante el período pasado, en el Gobierno del Excelentísimo señor Ibáñez se consiguió pavimentar el camino en doble tramo, lo que hace innecesario el ferrocarril. Sin embargo, el tren a San Clemente corría con el maquintas y cuatro o cinco pasajeros y escasa mercadería, pues los fletes se hacen en camiones. Sin embargo, cuando la Empresa dentro de un plan de economías ha querido levantar el ramal, ha habido, incluso, Cabillos Abiertos para resistir esta medida. Y, cosa curiosa, los representantes del Gobierno del Excelentísimo señor Alessandri han hecho causa común con los

que sostienen que hay que mantener este servicio anticomercial. El único que se ha atrevido a sustentar la tesis contraria ha sido el que habla, Diputado de Oposición al Gobierno.

Señor Presidente, si fuéramos un país rico, esto no tendría mayor importancia. Pero estamos viendo cómo hay una serie de necesidades premiosas sin poder ser satisfechas. Quiero citar la falta de escuelas, y de los elementos indispensables para desarrollar la labor docente. Tenemos el problema de la escasez de hospitales, y los que actualmente funcionan carecen de los elementos más indispensables; además existe el angustioso problema de la infancia desvalida en Chile, sin ninguna protección por falta de recursos.

El Estado siempre carece de recursos para hacer frente a éstas —como he manifestado— premiosas necesidades. Y mientras tanto se viene a sostener aquí livianamente que deben mantenerse todos los ramales por más que dejen miles de millones de pesos de pérdidas.

Creo que hay en esto falta de seriedad y que es muy difícil gobernar un país con este criterio.

Por estas razones he querido dar una opinión que, desde luego, es netamente personal, en el sentido que debemos de una vez por todas, debe dejarse en libertad de acción a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para que trate de disminuir su déficit y procure entre otras cosas mejorar las rentas del personal, porque el servicio antieconómico de los ramales repercute en las remuneraciones del personal, como asimismo pueda invertir esas economías en mejorar los servicios.

Era cuanto quería manifestar, señor Presidente.

He concedido una interrupción al Honorable señor Tuma.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Con la venia de Su Señoría, tiene la palabra el Honorable señor Tuma.

El señor TUMA.—Señor Presidente,

cuando hablamos de servicios o negocios públicos, nos imaginamos que fatalmente debe perderse dinero. Naturalmente, que debe presentarse el servicio, aunque no pueda financiarse, si constituye una necesidad.

No hace muchos años que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado gozaba de prestigio en el exterior. A Chile se le conocía por su cobre, salitre y vinos, pero, al mismo tiempo, se señalaba a la Empresa de los Ferrocarriles como un ejemplo en América.

El señor FUENTES.—¡Todavía lo es!

El señor TUMA.—Creo que hasta la fecha seguimos manteniendo uno de los primeros lugares en América, en lo que a esta clase de transporte se refiere, por nuestra querida Empresa de Ferrocarriles.

Sin embargo, considero que adolece de algunas deficiencias en el manejo económico. Es muy posible que algunos ramales sean antieconómicos, pero la verdad es que varios de ellos son indispensables, principalmente en la zona sur, y que no se puede hablar, siquiera, de suprimir la red Central Norte, porque hemos visto, por ejemplo, que se piensa que Arica se encuentra desprendida de nuestro territorio justamente por no existir la prolongación de la vía férrea de Iquique a Arica.

Los que trabajamos en la industria o en el comercio y mantenemos relaciones comerciales con la zona norte, hemos podido comprobar que muchos negocios se pierden por no tener los Ferrocarriles una conexión directa entre Arica e Iquique. ¡Qué bueno habría sido que esa línea hubiera llegado a Arica, ya que el recibo y despacho de mercaderías a esa zona ofrece serias dificultades!

Los mismos productos agropecuarios de la zona de Azapa, entre ellos la aceituna, difícilmente llegan al centro del país por la falta de ferrocarriles, y cuando son embarcados por mar, llegan a precios exorbitantes, especialmente por-

que son mercaderías que, por lo general, no se puede despachar en gran volumen.

Si bien es cierto que los Ferrocarriles del Estado es una empresa estatal de servicio público, creo que debe mantener una política económica de tipo comercial, de defensa y competencia frente a otros medios de transporte. Esta competencia no la ha abordado la Empresa. No hace mucho conversé con su Director General, el señor Gualda, y creo que en algunos aspectos de la exposición que le hice en esas oportunidad me encontré razón.

Voy a citar como ejemplo el caso ocurrido con las minas de El Teniente. El año pasado, la Braden Copper se aburrió del servicio que le prestaban los Ferrocarriles del Estado en el transporte de material a San Antonio y contrató una flota de 80 camiones. Tomó esa determinación, porque cada vez que Sewel solicitaba carros en Rancagua para el transbordo del material que venía de la mina, éstos no llegaban en su oportunidad, lo que ocasionaba pérdidas y trastornos a esa empresa minera. Asimismo, los carros que salían de Rancagua tampoco llegaban oportunamente al puerto de San Antonio, donde estaban los barcos esperando el mineral. Consecuencia: se perdía tiempo y fletes, por la paralización de los barcos mientras llegaban los carros.

A mí me parece que había una mala organización en ese aspecto. De repente la Empresa se dio cuenta que la mina de El Teniente no solicitaba carros para el embarque de su material en San Antonio. Hizo averiguaciones sobre las razones que había para ello.

Le dijeron, lisa y llanamente, que la tardanza del servicio que prestaba Ferrocarriles, es decir, la demora en la entrega del material de transporte, la había puesto en la necesidad de tener que contratar una flota de camiones. Para recuperar el flete de esa compañía minera, los Ferrocarriles tuvieron que rebajar ostensiblemente el precio de sus tarifas.

Lo mismo ocurre en el sur de Chile, donde esa empresa y otras empresas mineras, que adquieren grandes cantidades de madera, se encuentran con que los Ferrocarriles no tienen equipo de arrastre suficiente para transportarles esa madera, que les es indispensable para su funcionamiento. En suma, el mecanismo de transporte de la Empresa de los Ferrocarriles sufre retrasos en la provisión de material para embarcar, ya sea trigo, ganado, maderas, y otros productos.

Voy a citar un caso relativo al precio de los fletes.

No hace mucho adquirí en Santiago un abomba de agua que pesaba 80 kilos. La despaché a Temuco por equipaje, pues su envío era urgente. La Empresa cobró nueve mil noventa pesos. Si hubiera despachado esa mercadería por camión habría tenido que pagar sólo 2.400 o 3.000 pesos, porque el precio del flete por camión es de 30 pesos por kilo. Hice la reclamación correspondiente a la empresa; más bien dicho, le hice una observación acerca de lo que esto significaba. Se me dijo que había un transporte de gran velocidad, y que la tarifa de equipaje no se podía rebajar, porque podía ocurrir que hubiera mucho equipaje y que el carro que arrastra el tren de pasajeros no pudiera llevarlo todo. Contesté que era muy sencillo el problema, porque, si rebajando el precio del flete por equipaje, iba a haber mucha carga, podría establecerse el recorrido de un tren de equipaje especial para despachar la mercadería. Porque lo que una empresa de transporte necesita es tener mayor trabajo, mayor embarque y mayores fletes. En cambio, lo que esa empresa hacía, precisamente para que no hubiera mayores fletes, era cobrar un precio anticomercial de más de cien pesos por kilo. Y así entonces, nos quejamos de que la empresa tiene déficit y pierde en todos sus negocios.

Los microbuses cobran un escudo por el viaje de ida y regreso de Cherquenco-Te-

muco; en cambio, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tenía un precio superior a los dos escudos por el mismo recorrido. Después de una reclamación que formuló el Honorable señor Fuentes, se rebajó el valor del pasaje a un escudo sesenta centésimos, como gran cosa. Nuevamente se le pidió a la Empresa que explicara por qué no ponía sus tarifas de acuerdo con las de los microbuses. "Señor —contestó— ello no es posible, porque cuesta mucho la mantención de la vía".

Pero, digo yo, la mantención de la vía tiene financiamiento propio, porque siempre ella producirá entradas por el acarreo de maderas y trigo. No creo que la línea de Cherquenco a Temuco tenga que mantenerse sólo para el recorrido de un bus-carril, porque ella existe para el transporte general..

El señor SCHAULSOHN (Presidente). —Permítame, señor Diputado.

Ha terminado el tiempo del Comité Democrático Nacional.

El turno siguiente corresponde al Comité Socialista.

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

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

El señor AGUILERA.—Señor Presidente, es doloroso para el que habla tener que referirse a un problema que cala hondo en sus sentimientos, como es el que ocurre en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, institución a la cual ha pertenecido durante tantos años. Y esto es así, señor Presidente, porque tengo un alto concepto de los jefes de la Empresa y me cuesta creer que puedan aceptar, siquiera como sugerencia, la posibilidad de efectuar transformaciones fundamentales en la explotación de un tramo tan importante como es el de la red norte, entre las estaciones de La Calera y La Serena.

Estoy seguro, señor Presidente, de que nunca antes los habiantes de la provincia de Coquimbo se han sentido más decepcionados que ahora, cuando se impu-

sieron, por la prensa y la radio, de las declaraciones de los señores Ministros, especialmente del de Economía, señor Escobar Cerda, quien expresó que en la reunión del "Comité de Programación Económica y Reconstrucción" se estudió la posibilidad de levantar definitivamente la red ferroviaria del norte *por antieconómica*. El señor Escobar manifestó, también, que había encargado a una comisión el estudio de los medios de transporte en el norte del territorio, porque consideraba absurdo que un "país pobre" mantuviera servicios paralelos. De preferencia, agregó, se mejoraría la red caminera y el transporte aéreo y marítimo.

Señor Presidente, consideramos los Diputados socialistas que no es posible dejar pasar estas declaraciones sin otorgarles la importancia que ellas tienen, especialmente por las consecuencias que podrían derivarse posteriormente en caso de aplicarse tan inconsulta medida.

Y es sintomático que la propia prensa adicta al Gobierno esté dando a conocer sus puntos de vista contrarios a la aplicación de esta idea, que, en el hecho, significa vivir para el retroceso, destruir lo que se ha creado y está dentro del patrimonio nacional, capitalizando nuestros haberes. Y esta prensa se ha preocupado del problema, manifestando un criterio opuesto, porque esta medida no resistiría el menor análisis si no fuera por la mentalidad de que están imbuidos los hombres del Gobierno, absolutamente metalizados, que todo lo ven a través de las utilidades y las pérdidas, sin considerar los beneficios de orden social que, dada nuestra condición de país subdesarrollado, deben estar por sobre cualquiera otra consideración.

Por nuestra parte, consideramos, sin abrogarnos la condición de economista, que no constituye negocio alguno levantar un tramo de red ferroviaria, que cruza aproximadamente 400 kilómetros y atraviesa tres provincias, por el sólo hecho de que, de "repente", se descubre que

su explotación no es comercial; muy por el contrario, lo que corresponde es modernizar los equipos y los procedimientos de conservación y reparación. Porque siendo, como es, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado una empresa de utilidad pública, no está destinada a acumular riquezas o a salvar el Erario, cuyo déficit anual se produce por otros y variados conceptos; sino a servir de vehículo de unión entre los habitantes del territorio y al transporte de productos que, como bien se dice por la prensa, siempre resultará más barato por este medio que por otra vía, terrestre, aérea o marítima.

Justo es señalar también, señor Presidente, que la Empresa de los Ferrocarriles se ha estado preocupando de mejorar los equipos en la red norte. Así es como se han adquirido locomotoras nuevas, "Diesel" eléctricas, de doble arrastre; se han hecho apreciables inversiones en la transformación de carros y coches, a fin de que este material rodante esté a tono con las nuevas locomotoras; se han adquirido automotores nuevos, que ya están por llegar al país; se han mejorado los puentes y los túneles; se han mejorado la vía, eliminando cientos de curvas innecesarias; se han colocado más de 300 kilómetros de rieles nuevos; y, en Coquimbo se ha transformado el antiguo taller en una maestraza moderna para la reparación general de todo el equipo, en sus diversas formas y especialidades. Es decir, señor Presidente, se ha hecho una transformación casi completa, con una inversión bastante considerable, con el objeto de modernizar todo el servicio, con lo que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado ha quedado en condiciones de competir en la Red Norte, con amplias posibilidades de éxito, con la movilización particular, tanto en lo que se refiere a carga como a pasajeros. Y todo este mayor impulso, fuerza es reconocerlo, porque esa es la verdad —lo que nos place de veras— se lo ha dado a la Empresa el

Director General señor Fernando Gualda, junto con el Jefe del Departamento de Tracción y Maestraza, quienes, con la amplia colaboración del personal de Ingenieros, técnico y administrativo, de obreros y empleados.

Y todo esto, señor Presidente, se derrumba por obra de una declaración fría, dada a conocer por personeros que, a lo mejor, lo hacen con la mejor intención, pero que desconocen o demuestran desconocer la realidad de una zona, la idiosincrasia de un pueblo y las verdaderas necesidades económicas del país.

Y así como se tiene esta desaprensión para adoptar determinaciones de la envergadura de la que comentamos, sin parar mientes en lo funesto de sus consecuencias; asimismo, se continuará con la adopción de esta clase de medidas, que no se concilian con nuestra realidad. Por eso es que protestamos, entre la intranquilidad de los habianes de todas las provincias del norte, desde Tarapacá a Antofagasta, Atacama y Coquimbo, pasando, incluso, por Aconcagua, Valparaíso y Santiago, a todas las cuales afecta esta determinación.

Nosotros consideramos, señor Presidente, que lo que hace falta es adoptar medidas claras y precisas, en orden a que el Supremo Gobierno entregue a la empresa los medios necesarios para su total renovación, no tan sólo en el Norte, sino en toda la red. Así, con una explotación ininterrumpida del material en buenas condiciones y con el personal rentado debidamente, podría la Empresa adoptar un aspecto totalmente comercial y hasta obtener utilidades, aunque, lo repetimos, eso no es lo primordial, lo fundamental es la función social que desempeña y el papel de aunadora de la nacionalidad que cumple a lo largo y a lo ancho del país.

Naturalmente, la Empresa de los Ferrocarriles puede también adoptar otras medidas que tiendan a la solución de su déficit permanente, como sería, por ejem-

plo, la ampliación y modernización de sus flotas de buses y camiones, saliendo a las carreteras a competir con la movilización particular y multiplicando sus servicios de puerta a puerta. Sobre este aspecto es necesario hacer notar que para la empresa no será gran problema la reparación y conservación de estos vehículos, ya que cuenta con maestranza a lo largo de todo el país.

Existe también otro motivo, señor Presidente, por el cual la empresa acusa un desfinanciamiento. Me refiero a las tarifas de privilegio o proteccionistas que, a veces, es necesario otorgar, como consecuencia de establecerlo así algunas disposiciones legales, o, simplemente, porque algunas empresas privadas llegan a ese acuerdo con los Ferrocarriles del Estado o el Supremo Gobierno. Y, al respecto, nosotros consideramos que, a veces, estas concesiones resultan lógicas y necesarias incluso indispensables; pero las rechazamos cuando sólo tienden a enriquecer más fácilmente a los grandes monopolistas y a comerciantes inescrupulosos. Es decir, lo que hace falta es una revisión completa de los procedimientos que en la empresa se ponen en práctica para otorgar estas franquicias, problema sobre el cual nosotros tenemos un criterio definido y categórico, imposible de darlo a conocer en una intervención circunstancial como ésta.

Otra causa por la que la Empresa pierde entradas que necesariamente debieran llegar a su poder, es la autorización que otorga para que empresas particulares que deben transportar grandes cantidades de fierro para que luego utilicen la propia Red de los Ferrocarriles del Estado con sus propias locomotoras y toda clase de material rodante que han adquirido, entorpeciendo y superando en los horarios el movimiento de los trenes que la Empresa del Estado mantiene en funciones. Nos parece que el Supremo Gobierno y la Dirección de la Empresa debieran meditar profundamente sobre esta cues-

tión y llegar a la lógica conclusión de que están haciendo un muy mal negocio.

Por todo lo expuesto, señor Presidente, es que hacemos presente nuestro criterio diferente al propósito anunciado por los personeros del Gobierno, en orden a levantar el tramo ferroviario a que me he referido. Por el contrario, somos partidarios resueltos de su mantención y de que la empresa reciba la ayuda que necesite para su modernización.

Debo repetir, una vez más, que para la zona que represento, esta medida resultaría totalmente perjudicial; así lo han entendido sus habitantes, que de diversas formas y por diferentes conductos, dan a conocer su opinión al respecto.

Señor Presidente, solicito se sirva recabar el asentimiento de la Sala para que, a continuación de mis observaciones, que termino en este instante, se inserten los siguientes documentos que se refieren a la materia que me he permitido abordar:

Un informe de un representante de la empresa, en que señala las inconveniencias que acarrearía a la empresa y su personal y a la zona norte del país, la supresión de este tramo; y cuadros que demuestran el transporte de pasajeros y carga en el norte en estos últimos años.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Solicito el asentimiento de la Sala para insertar los cuadros y documentos a que ha hecho referencia el Honorable señor Aguilera.

Acordado.

—Los documentos cuya inserción se acordó, son los siguientes:

“1º.—Informe del señor Ramón Reyes Navia, Ingeniero Jefe de Explotación de los Ferrocarriles del Estado.

El ingeniero señor Rosario Caro, Presidente de la Comisión de Estudio del Transporte La Paloma me ha consultado cuáles serían las proyecciones al no hacer

la variante acordada y cortar el Ferrocarril Norte, desde un poco al sur de el Palqui (Km. 354,0), hasta un poco al Norte de Paloma (Km. 370,8).

Como es conveniente que lo aseverado por el ingeniero infrascrito constituya la palabra oficial de la Empresa, someto a una aprobación o mejor opinión, los siguientes que se oponen a lo propuesto:

1) El dejar la vía interrumpida entre los puntos señalados más arriba, significará la muerte inmediata de la Red Norte, por las siguientes razones:

Discontinuidad del sistema ferroviario, que impedirá mantener el mismo tráfico actual, a causa de dos trasbordos obligados, caros, lentos, engorrosos y molestos, lo que acarrea, además, otras desventajas, como retardos, robos, daños, etc.

2) Será necesario crear una nueva organización con elementos humanos y materiales (buses, camiones, etc.).

3) El punto 2) aumentará los costos del transporte, lo que obligará al Estado a subir las tarifas a los usuarios.

4) Hará imposible llevar, como en la actualidad, las locomotoras que necesitan reparaciones obligadas a las Maestranzas de Barón y San Bernardo, tanto de la Red Norte como del F.C. de Iquique y salitreras y F.C. de Arica a La Paz.

Esto obligará a dos causas:

a) Construir nuevas y costosas maestranzas en el Norte.

b) Llevar estas locomotoras por reparar a las maestranzas mencionadas por vía marítima.

Ambas situaciones encarecerán tremendamente el valor de las reparaciones, con los consiguientes retardos.

5) Se dejará al Norte completamente abandonado en manos de la competencia, que no tiene reglamentos de ninguna especie en cuanto a horario, tipos de servicios, tarifas, reclamaciones.

6) Se dejará el Norte completamente aislado, pues no existirá un servicio público estatal que lo atienda y lo proteja.

7) Obligará a efectuar fuertes inver-

siones en elementos terrestres, tanto en buses, camiones, estaciones de servicio, garaje, etc. además de la organización para explotarla. La inversión en estos elementos importados obliga a gastar divisas que el país no tiene.

8) Deberán afrontarse fuertes riesgos de interrupción del camino, a causa de un posible conflicto bélico o guerra mundial que, como ya se comprobó en la guerra pasada, no permitió recibir repuestos, combustibles ni vehículos.

9) Los ferrocarriles participarán de las ventajas de la mayor producción en el mismo transporte que permitirá aumentar.

10) Obligará a hacer dos explotaciones ferroviarias separadas, dividiendo los elementos, con el consiguiente menor rendimiento de su utilización.

11) Deberá dejar elementos de sinietros y otros en cantidades que serán exageradas. Ejemplo, en el sector Calera-El Palqui, deberá haber locomotoras, equipos pescantes, motorrieles, autocarriles, A. M. etc., que no se aprovecharían como es debido.

12) Obligará a construir un camino definitivo entre los dos puntos señalados más arriba.

En general, y está es válido para el caso de que se pretenda levantar el tramo Calera-Ovalle y reemplazarlo por un sistema vial, podemos decir que, con relación al transporte de pasajeros, debe tenerse presente que el grueso lo constituyen los de "3ª clase", que, desde luego, no viajan en avión ni en barco, pues estos van sólo a contados puntos de la costa. Al desaparecer el ferrocarril, la empresa privada de buses o camiones elevarán, como ya hemos dicho, sus tarifas sustancialmente, con lo cual no sólo se perjudicarán directamente los usuarios, en este caso los cientos de miles de modestos pasajeros, sino también el país en general, que habrá venido a reemplazar un sistema económico y ciento por ciento nacional por otro medio de transporte de explotación

más oneroso y que contribuye a un gran consumo de divisas.

Además, deberá recalcar una vez más que para substituir adecuadamente el ferrocarril, habría que realizar cuantiosas inversiones en monedas extranjeras en buses y camiones de corta vida útil y de mantención y explotación costosa, un fuerte proporción también en divisas".

"29.—*Ref: Estudios sobre vías de comunicación para la zona Norte y variante ferroviaria embalse La Paloma.*

Nº 77.— Santiago, 23 de marzo de 1962.

Señor Director: La Comisión designada por el señor Ministro de Obras Públicas para estudiar la solución de vías de comunicación para la Zona Norte del país y que debe informar sobre la ejecución de la variante ferroviaria que se proyecta con motivo de la construcción del embalse La Paloma, está desarrollando paralelamente estudios y cálculos en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, en la Dirección de Vialidad y en esta Dirección, los que se reunirán y coordinarán por la comisión con el objeto de presentar el informe solicitado.

Atendiendo a sus instrucciones, informo a Ud. a continuación sobre los antecedentes recogidos en este Departamento en relación con el problema en estudio y las conclusiones que, a juicio del infrascrito, se desprenden de los antecedentes disponibles.

Inversiones.—En líneas muy generales, las inversiones adicionales necesarias para habilitar el sistema de transporte por camino serían las siguientes:

<i>Vías.</i> —Camino Illapel-Combarbalá	Mill. Eº	0.500 Mill.	Eº 0,500
<i>Material Rodante:</i>			
24 camiones Diesel de 10 ton. con acoplado a Eº 28.000 (Anexo Nº 2) . . .		0.672	
10 buses para 47 pasajeros a Eº 13.500 (Anexo Nº 2)		0.135 Mill.	Eº 0,807
<i>Varios:</i>		Mill.	1.307

1.—*Informe del Banco Mundial en lo referente a la Red Norte de los Ferrocarriles del Estado.*

En la página 7 de la traducción al castellano del informe hecho por el ingeniero Ramón Reyes N., se lee: "Red Norte.—Esta Red, por su actual trazado, nunca será reditiva. A medida de que se mejoren los caminos, sus actuales pérdidas de explotación están destinadas a aumentar cualquiera que sean los tipos de mejoramiento que se introduzcan en la explotación. Al mismo tiempo, debe destacarse que unos 5.000.000 de toneladas de minerales de fierro y unos 2.000.000 de toneladas de cobre y minerales de cobre se transportaron en algunos sectores de la red, toneladas que se cree irán en aumento. Estos toneladas no podrán movilizarse por camino en un futuro previsible, de modo que la línea principal de Calera a Pueblo Hundido debe subsistir, suprimiendo el mayor número posible de estaciones y reduciendo los gastos de conservación de la vía al mínimo posible, para permitir que un tren circule en una dirección cuando se necesite (excepto en los secretos mineros)".

En otras palabras, la misión propone dejar subsistiendo la línea longitudinal, restringir los gastos de conservación, suprimir estaciones y mantener un tráfico no mayor que el que exija la demanda. Además, a juicio del infrascrito, la misión no se manifiesta partidaria de nuevas inversiones en la red.

2 Garages de 1.200 m² a Eº	0,192		
2 Estaciones de Servicio a Eº 40.000.	0,089		
Equipo de salvataje y anexo garaje.	0,100		0,372
	<hr/>		<hr/>
	Total	Mill	Escudos 1,679"

3º.—Pasajeros movilizados en la Red Norte por FF. CC. del E. y toneladas de fierro movilizadas con fletes de 1958.

	1959	1960	1961
	T O N E L A D A S		
	A Ñ O S		
1) Total carga movilizada en la Red Norte (Incluso FF. CC. Iquique a Pueblo Hundido)	3.521.113	4.206.011	3.965.607
2) Toneladas de fierro movilizadas en la Red Norte	2.200.135	3.048.115	2.816.493
3) Tarifa actual para el fierro es Fº 1,510 Ton. a la Distancia Media de 75 Kms. es igual a 91,5% de la de 1958 Debe terminarse este privilegio, reajustando la tarifa de acuerdo con las alzas que ha hecho la Empresa a otros fletes.			
4) Total pasajeros movilizados en la Red Norte (Incluso Iquique a Pueblo Hundido). No se consideran los pasajeros de buses Coquimbo/La Serena	1.110.190	948.604	867.161
5) Se deja constancia que la mayoría del pasajero ha sido los que viajan en tercera clase al Norte del país, el movilizado por FF. CC.			

Comparación en las pérdidas con la Red Sur.—En proporción, la Red Norte se defiende y si reajusta los fletes en el acarreo de minerales, se financia.

6) Pérdidas.			
a) Red Sur. Gastos	Eº67.239.219,36	83.115.218,52	94.973.159,22
Total Entradas	47.296.279,97	49.043.680,10	46.923.906,20
Diferencia cubre aporte fiscal	Eº19.942.939,39	34.071.538,42	48.049.253,02
b) Red Norte. Gastos	Eº11.374.789,42	14.260.706,92	14.704.208,04
Total Entradas	5.919.544,37	9.692.979,60	8.863.297,58
Diferencia cubre aporte fiscal	Eº 5.455.245,02	4.567.727,32	5.840.910,46
7) Total de pasajeros movilizados en buses Coquimbo/La Serena	2.925.210	3.312.902	3.012.719

La movilización que hace la Empresa por sus buses se deja ver, como se señala que puede salir hacer competencia a la carretera con medios propios; además, FF. CC. mantiene la movilización sólo con 7 buses entre Coquimbo y La Serena, los 5 restantes los tiene en reparación. Es conveniente que sean todos reparados y comprar nuevos buses para seguir aten-

diendo el transporte de pasajeros con los resultados más arriba explicados. Todo se ha mejorado y modernizado en el Norte, como lo he comprobado; sólo falta que el señor Director tome en cuenta estas observaciones e importe urgente repuestos y nuevos buses para Coquimbo y La Serena, que tiene pasajeros de sobra y obtener ganancias en favor de la empresa."

"4º.—CUADRO Nº 7

TRENES QUE SALEN SEMANALMENTE DE CALERA AL NORTE, CAPACIDAD Y PASAJEROS

Nº del tren	Día de la Semana	Tipo	Destino	Capacidad de pasajeros	Nº de personas que viajan
43	Lunes	Mixto	Coquimbo	120	120
15	"	Automotor	La Serena	88	88
15	Martes	"	"	88	88
5	"	Ordinario	Iquique	250	250
43	Miércoles	Mixto	Coquimbo	120	120
15	"	Automotor	La Serena	88	88
11	Jueves	"	"	96	96
15	"	"	"	88	88
3	"	Ordinario	Iquique	250	300
43	Viernes	Mixto	Coquimbo	120	120
15	"	Automotor	La Serena	88	88
15	Sábado	"	"	88	88
9	"	Ordinario	Antofagasta	250	300
15	Domingo	Automotor	La Serena	88	88
11	"	"	"	88	88
1	"	Mixto	Iquique	250	250
Totales				2.160	2.310

Fuente: Ferrocarriles del Estado".

"5º.—CUADRO Nº 8

TRENES DE PASAJEROS DEL NORTE A LA CALERA

Nº del tren	Día de la Semana	Tipo	Destino	Nº de personas que viajan	Capacidad de pasajeros
16	Lunes	Automotor	La Serena-Calera	88	88
10	"	Ordinario	Baquesano-Calera	250	250-300
16	Martes	Automotor	La Serena-Calera	88	88
44	"	Mixto	Coquimbo-Calera	120	120
8	"	Automotor	Chañaral-La Serena	88	88

16	Miércoles	"	La Serena-Calera	88	88
2	"	Directo	Iquique-Calera	250	300
12	"	Automotor	La Serena-Calera	96	96
16	Jueves	"	La Serena-Calera	88	88
44	"	Mixto	Coquimbo-Calera	120	120
16	Viernes	Automotor	La Serena-Calera	88	88
8	"	"	Chañaral-La Serena	88	88
16	Sábado	"	La Serena-Calera	88	88
44	"	Mixto	La Serena-Calera	120	120
6	"	Ordinario	Iquique-Calera	250	250-300
12	"	Automotor	La Serena-Calera	96	96
34	Domingo	Mixto	Baquadano-Ovalle	120	120
16	"	Automotor	La Serena-Calera	88	88
4	"	Ordinario	Iquique-Calera	250	250-300
			Total	2.464	3.414-3.564

El señor SCHAULSOHN (Presidente).
—Puede continuar Su Señoría.

El señor AGUILERA.—Finalmente, señor Presidente, parte del trastorno económico y comercial que acarrearía el levantamiento de la red a los pueblos o departamentos de Illapel, Combarbalá, Ovalle y Coquimbo y La Serena y a la movilización de sus habitantes, nos asaltan fuertes dudas de que éste no sea sino su primer paso. Posteriormente vendrá un nuevo Consejo que levantará el otro tramo ferroviario de La Serena al Norte por antieconómico. Además, señor Presidente, esto traerá aparejada la censantía de cientos de obreros y empleados y pérdidas cuantiosa para la Empresa de toda sus últimas inversiones en la renovación de su material. Por otra parte, actualmente la Empresa, con todas sus deficiencias, ha logrado mantener regularizados los fletes de la locomoción particular.

Por estas razones, señor Presidente, solicito que se envíen oficios al señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción y al "COPERE" del norte, a fin de que 1º, reconsideren sus estudios para suprimir el tramo de vías de Calera a La Serena; 2º, revisen los actuales fletes de

privilegio que gozan las compañías fierreas de la zona; 3º, se terminen los contratos que han obtenido las compañías "Santa Fe" y "Santa Bárbara" para contratar personal, comprar locomotoras y carros y usar las líneas de la empresa, pagando un peaje muy reducido, pues con estas facilidades se dan el lujo de hacerle competencia a la empresa en su propia casa, levantándole los fletes. Hoy la empresa cuenta con suficientes locomotoras, equipos y personal y está en condiciones de hacer el transporte de unos 5 millones de toneladas de fierro y 2 millones de minerales de cobre. Revisando las tarifas, sólo con esos fletes, tengo la seguridad de que la red norte dará ganancias suficientes para probar que no es antieconómico el tramo que se quiere eliminar.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).
—Se enviarán los oficios solicitados, en nombre de Su Señoría.

Ha llegado la hora de votar los proyectos de acuerdo.

3.—RENUNCIA Y REEMPLAZO DE MIEMBROS DE UNA COMISION

El señor SCHAULSOHN (Presidente).

—Solicito el asentimiento unánime de la Sala para dar cuenta de un cambio de miembros de una Comisión, antes de proceder a la lectura y votación de los proyectos de acuerdo.

Acordado.

El señor KAEMPFE (Prosecretario).—El Honorable señor Gormaz renuncia a la Comisión Especial Investigadora del Dólar. Se propone en su reemplazo al Honorable señor Gumucio.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Si le parece a la Honorable Cámara, se aceptarán la renuncia y el reemplazo.

Acordado.

4.—SITUACION DE LA EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO.—PROYECTOS DE ACUERDO

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Se va a dar lectura a los proyectos de acuerdo que han llegado a la Mesa.

El señor CAÑAS (Secretario).—Los señores Guerra, Musalem, Checura, Silva Ulloa, Aguilera, Ramírez, por el Comité Liberal; Valente, por el Comité Comunista; Sívori, por el Comité Demócrata Cristiano, y Mercado, por el Comité Radical, proponen el siguiente proyecto de acuerdo:

1º.—Oficiar al Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción para que deje sin efecto cualquiera medida que tienda a lesionar o suprimir la red ferroviaria norte.

2º.—Que el mismo señor Ministro adopte las medidas necesarias para mejorar la mencionada red ferroviaria, como asimismo, su material de arrastre y de transporte”.

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—Si le parece a la Honorable Cámara, y no se pide votación, se dará por aprobado el proyecto de acuerdo.

Aprobado.

Se va a dar lectura al segundo proyecto de acuerdo llegado a la Mesa.

El señor KAEMPFE (Prosecretario).—Los señores Rosales, Aguilera, Valente, por el Comité Comunista; Valenzuela, por el Comité Demócrata Cristiano, y Aravena, por el Comité Democrático Nacional, proponen el siguiente proyecto de acuerdo:

Considerando:

El debate realizado en la presente sesión especial en torno a “la situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado”, la Honorable Cámara de Diputados acuerda:

1º.—Darle el carácter de Comisión Especial Investigadora a la de Obras Públicas de la Honorable Corporación con el objeto de que conozca de todos los antecedentes y denuncias que se han formulado, realice las investigaciones que procedan y evacue, dentro de un plazo de sesenta días, un informe sobre estas materias, sugiriendo todas aquellas medidas destinadas a mejorar la situación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

2º.—Enviar oficio al señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, solicitándole que se suspenda toda medida tendiente a levantar vías ferroviarias o a enajenar bienes de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado hasta no conocer el informe de la Comisión de Obras Públicas de la Honorable Cámara.”

El señor SCHAULSOHN (Presidente).—En votación el proyecto de acuerdo.

Si le parece a la Honorable Cámara, se dará por aprobado.

Aprobado.

Habiéndose cumplido el objeto de la presente sesión, se levanta.

—Se levantó la sesión a las 13 horas y 2 minutos.

Crisólogo Venegas Salas,
Jefe de la Redacción de Sesiones