

# Sesión 18.ª Ordinaria, en Miércoles 23 de Junio de 1943

(Sesión de 14.30 a 16 horas)

## PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES OPITZ Y CHIORRINI

### INDICE GENERAL DE LA SESION

- I.—Sumario del Debate.
- II.—Sumario de Documentos.
- III.—Actas de las Sesiones Anteriores.
- IV.—Documentos de la Cuenta.
- V.—Tabla de la Sesión.
- VI.—Texto del Debate.

### I.—SUMARIO DEL DEBATE

1.—La Cámara entra a ocuparse del objeto de la presente sesión: consecuencias para la industria vitivinícola del alza del flete de los vinos, por los Ferrocarriles del Estado.

### II.—SUMARIO DE DOCUMENTOS

1.—Presentación suscrita por el número reglamentario de señores Diputados, en la que solicitan la celebración de sesión especial, para tratar de las consecuencias que acarreará para la industria vitivinícola, el alza del flete de los vinos, decretada por los Ferrocarriles del Estado.

### III.—ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

### IV.—DOCUMENTOS DE LA CUENTA

#### N.º 1. — PETICION DE SESION.

“Santiago, 22 de junio de 1943.

Señor Presidente:

En uso de la atribución que nos confiere el artículo 81 del Reglamento, solicitamos de V. E. se sirva citar a sesión para el 23 de junio, de 14.30 a 16 horas, a fin de tratar de las consecuencias que acarreará el alza

del flete de los vinos, en un 100 por ciento. (Fdos.): Fernando Maira, Hugo Arias, Jorge Salamanca, Aurelio Benavente, A. Chiorrini, A. Gardeweg, Ramón Olave, Pedro Opasso, Eduardo Alessandri, Gustavo Olivares, René León, G. Donoso, Juan Smitmans, Alfonso Salazar, Manuel Montt, Carlos Atienza, Camilo Prieto, Pedro García de la Huerfía, Rafael del Canto, Alfredo Silva Carvallo, Raúl Yrarrázaval, Z. Urrutia, Francisco Palma S., Juan Valdés Riesco, Rafael Cifuentes, Alfredo Cerda, S. Correa Larrain, Héctor Correa Letelier y Alfredo Brahm”.

### V.—TABLA DE LA SESION

Consecuencias para la industria vitivinícola del alza del flete de los vinos por los Ferrocarriles del Estado.

### VI.—TEXTO DEL DEBATE

#### I.—CONSECUENCIAS PARA LA INDUSTRIA VITIVINICOLA DEL ALZA DEL FLETE DE LOS VINOS POR LOS FERROCARRILES DEL ESTADO.

El señor OPITZ (Presidente Accidental). — Corresponde ocuparse en esta sesión de las consecuencias que acarreará el alza, en un 100 por ciento, del valor del flete de los vinos.

Continúa la discusión producida sobre esta materia e iniciada ayer.

Ofrezco la palabra.

El señor RUIZ. — ¿No hay que aprobar la Tabla?

El señor OPITZ (Presidente Accidental). — No, Honorable Diputado...

El señor YRARRAZAVAL. — Pido la palabra.

El señor OPITZ (Presidente Accidental). — Puede usar de ella, Su Señoría.

El señor YRARRAZAVAL. — Sabemos, señor Presidente, que el país necesita medidas urgentes en favor del fomento de la producción.

Vemos que el actual Ministro de Hacienda ha dedicado su mayor empeño, precisamente, a la Corporación de Fomento de la Producción, de la cual tanto bien se espera para el país. Pero yo pregunto: ¿antes de crear nuevas industrias, no sería más razonable afianzar y fomentar las actuales industrias, o, por lo menos, impedir que estas industrias lleguen a un estado en que sea posible su desaparecimiento o su retroceso en gran escala?

La industria vinícola en Chile es, esencialmente, una industria de pequeños agricultores. No alcanzan a dos por ciento los propietarios de viñas que tienen una regular o gran extensión. De los 36 mil propietarios, sólo 640 son dueños de extensiones mayores de 20 hectáreas.

Esta industria, señor Presidente, alimenta a más de medio millón de habitantes del país. Y cualquiera medida que se tome en contra de ella, significará empobrecer y dificultar la vida de esta enorme porción de habitantes de la República.

Esta industria da trabajo, como se dijo ayer a más de 200 mil operarios; y los salarios, los impuestos y todos los rubros que se refieren a esta industria, la más importante de las industrias agrícolas, son de tal entidad que la más elemental prudencia indicaría evitar golpes como el que se pretende darle con el alza de las tarifas ferroviarias.

Las contribuciones sobre esta industria han aumentado en forma absolutamente desproporcionada con respecto al aumento de las contribuciones de las demás industrias.

Yo me imagino que algo habrá de influir en esto el deseo muy natural de los Poderes del Estado de disminuir lo más posible el alcoholismo en el país. En esto, estoy seguro, estamos absolutamente de acuerdo todos los Diputados, pero no son estas medidas las conducentes a ese objeto.

El alcoholismo nace de una falta de educación, que permite que una parte de la población tenga un enorme consumo de vino, desproporcionado con respecto a los demás grupos de la población.

Además, la producción vinícola de Chile no es para alarmar a nadie, porque hay una infinidad de países en el mundo que tienen igual o mayor producción por habitante.

Lo que perjudica en Chile la lucha antialcohólica es la falta de una conciencia y de una cultura que el Gobierno, cumpliendo un deber primordial, debe procurar a todos.

Dijé que las contribuciones sobre esta industria han aumentado en forma absolutamente desproporcionada con respecto a otras industrias.

En el año 1932, la industria vinícola soporta

ba un impuesto de tres millones ochocientos mil pesos; en el año 1938, este impuesto era de siete millones ochocientos mil pesos. y en el año 1942, alcanzó a ochenta y cinco millones de pesos; pero, como muy bien sabemos, hay una cantidad de otros impuestos que también afectan a esta industria, que elevan esta suma a ciento veinte y hasta ciento cincuenta millones de pesos.

Las utilidades de las grandes viñas que se han denunciado en esta Honorable Cámara, son efectivas. El costo es alrededor de setenta centavos por litro, y el impuesto que soporta cada litro es de sesenta centavos. En total resulta un peso treinta centavos. Más una utilidad de cuarenta y cinco centavos, se llega al precio de venta para los productores de \$ 1.75. Naturalmente que este precio de \$ 1.75 se recarga por el bodeguero, que vende a \$ 2.80, y por el comerciante, que termina pidiendo 5 pesos por el litro.

El alza anunciada de los fletes ferroviarios ha producido en muchas zonas vinícolas del país una alarma extrema, en forma que ya muchas transacciones pendientes se han dificultado y aun se han resuelto contratos.

Tenemos, por ejemplo, como prueba de esta alarma, la nota telegráfica enviada al señor Ministro de Agricultura por la Asociación Agrícola de la Zona Central, que dice así:

“Horacio Serrano, Ministro Agricultura. — Santiago.

Alza fletes vinos significa ruina industria vinícola esta zona. Indispensable se oiga interesados por cuanto costos producción son muy superiores precios actuales. Habiéndose anulado ya contratos vinos, debido alarma producida nuevos fletes, rogamos señor Ministro interponer sus influencias evitar se produzca desastre la más importante industria provincias Talca, Curicó, Linares y Maule.

Asociación Agrícola Zona Central. — (Fdos.): **CARLOS DE FERARI, presidente; JUAN C. BRAVO, secretario**”.

El señor CHACÓN. — ¡Entonces luego tendremos la huelga de los viñateros!

El señor YRARRAZAVAL. — Otro telegrama, dirigido al Ministro señor Bascañán dice así:

“Ricardo Bascañán. — Ministro de Fomento. — Santiago.

Alza fletes vinos tiene alarmados viticultores esta zona. Agradeceremos señor Ministro, antes aprobar alza, oír productores, pues costos de producción son muy superiores precios actuales.

Asociación Agrícola Zona Central. — (Fdos.): **CARLOS DE FERARI, presidente; JUAN C. BRAVO, secretario**”.

Por su parte, la Asociación Agrícola de Lontué, que está también empeñada en esta misma campaña, envió al Ministro de Agricultura la siguiente comunicación:

“Asociación Agrícola, Departamento Lon-

tué acordó apelar alta intervención US, para impedir alza arbitraria y ruinosa tarifa ferroviaria viños, anunciada Director Ferrocarriles. Ha llegado el caso hacer presente US, que industria vitivinícola, no obstante ser fomentada por Estado con su estación Enológica y escuelas viticultura, es injusta e inexplicablemente víctima verdadera persecución poderes y servicios públicos desde pocos años atrás. Así impuesto producción vinos que durante veinte años y hasta 1938, fué 2 centavos litro, es ahora 38 centavos. Vinos embotellados pagan Chile subidísimo impuesto adicional, no cobrado ningún otro país. Patentes municipales para venta vinos son verdaderamente abusivas y estimulan venta clandestina. Tarifas ferroviarias vinos han sido aumentadas en más 115 por ciento desde 1938 hasta hoy, y todavía pretén dese subirlas más. Sería error grave suponer vinos hayan logrado incremento precios como pense esas elevadas y excepcionales cargas; efectivamente en 1929 vinos tinto y blancos alcanzaron este departamento 85 y 95 centavos litro, respectivamente, lo que equivale 4 pesos de nuestra moneda actual y hoy día los mismos valen apenas un peso cuarenta y uno setenta y cinco; y todavía con las agravantes del fortísimo mayor impuesto vigente y del bloqueo que obliga a eliminar parte de las cosechas a precios muy inferiores costo. Recordamos que vitivinicultura procura trabajo sano, permanente, liviano y bien remunerado, a niños, mujeres y ancianos, más que cualquiera otra industria agrícola. Aumento tarifa ferroviaria que no sea general fuera ser excepción odiosa, equivale a nuevo y subidísimo impuesto vino, y sólo su anuncio ha provocado esta localidad baja \$ 8 por arroba perjudica enormemente productores. Esperamos intervención inmediata señor Ministro que agradeceremos anticipadamente.

Atentos saludos. — **Antonio Acevedo, Vice-presidente**."

Esta situación se ha considerado, señor Presidente, por varios Honorables Diputados con respecto a diversas provincias.

Yo quisiera referirme especialmente, a la provincia de Maule, en la cual el problema es infinitamente más grave de todo lo que los Honorables Diputados se puedan imaginar. Los efectos se notan mucho más en la provincia de Maule, porque prácticamente allí no hay otra industria grande, y todas las viñas son extremadamente pequeñas.

La mayoría de los viñedos de Maule, la casi totalidad, son de rulo y de cerros, y están en muy mala situación tributaria a causa de que se carga con el mismo tributo a todas las vidas de una comuna sin considerar que dentro de una misma comuna, —como es el caso de Empedrado y Constitución—, puede haber buenos y malos viñedos,

algunos tan malos, que una familia modesta no puede mantener con ellos ni aún haciendo los mayores sacrificios y trabajándose personalmente.

Es sabido el caso producido por este absurdo tributario, de un modesto agricultor de la zona de Nirivilo que tuvo necesidad de vender su viña para poder pagar los impuestos y los bloqueos de vinos de los años anteriores; se trataba de un hombre modesto, que no tenía más de cuatro cuadras de viña, y que tenía que venderlas junto con una yunta de bueyes y el mobiliario de su casa, para poder pagar este impuesto totalmente absurdo.

La provincia de Maule, que vive muy aislada y ha sido pospuesta siempre por los Poderes Públicos, por el hecho de no dar al valle central y ser una provincia de reducida población, sufriría con esta alza de fletes un golpe en su industria vitivinícola que nada podría reparar, ni las medidas más urgentes que se tomaran después.

La producción corriente de las viñas en la provincia de Maule es de 50 a 70 arrobas por hectárea, en vez de 200 o más arrobas que se producen en viñedos de otras zonas. Esta situación debe ser considerada.

Hay, por lo demás, algo que debe rectificarse en la forma más enérgica. Se ha dicho por el Gobierno que estos fletes hasta ahora no han sido alzados. Yo no sé cómo se puede afirmar un hecho tan extremadamente falso.

Tengo aquí, a la mano, un oficio que envió el ex Ministro de Fomento, señor Schnacke, la respuesta a una petición mía, y pediría a la Honorable Cámara que acordara incluirlo en el Boletín y en la versión oficial. En este oficio se indican las alzas de los fletes ferroviarios durante los últimos cinco años.

El señor OPITZ (Presidente accidental). — Si le parece a la Honorable Cámara se insertaría el documento a que se ha referido el Honorable Diputado en el Boletín y en la versión oficial.

#### Acordado.

El documento a que se refiere el cuadro anterior, es del tenor siguiente:

"República de Chile,  
Ministerio de Fomento.

Santiago, 16 de mayo de 1942

En contestación al oficio de V. E. N.º 29, de 29 de abril pasado, relacionado con la petición del Honorable Diputado señor Raúl Yrarrázaval, para que enviara a esa Corporación un cuadro comparativo de las siguientes tarifas ferroviarias que han regido entre Cauquenes y Santiago, en el mes de abril de 1938, 1940 y 1942, a continuación transcribo a V. E. el cuadro enviado sobre el particular por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

Año	Pasaje 1.a clase	Pasaje 3.a clase	Equipaje 100 Kgs.	Harina flor tonelada	Trigo tonelada
1938	\$ 73.80	\$ 27.80	\$ 52.40	\$ 88.33	\$ 74.90
1939	85.20	31.80	60.60	99.08	83.80
1940	85.20	31.80	60.60	99.08	83.80
1941	113.00	32.60	78.30	101.12	84.80
1942	150.00	45.00	120.00	149.40	126.25

Año	Carbón vegetal tonelada	Vino tonelada	Leña uso industrial tonelada
1938	\$ 46.40	\$ 108.40	\$ 46.40
1939	52.00	120.80	52.00
1940	52.00	120.80	52.00
1941	53.10	154.30	72.90
1942	72.22	233.37	106.20

Saluda Atte. a V. E. — (Fdo.): Schnake.

A S. E. el Presidente de la Cámara de Diputados".

El señor YRARRAZAVAL. — Esto prueba que las tarifas de los Ferrocarriles del Estado —no todas las que están en el oficio se refieren a los vinos—, han sufrido un alza que excede del 100 por ciento en estos últimos 4 años.

El señor RUIZ. — En el caso de los vinos, no se trata propiamente de un alza de tarifas. Lo que ha ocurrido es que los vinos y otras bebidas alcohólicas gozaban de ciertas rebajas, hasta hace poco, y ahora sólo se les quiere aplicar las tarifas que les corresponden.

El señor YRARRAZAVAL. — No. Está equivocado, Su Señoría. No sólo se trata de rebajas...

El señor RUIZ. — Me he referido al caso de los vinos.

El señor YRARRAZAVAL. — Los datos estadísticos que tengo a la mano, son los siguientes: En el año 38, el transporte de 1,000 litros, desde Cauquenes a Santiago, costaba \$ 108; en el año 39, \$ 120.80; en el año 40, se mantuvo el vino; valor en el año 41, \$ 154.30, y en el año 42, \$ 233.57. Esta tarifa es la que se quiere alzar de un golpe a \$ 500.

Por último, señor Presidente...

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

¿Ha hecho el cálculo, Su Señoría, de cuánto se va a recargar el precio de un litro de vino con la nueva tarifa?

El señor YRARRAZAVAL. — Evidentemente. El cálculo está hecho. Lo indicaron ayer casi todos los Diputados que participaron en el debate.

El señor ARIAS. — ¡20 centavos!

El señor YRARRAZAVAL. — Mucho más señor Diputado.

— HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor YRARRAZAVAL. — Por último, señor Presidente, se ha dicho por la Empresa de los Ferrocarriles, algo que es enteramente falso, al referirse a la provincia de Maule, que represento.

Se ha dicho que la competencia motorizada obliga a los Ferrocarriles del Estado a bajar sus tarifas.

El señor Presidente, que representa también a aquella zona, sabe muy bien que no hay caminos en ella, de manera que no puede haber competencia motorizada.

Además, junto al ramal a Constitución, ~~no es un ramal~~ es un ramal mal servido, de trocha angosta, y que cuenta con un equipo muy escaso, tampoco hay caminos.

No hay caminos transversales que unan el ferrocarril con los centros de producción. Respecto a Cauquenes...

El señor URIBE (don Damián). — Su Señoría habla de los caminos que necesitan...

El señor CHACON. — ¡Entonces el vino lo sacan por elevación!

El señor YRARRAZAVAL. — No es sólo que los caminos sean malos, sino que no existen caminos...

El señor CHACON. — ¡Habría que construir una flota de aviación para sacar el vino!

El señor YRARRAZAVAL. — ... y tampoco existen los puentes indispensables.

En estas condiciones, señor Presidente, no se puede hablar de competencia motorizada en toda esa provincia, esencialmente agrícola y sin caminos, que es Maule.

El señor CHIORRINI (Presidente accidental). — Ha terminado el tiempo del Comité Conservador.

El señor YRARRAZAVAL. — ¿Se podría prorrogar el tiempo del Comité de mi Partido, señor Presidente?

El señor CHIORRINI.— (Presidente Accidental). — Corresponde el turno al Comité Liberal.

Ofrezco la palabra.

El señor DONOSO.—Pido la palabra.

Esta alza de las tarifas ferroviarias del vino, señor Presidente, que ha motivado la sesión de ayer y la que actualmente estamos celebrando tiene, en realidad, mayor trascendencia que la que a primera vista pudiera parecer.

La Asociación Agrícola Central, en la primera sesión de este año, se había preocupado ya del problema que se le podría crear a los viticultores con los muchos gravámenes que les ha afectado.

Por este motivo, dicha Asociación encargó a uno de los miembros más distinguidos de su Directorio, señor Martín Pinochet Salgado, que hiciera los cálculos exactos, con minuciosidad, del verdadero costo de producción del vino.

Este estudio, entregado sólo hace quince días, dice que en la zona de Talca el costo de la arroba de vino es superior a 80 pesos.

En estas circunstancias los viticultores de la zona que represento, han debido alzar voces de protesta al ver que con esta alza de tarifas ferroviarias aumentarán aún más sus costos de producción. Hemos querido traer tal alarma a la Cámara, a fin de que el Gobierno comprenda que esta pequeña alza aparente de las tarifas ferroviarias es, tal vez, la gota de agua que va a colmar el vaso, la gota de agua que puede paralizar en definitiva una industria tan antigua y que contribuye en forma efectiva al incremento de la riqueza nacional.

El señor CHACON.— Al vino le echan agua por decálitros, y no por gotas, Honorable Diputado.

El señor DONOSO.— Pero hay, señor Presidente, un aspecto del problema que aún no se ha tocado en este debate y que a mi juicio merece que se detenga en ella la atención de los miembros de esta Honorable Corporación. Es la circunstancia o pretexto que ha manifestado la Empresa de los Ferrocarriles para justificar esta alza.

Ha dicho la Empresa que el alza que se ha propuesto tienen como razón el hecho de que hoy día, en que no existe la competencia del camión debido a la falta de bencina, puede la Empresa alzar libremente los fletes.

Y yo digo, señor Presidente, ¿es una razón el hecho de que, en un momento de emergencia como es éste, aprovechando justamente esta emergencia, se realice un alza semejante? ¿No hemos estado oyendo aquí, hace poco, a los Honorables Diputados de Izquierda gritar y protestar contra los especuladores que se aprovechan de la circunstancia de la guerra para obtener mayores utilidades? Sin embargo, hoy día vemos una Empresa del Estado que con total falta de consideración a la situación económica del país, da como razón para obtener mayores

utilidades la situación de emergencia que se le ha creado al país.

Yo creo, señor Presidente, que este es un problema muy grave y por esto he querido unir mi protesta como Diputado por Talca a la de los parlamentarios que ayer y hoy han hablado sobre esta materia.

El señor URRUTIA INFANTE.— Pido la palabra, señor Presidente.

El señor DONOSO.— El Honorable señor Urrutia va a ocupar parte del tiempo del Comité Liberal, señor Presidente.

El señor CHIORRINI.— (Presidente Accidental). — Puede usar de la palabra Su Señoría, dentro del tiempo del Comité Liberal.

El señor URRUTIA INFANTE.— Muchas gracias.

Señor Presidente:

En la sesión especial celebrada ayer por la Honorable Cámara, se pronunciaron interesantes discursos sobre la reciente resolución de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, de alzar en 100 o/o las tarifas de transportes de los productos vinícolas; alza, que como quedó demostrada con argumentos incontrarrestables basados en la estadística, es perjudicial para esta industria y que vendrá a producir serios e insubsanables trastornos en esta rama de nuestra economía agrícola.

Representante en esta Honorable Cámara de una provincia que concurre en forma importante al desarrollo de las diferentes actividades nacionales, no podría permanecer indiferente ante esta medida inconsulta e inconveniente que hiere en forma vital a la vitivinicultura, que es principal fuente de producción de la provincia de Concepción.

En efecto, Honorables Diputados, la provincia de Concepción cuenta con departamentos y con regiones cuyo único cultivo agrícola posible es la viticultura. Aun más, si se eliminan las industrias carboníferas de Lota y Coronel y los grandes centros industriales — especialmente de tejidos — de Tomé, Concepción y Chiguayante, el resto de la provincia de Concepción está dedicado en forma casi exclusiva a la labor viñatera, que ahora está amenazada de muerte por la reciente resolución que comentamos. Así tenemos el departamento de Yumbel en toda su gran extensión, las comunas de Coelemu y de Florida y gran parte de los departamentos de Concepción y de Tomé dedicados a esta producción.

Debo hacer presente a la Honorable Cámara que en razón de las condiciones del suelo, en toda esta provincia no es posible comercialmente otro cultivo que el de la vid, el cual se ha venido desarrollando en forma paulatina desde los tiempos coloniales.

Cabe señalar, señor Presidente, que la propiedad agrícola de la provincia de Concepción está excepcionalmente subdividida. Es así,

pues, que la viticultura está en esa provincia, que tengo la honra de representar en esta Honorable Corporación, en manos de innumerables pequeños propietarios, cuyo único sostén, cuyo único medio de procurar la educación de sus hijos cuyo único recurso para reunir sus economías para el futuro, es la pequeña utilidad obtenida con ímprobos esfuerzos en el cultivo de su pequeña propiedad.

Esta situación del viñatero de la provincia de Concepción está agravada por la circunstancia de tener pésimos medios de comunicación. En efecto los caminos de esta provincia son intransitables en invierno y de tránsito difícil aún en las épocas de verano y otoño y perjudican — en consecuencia — notablemente a ese pequeño propietario que tiene serias dificultades para hacer llegar sus productos a la estación ferroviaria más cercana, donde ahora se pretende que deje gran parte de su utilidad de hombre de trabajo honrado, para que vuelva a su modesta casa agobiado por el cansancio de un año de esfuerzos y abatido ante la triste perspectiva de tener que afrontar ingentes gastos de sustento y educación para los suyos con una entrada cercenada por la imprevisión de un Gobierno incompetente.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor URRUTIA INFANTE. — Rogaría al señor Presidente que, a su vez, rogara a los señores Diputados que tuvieran la debida deferencia para con el que habla y guardaran silencio.

El señor URIBE (don Damián). — Lo estamos escuchando con todo respeto.

El señor URRUTIA INFANTE. — Les agradezco la deferencia que manifiestan Ss. Ss. en estos instantes.

UN SEÑOR DIPUTADO. — ¡Es tan interesante el problema! ¡Su solución es la salvación de Chile!

El señor URRUTIA INFANTE. — Exactamente. Si no es la salvación de todo Chile, por lo menos lo es de una parte no pequeña de la ciudadanía.

El Gobierno, señor Presidente, con cierta habilidad de maquiavelismo de mal gusto, ha aceptado esta alza de tarifas para que la Empresa de los Ferrocarriles pueda hacer frente con esta mayor entrada a un aumento de los salarios de sus obreros, colocando — en consecuencia — a los viñateros en contra de esa aspiración de mejor salario; porque es de presumir que se sabía que esta medida no iba a ser aplaudida por los viñateros, pues en caso contrario, significaría que desconoce el problema y que solamente tiene a manos soluciones simplistas, propias más bien de improvisados disfrazados de estadistas que de verdaderos hombres de gobierno con conocimientos cabales de los problemas nacionales y de criterio ecuaníme y justiciero.

Las aspiraciones de mejor salario de los obreros ferroviarios bien puede ser que sean justas, ya que la política desacertada del Gobierno hace insuficiente todo salario o sueldo ante la cons-

tante y progresiva alza del costo de la vida; búsquese, pues, otro financiamiento, pero no se grave de esta suerte a una rama de la agricultura que necesita ayuda y no cerrojos de asfixia.

Con esta medida se hace aparecer a los viñateros como contrarios a un financiamiento para aumentar salarios. Se sigue creyendo en la prédica intencionada de que esta rama de la agricultura está en manos de unos pocos. Ayer varios Honorables Diputados probaron con la argumentación inexorable de los números que gran parte de la industria vinícola está en manos de pequeños y modestos propietarios. Hace pocos momentos el Honorable Diputado por Maule, señor Yrarrázaval nos decía que el 98 o/o de los viñateros son pequeños propietarios. Yo invito a los hombres de gobierno que dirijan su vista a la provincia de Concepción, provincia esencialmente vinícola y de pequeños propietarios y que aprecien, en conciencia, si estos modestos ciudadanos colaboran con tesón y abnegación ejemplares por el progreso nacional, puede sobrellevar esta nueva carga.

No me esplico, señor Presidente, esta actitud del Gobierno. Por un lado, en discursos pomposos radiodifundidos, a todo el país se anuncia protección a la industria y a la agricultura, y por otro, se aceptan medidas, que conducen a la ruina de estas actividades. Por un lado, en su afán populachero se propugna la subdivisión de la propiedad, y por otro se le resta con esta medidas a los pequeños propietarios toda posibilidad de un mayor progreso.

Quiero creer, señor Presidente, que esta alza de tarifas, no ha sido bien estudiada y que, en todo caso, es un gesto muy propio de este Gobierno: una solución de apremio sin estudio y sin preveer sus funestas consecuencias. Una frase más sobre la enorme lápida que le preparan sus propios errores.

El señor ROJAS. — ¿No hay otro que defienda la industria vitivinícola?

El señor GAETE. — ¿Terminó sus observaciones, señor Diputado?

El señor DONOSO. — Sólo era una interrupción, Honorable colega.

UN SEÑOR DIPUTADO. — Ya se les pasó el tiempo.

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

El señor ZEPEDA. — Sólo quiero decir, señor Presidente, dos palabras, para adherir como representante de la Provincia de Coquimbo, a las palabras de mi estimado colega y amigo, el señor Donoso.

La industria vitivinícola tiene un desarrollo importante en la Provincia de Coquimbo. Sus tierras son propicias para el cultivo de la vid y podría incrementarse esa industria que es riqueza, si en lugar de detener su desarrollo con resoluciones inconsultas, se le fomentara con medios adecuados.

El señor ROJAS. — ¿Oyó lo que dijo el señor Donoso?

El señor URIBE (don Damián). — Eso no fue lo que dijo el señor Donoso.

El señor ZEPEDA. — ¿Qué dice Su Señoría?

El alza proyectada de las tarifas ferroviarias

para los vinos es una medida que perjudicaría. Por una parte, a la industria vitivinícola y redundaría, por otra, en perjuicio del consumidor que tendría que pagar un mayor precio por el artículo.

El señor ROJAS.— El alza la van a pagar los intermediarios.

El señor ZEPEDA.— ¿Por qué no habla señor Diputado con voz más alta, porque no le alcanzo a oír?

El señor ROJAS.— Digo que esta alza de los fletes ferroviarios la van a pagar los intermediarios, que son los que mejor aprovechan de estos negocios. Ellos seguirían pagando a los productores los mismos precios de antes; de manera que éstos nada perderían.

El señor ZEPEDA.— Los intermediarios se defenderán cobrando más caro por el producto.

El señor ROJAS.— El consumidor es el pueblo. Su Señoría sabe que al pueblo en realidad, no le venden vino en ninguna parte a no ser el vino sintético que hacen en Santiago. El vino de buena uva lo llevan al extranjero.

El señor ZEPEDA.— La realidad es que se grava a una industria y por mi parte no acepto que se financien aumentos de sueldos con semejantes procedimientos.

El señor CHIORRINI.— (Presidente Accidental).— Ha terminado el tiempo del Comité Liberal.

Corresponde el turno siguiente al Comité Progresista Nacional.

Ofrezco la palabra.

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

El señor CHIORRINI.— (Presidente Accidental).— Dentro del tiempo del Comité Progresista Nacional, tiene la palabra el Honorable señor Maira.

El señor CHACON.— Yo había pedido la palabra, señor Presidente. ¿Si yo también soy viñatero!

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

El señor DIEZ.— ¿Me permite el Honorable Diputado?

El señor CHACON.— Han hablado una serie de Diputados, protestando con mucho calor, del alza del flete para el transporte de los vinos.

Pero lo cierto es que detrás de este problema se esconden los grandes viñateros, cuyo objeto es defender sus intereses de grandes productores de vino. La verdad es que no van a salir afectados los pequeños productores; son los grandes productores los que están absorbiendo empobreciendo y aniquilando a todos los pequeños vinicultores a que se refirió el señor Yrarrázaval. En el fondo, no hay aquí un espíritu de defenderlos. Más bien se trata de defender a los grandes viñateros, a los señores Dussailant y Rivas, en fin, a una serie de caballeros que sólo tratan de aumentar la población de borrachos, sifilíticos y tuberculosos.

El señor DONOSO.— No es posible, señor Presidente, aceptar que el Honorable señor Chacón

se exprese en forma injuriosa de personas que están ausentes de la Sala. Yo protesto de sus palabras.

El señor CHACON.— Desgraciadamente es la verdad, Honorable Diputado. Además, estos caballeros se están enriqueciendo a costa de los intereses de la nación. Lo único positivo que están haciendo estos caballeros es aumentar la población en la Casa de Orates...

El señor DONOSO.— Yo protesto especialmente por las palabras del señor Chacón, que afectan al señor Dussailant, quien, como Diputado por Talca, siempre sirvió los intereses del país.

El señor SANTANDREU (Vicepresidente).— Ruego al señor Donoso se sirva no interrumpir.

El señor ZEPEDA.— El señor Dussailant es un industrial esforzado, hijo de sus propios medios. Su talento y su capacidad organizadora le han permitido levantar una industria que es respetable y que contribuye poderosamente a los gastos de la nación. Es un hombre de negocios vastamente conocido en el país y honró este Parlamento aportando a los debates de interés su vasta cultura y su experiencia. No hay justicia en atacarlo como lo hace el Honorable señor Chacón.

El señor CHACON.— El señor Dussailant se enriquece a costa de los obreros y explota sus vicios. El Honorable Diputado confunde los intereses del país con los de un grupo reducido de oligarcas sin conciencia.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor DONOSO.— El señor Dussailant no puede defenderse y por esta circunstancia alzo mi protesta.

El señor CHACON.— Es muy conocido en esta Honorable Cámara, donde representa sus intereses, y también en los mercados viñateros, en las cantinas y restaurantes...

El señor DONOSO.— Su Señoría dice eso, porque sabe que el señor Dussailant no puede contestar. Yo le pido al señor Presidente que haga respetar el Reglamento.

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor URRUTIA INFANTE.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor CHACON.— Diga no más, Honorable colega.

El señor URRUTIA INFANTE.— Quería decir a Su Señoría que, por el afán de atacar a los hombres que, gracias a su esfuerzo, se han levantado en esta industria, está atacando a los pequeños propietarios.

El señor CHACON.— Eso no es efectivo, Honorable Diputado. Precisamente son Sus Señorías los que están argumentando que se va a saquear a los pequeños propietarios. En el fondo es todo lo contrario, porque el alza de los fletes de ferrocarriles sólo va a gravar a los grandes viñateros que tienen monopolios como el señor Dussailant y otros.

El señor PRIETO (don Camilo).— Su Señoría no conoce al señor Dussailant. No tiene derecho a expresarse en esa forma de un hombre labo-

rioso, honrado y progresista como él, quien honra a los buenos patrones de nuestro país y a los de cualquier país civilizado.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Ruego a los señores Diputados no personalizar.

El señor YRARRAZAVAL.— Son apreciaciones personales del Honorable señor Chacón, que no tienen ninguna importancia.

El señor CHACON.— Creo que el Gobierno tiene toda la razón cuando trata de aumentar el impuesto al transporte de los vinos.

Con el alza de fletes de los vinos, se beneficiará a un gremio de trabajadores que durante muchos años ha contribuido en forma mucho más efectiva que los grandes viñateros a la riqueza nacional del país: al gremio de ferroviarios.

Por todos estos motivos, nosotros, con relación a este problema, estamos de acuerdo con el alza de fletes, partiendo del punto de vista de que ella no va a afectar a los pequeños productores, por quienes nosotros tenemos en esta Honorable Cámara mucha deferencia, y que en su mayoría venden a los grandes sus cosechas en verde.

Por último, declaramos que en esta oportunidad, como en cualquiera otra, trataremos de proteger a los pequeños vinicultores del país.

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

El señor CHACON.— Con mucho gusto.

El señor YRARRAZAVAL.— Su Señoría no ha escuchado mis palabras. Explicué que el 98% de los propietarios de viñas son pequeños propietarios y sólo el dos por ciento son grandes propietarios.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Tiene la palabra el Honorable señor Fonseca.

El señor FONSECA.— El Honorable Diputado tiene razón en cuanto al número de propietarios, pero no en cuanto a la extensión de las viñas que cultivan.

Se dice, señor Presidente, que esta alza de fletes va a afectar a los trabajadores de las viñas que, naturalmente, son una inmensa cantidad en el país.

La verdad es que los trabajadores viven en condiciones terribles. Hace mucho tiempo que están en la miseria. Mas no se les puede afectar. Aún más constantemente son lanzados de su trabajo.

Yo visité la región del Sur y he visto despedidos a los trabajadores de viñas, deambulando de una viña a otra, pidiendo trabajo. Antes de que se dictara este decreto de la Dirección de los Ferrocarriles, aumentando las tarifas ferroviarias, ya se recurría a una serie de procedimientos para rebajar los salarios y despedir a los obreros.

Yo creo que es falsa la argumentación que se ha dado para tratar de torpedear esta alza de tarifas ferroviarias, gracias a la cual se van a mejorar los salarios de los ferroviarios, diciendo que va a afectar a los trabajadores agrícolas. Al contrario, esto no les puede perjudicar y creo que no les causa perjuicio porque los grandes viñateros no pueden reducirles más su ya tan bajo standard de vida.

Se ha argumentado que la mayor entrada que

signifique para los ferrocarriles está destinada para gastos burocráticos de estos servicios.

Creo que puede ser así, señor Presidente, y por esto es que quiero intervenir también en este debate, manifestando que debe solucionarse primeramente lo que respecta a los salarios bajos de los trabajadores ferroviarios.

Aprovecho esta ocasión para referirme también a la situación de los empleados y obreros de los ferrocarriles de Iquique a Pintados y de Arica a La Paz.

Desde abril, señor Presidente, estos ferrocarriles han sido incorporados por un decreto especial, a los Ferrocarriles del Estado. Sin embargo desde aquella fecha, a los obreros de estas dos empresas ferroviarias no se les ha incorporado a los Ferrocarriles del Estado para que gocen de los mismos beneficios que tienen éstos.

Estimo, señor Presidente, que la mayor entrada que los Ferrocarriles van a obtener con el alza de las tarifas de fletes de los vinos —medida de salud social, medida de higiene para nuestro país— debe servir para mejorar los salarios y hacer justicia a aquellos modestos trabajadores ferroviarios y en especial a los obreros de los Ferrocarriles de Iquique a Pintados y de Arica a La Paz.

Hace años que estos ferroviarios están luchando porque se les mejoren sus condiciones que están muy por debajo de las de los obreros de los Ferrocarriles del Estado. Se les ha postergado en forma injusta y nosotros debemos reparar este atraso.

Desde hace dos meses está en Santiago una delegación pidiendo que los obreros a que me refiero sean automáticamente incorporados a la planta de los Ferrocarriles del Estado.

Este impuesto pesa sobre los grandes monopolios de la producción y distribución del vino y no sobre los pequeños productores. Nosotros estamos dispuestos a defender en todo momento a estos viñateros chicos, que son absorbidos por los grandes monopolios. Esta disposición debe servir pues, para poner atajo a esta especulación que pesa sobre los pequeños productores de vino y sobre los trabajadores agrícolas.

Termino, señor Presidente, insistiendo en que la mayor entrada que va a percibir la Empresa de los Ferrocarriles del Estado sirva para mejorar los salarios de los obreros ferroviarios y en especial, para hacer justicia a los obreros y empleados de los ferrocarriles de Iquique a Pintados y de Arica a La Paz.

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

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Queda un minuto al Comité Progresista Nacional.

El señor LOYOLA.— ¿Me permite, para hacer una aclaración al Honorable señor Fonseca?

Tiene toda la razón Su Señoría al solicitar que se hagan extensivos a los obreros de los ferrocarriles de Iquique a Pintados y de Arica a La Paz los beneficios de que disfrutaban los obreros de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado; pero desgraciadamente la Empresa, que tenía un plazo de treinta días para dictar el Reglamento por el cual se haría el traspaso de estos Ferrocarriles a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, hasta este momento no lo ha hecho, de tal manera que todo depende de que la Empresa dicte este de-

creto reglamentario fijando las bases sobre las cuales se va a hacer este traspaso.

El señor FONSECA.— Exactamente, y van transcurridos noventa días y el decreto no se ha dictado. Por eso he intervenido en este debate, para pedir que cuanto antes se cumpla con esta disposición, que debió haberse cumplido dentro de los treinta días de que habla la ley, pero que todavía está pendiente.

El señor YRARRAZAVAL.— ¡Es culpa del Gobierno, que sus Señorías apoyan!

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

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

El señor ZAMORA.— Yo he oído con atención, señor Presidente, el debate que se ha planteado con motivo del alza de las tarifas de fletes de ferrocarril para el transporte del vino.

El Honorable señor Yrarrázaval decía que hay muy pocos dueños de viñas que sean viñateros grandes, y que la mayoría son pequeños viñateros. Yo concuerdo con el Honorable señor Yrarrázaval en que son pocos los dueños de grandes viñas y en que la mayoría son pequeños productores; pero también hay que observar que estos pocos dueños de grandes viñas son los que tienen mucho más de la mitad de la producción de vino del país. De manera que, si bien es cierto que con esta alza de fletes se va a afectar seguramente al gran viñatero, también lo es que ella no perjudicará al pequeño productor, que no transporta sus vinos porque los vende en la misma viña. Además hay que tomar en cuenta que la propia Ley de Alcoholes ha establecido un privilegio para las grandes viñas, pues rebajó el límite de lo que se consideraba venta al por mayor, de 400 litros que consultaba la ley anterior, a 200 litros, que es la cifra actual. Es decir, en este país se siguen estableciendo privilegios, a pesar de que la Constitución Política dice que todos son iguales ante la ley. En realidad, éste es el país de los privilegios y de ellos han disfrutado tanto los grandes terratenientes como los grandes viñateros.

Es natural que las leyes dictadas últimamente como la Ley de Defensa Nacional y otras que se han venido sumando a ella, hayan establecido mayores contribuciones a los vinos, y es natural también que no se haya hecho excepción y se hayan cargado los impuestos en forma general. Ahora bien, el impuesto general perjudica a los chicos, no solamente a los pequeños viñateros sino también a los pequeños agricultores, como ya lo manifesté en esta Honorable Cámara en una ocasión anterior, al contestar la afirmación del Honorable señor Marín Balmaceda, en el sentido de que la tierra estaba en extremo subdividida.

Decía entonces el Diputado que habla que era un error afirmar semejante cosa y recordando el censo de 1936, señalé las siguientes cifras: propietarios de 5,000 hectáreas o más de terreno 375; propietarios de mil hasta 5,000 hectáreas, 1,300; propietarios de 200 a 1,000 hectáreas, 3,300, y propietarios de no más de 200 hectáreas cada uno, 160,000.

De estas cifras se infiere que un grupo reducido de propietarios posee más del 80 por ciento de las tierras cultivables.

Otro tanto ocurre, señor Presidente, con las viñas. Si bien es cierto que existe un número con-

siderable de vinicultores, las cosechas que obtienen no influyen mayormente en la producción, por cuanto un número reducido de ellos, los grandes viñateros, obtienen un elevadísimo porcentaje del total de la producción de vinos.

El señor YRARRAZAVAL.— ¿Me permite Honorable Diputado?

En el caso de las viñas, no ocurre lo que Su Señoría ha afirmado: son 36,000 los propietarios, de los cuales solamente 640 tienen más de veinte hectáreas cada uno.

El señor ZAMORA.— Bien; pero esas viñas de ese grupo reducido de propietarios producen mucho, y el total es mayor que el de la producción de la gran mayoría de los vinicultores que poseen menos de doscientas hectáreas.

El señor YRARRAZAVAL.— Menos de veinte. Honorable Diputado.

El señor ZAMORA.— Debiera existir el propósito en la Honorable Cámara de defender a los pequeños vinicultores; pero tal temperamento desgraciadamente nunca ha sido aplicado. Cuando se ha legislado respecto de los vinos, nunca se han hecho excepciones en su favor.

Así tenemos que, en las provincias de Concepción, Bio-Bio y Malleco, y muy en especial en la primera, los pequeños vinicultores tienen sus tierras embargadas por cobro del impuesto a la cuota excedente de vinos, correspondiente a los primeros años de aplicación de la Ley de Alcoholes y Bebidas Alcohólicas. A pesar de que no existieron tales excedentes. A algunos propietarios ya se les han rematado sus tierras y, sin embargo, la Honorable Cámara aún no trata un proyecto que, en unión con otros parlamentarios de esas provincias presentara el Diputado que habla, tendiente a solucionar esta situación injusta para los pequeños propietarios de viñas afectados por el cobro de este impuesto al bloqueo de los vinos.

Sobre esto, también hay que decir algo porque cuando se dictó la Ley de Alcoholes y Bebidas Alcohólicas, estos grandes viñateros se aprovecharon de uno de los artículos de la ley, y procedieron, con gran audacia, a arrancar el 25 por ciento de sus viñas.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Ha terminado el tiempo de Su Señoría.

El señor ZAMORA.— Desee terminar mis observaciones, señor Presidente.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).

—Le corresponde el turno al Comité Socialista. Ofrezco la palabra.

El señor GAETE.— Pido la palabra.

El señor ZAMORA.— El Honorable señor Gaete me ha concedido unos minutos, señor Presidente.

Decía que los grandes viñateros se beneficiaron porque, incluso, arrancaron el 25 por ciento de sus viñas, para no pagar el bloqueo. Los viñateros chicos, en cambio, siguen pagando esa contribución.

He presentado un proyecto ante la Honorable Cámara para condonar las deudas de ese bloqueo.

El señor TRONCOSO.— Hay una excepción a favor de las extensiones inferiores a cinco hectáreas, Honorable Diputado.

El señor ZAMORA.— Creo que debe hacerse una revisión de las leyes que han gravado las viñas.

en perjuicio especialmente de los pequeños agricultores. Esto debe corregirse, si efectivamente existe el propósito de ayudarlos.

El señor YRARRAZAVAL.—¿Me permite un momento, Honorable señor Gaete, para rectificar una cifra?

El señor GAETE.—Va a usar de la palabra el Honorable señor Ruiz, Honorable Diputado.

El señor RUIZ.—He recibido una comunicación de uno de los miembros de la Unión de Obreros ferroviarios, señor Presidente.

En ella, el compañero Soto dice que el alza del flete de los vinos en realidad no es tal: pues lo que se ha hecho no es otra cosa que anular ciertas rebajas que tenían los vinos, las que aún se mantendrán en el sector de Curicó-Alameda.

Pero lo que más me interesa desde el punto de vista de los obreros, es dar a conocer a la Honorable Cámara la verdad sobre lo que se ha estado considerando en muchos sectores como un aumento excesivo de los jornales de estos obreros.

El aumento de los jornales, según su monto total, alcanza a la cantidad de 52 millones de pesos, aumento que se distribuye en la siguiente proporción, y esto es conveniente que lo conozcan los Honorables Diputados, para que, de una vez por todas, quede aclarado cuál es el verdadero aumento que los obreros ferroviarios han tenido.

A los obreros que ganan salarios de 18 a 27 pesos, les corresponde un aumento de jornal de 7 pesos...

El señor DIEZ.—¿A qué obreros se refiere, Su Señoría?

El señor RUIZ.—No le oigo, Honorable Diputado.

El señor DIEZ.—¿A qué obreros se refiere, Su Señoría?

El señor RUIZ.—A los obreros ferroviarios, Honorable Diputado.

El señor DIEZ.—Pero es que estamos discutiendo el alza de los fletes ferroviarios y no el aumento de los jornales de los obreros de la Empresa.

El señor RUIZ.—Es que a propósito de esta alza de los fletes, se ha discutido también el aumento de los jornales de estos obreros, Honorable Diputado.

El señor DIEZ.—Nadie ha discutido eso...

El señor RUIZ.—Sí, Honorable Diputado: se ha estado levantando aquí el fantasma de los aumentos excesivos de jornales...

El señor YRARRAZAVAL.—¡Nadie ha dicho eso!

El señor RUIZ.—Su Señoría acaba de decirlo, cuando expresó que esta alza de fletes tenía por objeto financiar el aumento de jornales de los obreros ferroviarios...

El señor DIEZ.—¡Eso es muy distinto!

—HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

—El señor OPASO.—¿Quién ha reclamado?

El señor RUIZ.—Perdóneme, Honorable Diputado. Pero yo deseo dar a conocer estos antecedentes, a fin de que la Honorable Cámara y el país los conozcan y puedan así formarse un elemento de juicio completo sobre este asunto, y puedan también opinar tanto los afectados como los no afectados...

El señor DIEZ.—¿Por qué Su Señoría no pide sesión especial para tratar este problema?

El señor RUIZ.—Su Señoría sabe que estas sesiones especiales se rigen por la Hora de Incidentes. Por lo demás, tengo perfecto derecho para usar de la palabra.

El señor DIEZ.—¡Pero no estamos en Hora de Incidentes, Honorable Diputado! Estamos en una sesión especial para tratar un objeto también especial.

El señor RUIZ.—Pero como le he dicho, esta sesión especial se rige por las reglas de la Hora de Incidentes; convendría que Su Señoría se levantara un poco el Reglamento...

También quiero dar a conocer a la Honorable Cámara que los obreros que ganan un salario de 31 a 32 pesos, reciben solamente un aumento de \$ 6 diarios.

El resto de los obreros que tiene jornales superiores a estas cantidades, solamente percibe un aumento de \$ 5 diarios.

En cuanto a las tarifas que se nacen aparecer como alzadas, se trata solamente de la derogación de algunas franquicias y de algunos privilegios que tenían muchas personas, entre las cuales, según me anota un Honorable Diputado, se contaban algunas con investidura parlamentaria y aún Ministros de Estado.

Estas personas, haciendo un mal uso de su autoridad, dictaban decretos en que se concedían ellos mismos rebajas especiales. Entonces lo que ha hecho la Empresa de los Ferrocarriles, para financiar un aumento muy justo y lógico de los sueldos de los obreros, por la enorme carestía de la vida, no es otra cosa que la de nivelar las tarifas a lo que corresponde manteniendo solamente algunas rebajas.

Deseo aprovechar estos minutos para dar a conocer a la Cámara un memorial enviado tiempo atrás a S. E. el Presidente de la República por la directiva de las organizaciones ferroviarias del Ferrocarril de Iquique a Pintados y de Arica a La Paz, con motivo de su anexión a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Conociendo este memorial y, como muy bien lo ha dicho...

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

¿Qué relación tiene ese memorial con el tema de esta sesión?

El señor RUIZ.—Tiene mucha, Honorable Diputado, porque el aumento de las tarifas ferroviarias se ha hecho para financiar el aumento de salario de los obreros.

El señor DIEZ.—Se puede buscar otro financiamiento.

El señor RUIZ.—Tal vez, Honorable Diputado, pero...

—VARIOS SEÑORES DIPUTADOS HABLAN A LA VEZ.

El señor YRARRAZAVAL.—La Empresa está en quiebra desde hace tiempo y para saldar sus desaciertos tiene que aumentar las tarifas.

El señor RUIZ.—En este memorial, los obreros piden que, de acuerdo con el decreto a que aludía denantes el señor Fonseca, se les reconozcan los mismos derechos que tienen los obreros de los Ferrocarriles del Estado, desde el momento en que estos ferrocarriles han sido anexados a dicha Empresa.

Con el Comité Progresista Nacional y el Honorable Diputado señor Morales San Martín, hemos presentado un proyecto de acuerdo hace ya cuatro sesiones y que se refiere a este mismo asunto.

Rogaría al señor Presidente que solicitara el asentimiento de la Sala para insertar en la versión oficial y en el Boletín el memorial a que me he referido.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Solicito el asentimiento de la Sala para insertar en la versión oficial y en el Boletín el memorial a que se ha referido el Honorable señor Ruiz.

El señor OPASO COUSINO.— ¿Es muy largo?

El señor RUIZ.— No. Honorable colega consta de una sola página.

El señor DONOSO.— ¡Y dos páginas más!

El señor RUIZ.— Si Sus Señorías lo desean puedo leerlo.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Acordado.

¿Terminó Su Señoría?

El señor RUIZ.— Sí, señor Presidente.

—El memorial que se acordó insertar dice.

**Peticiones que en conjunto presentan los personales de los ferrocarriles de Iquique a Pintados y de Arica a La Paz, con motivo a la reciente anexión a la Dirección de los FF. CC. del Estado.**

“Al Excelentísimo señor Presidente de la República.

Moneda-Santiago.

Excelentísimo Señor:

Personales ferroviarios de ARICA A LA PAZ y de IQUIQUE A PINTADOS, por intermedio de sus organizaciones sindicales Unión de Obreros Ferroviarios de Chile y Federación Industrial Ferroviaria, vienen con todo respeto ante el Supremo Gobierno a exponer y solicitar lo siguiente.

Que frente a la patriótica y atinada medida del Gobierno, al resolver la incorporación definitiva de todos los Ferrocarriles Fiscales de Administración Autónoma al régimen de la Dirección de los Ferrocarriles del Estado solicitamos que en caso de dictarse un Reglamento Especial para esos Ferrocarriles recién anexados, se consideren los puntos de vista que a continuación enumeramos.

1.0— Que, para una mejor fiscalización en el desenvolvimiento y desarrollo industrial de estos Ferrocarriles, coordinando su rendimiento y eficiencia desde la Dirección Superior, se hace indispensable que la nueva reglamentación contemple el cese inmediato de la actual autonomía de estas Administraciones.

En caso que por simplificación de los servicios bajo el control directo de la DIRECCION GENERAL de los FERROCARRILES DEL ESTADO, hubiese necesidad de reducción de personal de obreros o empleados, pedimos que éstos sean destinados a otras zonas de la red ferroviaria del Estado, manteniendo sus respectivas ocupaciones, grado y renta.

2.0— Que las franquicias de que hoy disfrutaban los personales de ambos ferrocarriles como ser derecho a asistencia médica, farmacéutica y hospitalaria para las familias, y el derecho a acumulación de su feriado legal en las mismas condiciones actualmente reglamentadas.

3.0— Nombramiento de una comisión mixta de operarios y funcionarios para que estudie el regla-

mento y organización de los servicios, previa comprobación en el terreno mismo de la marcha y necesidad de ambos ferrocarriles.

4.0— Que a fin de mantener un solo criterio en cuanto a la realidad de la unificación de los ferrocarriles, acordada por el Supremo Gobierno, se aplique con excepción del punto N.º 2 arriba indicado, la misma reglamentación de los ferrocarriles del Estado para el personal de Arica a La Paz y de Iquique a Pintados, incluyendo la nivelación de sueldos y jornales, al igual que el resto de todos los ferroviarios de la red fiscal.

5.0— Que para el mantenimiento de las plantas y escalafón del personal, tanto a contrata, como a jornal (empleados y obreros) se realicen los ascensos o promociones dentro del personal actualmente en servicio en cada uno de estos ferrocarriles, en forma independiente.

6.0— Que el personal que trabaja en planta de luz y fuerza eléctrica, servicio anexo del Ferrocarril de Arica a La Paz, determine los 1925 a la fecha, se mantengan en lo sucesivo, como hasta hoy, en su calidad de ferroviario, ya que han adquirido este derecho desde hace 18 años atrás, siendo también imponentes a la Caja de Fondos de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado.

Reiterando nuestras felicitaciones por la atinada medida del Supremo Gobierno al unificar los ferrocarriles de Chile en una sola organización industrial ferroviaria del Estado, esperando que las peticiones formuladas por los ferroviarios de los ferrocarriles de Arica a La Paz y el de Iquique a Pintados, sean favorablemente acogidos por el Excmo. Señor Presidente de la República.

Respetuosamente a Su Excelencia.

Firman las Directivas de los CONSEJOS FERROVIARIOS DE LOS FERROCARRILES DE ARICA A LA PAZ Y DE IQUIQUE A PINTADOS.

Roberto Alfaro Vera, presidente; Juan Boggero Vivanco, vicepresidente; Julio Lagos Cano, Sec. de Org. y Cont. David Rojas Jorquera, Sec. de Actas y Prensa; José Monteiro Martínez, Sec. de Cultura; Jacinto Silva Soto, Sec. de Finanzas; Honorato Cortez Salazar, Sec. de Relaciones.

Cabe hacer notar que esta determinación del Supremo Gobierno de anexar todos los FF. CC. de Administraciones Autónomas a la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, es considerado como un triunfo de los Personales de los Ferrocarriles de Iquique a Pintados y de Arica a La Paz, por cuanto que éstos desde hacía mucho tiempo venían planteando este problema al Gobierno desde los sucesivos Congresos Nacionales de los trabajadores chilenos (CONGRESO NACIONAL DE LA C. T. CH., año 39, Congreso Nacional Ferroviario en la ciudad de Talca el año 1940, y posteriormente en el año 1942 una comisión de los personales de Iquique a Pintados y de Arica a La Paz, junto a las peticiones de aumento de jornales, pago de gratificación de zona, etc., etc.) Incluyan esta sentida aspiración de pertenecer a la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado a fin de obtener una sola nivelación de sueldos y jornales a través de toda la red del Estado.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Tiene la palabra el Honorable señor Gaete.

El señor IRARRAZAVAL.— ¿Por qué no me concede una interrupción de un minuto, H. Sr. Gaete, para rectificar unas cifras?

El señor GAETE.— Pero si concedo interrup-

ciones de un minuto, no voy a disponer del tiempo necesario para desarrollar mis observaciones.

El señor YRARRAZAVAL.— Medio minuto, entonces.

El señor GAETE.— En ese caso está muy bien.

El señor YRARRAZAVAL.— Afirmé aquí, señor Presidente, que consta de la revista de Estadística que sólo hay 640 propietarios que poseen más de 20 hectáreas en Chile, en un total de 36.000. Esta cifra fué equivocadamente interpretada por el Honorable señor Zamora. Ella indica que solamente el dos por ciento de los propietarios de viñas son dueños de extensiones mayores de 20 hectáreas.

El señor CHACON.— Pero ese dos por ciento tiene más terrenos que el 98 por ciento restante.

El señor IZQUIERDO.— Su Señoría no tiene idea de esto.

El señor YRARRAZAVAL.— Además, señor Presidente, se dice por algunos señores Diputados que nosotros hemos atacado el alza de los sueldos y salarios de los servidores de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Esto es inexacto. Por el contrario, estamos de acuerdo en que la Empresa debe pagar salarios justos, pero también pedimos que se financie bien, que se evite el desperdicio que hay actualmente, y que de ninguna manera tome medidas tan absurdas como ésta, que van a la restricción de la producción del país.

El señor ROJAS.— ¡Siguen defendiendo a los viñateros!

El señor YRARRAZAVAL.— ¿Cuándo pide la palabra Su Señoría? ¡Tengo ganas de oírle hablar sobre este problema!

El señor GAETE.— He oído, señor Presidente, con verdadero interés las observaciones planteadas por los Honorables Diputados en esta Honorable Cámara durante el presente debate.

HABLAN VARIOS SEÑORES DIPUTADOS A LA VEZ.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Ruego a los señores Diputados se sirvan no interrumpir.

El señor GAETE.— Quiero que se respete mi derecho, señor Presidente.

El señor DIEZ.— No se le oye nada, señor Gaete.

El señor GAETE.— Digo, señor Presidente, que escuchado con mucho interés el debate producido alrededor de este problema, en primer lugar porque se trata de una industria que a mi juicio, y a juicio de los hombres que estudian las estadísticas del país y se preocupan de la producción nacional, tiene que llamar poderosamente la atención en un debate de esta especie.

Pero este problema podría ser descompuesto en dos aspectos, que ya han sido planteados en esta Honorable Cámara: en primer lugar, el alza de los fletes de los vinos, que algunos señores Diputados estiman que es muy elevada. Yo no voy a calificar, señor Presidente, este punto de vista que es muy respetable para los señores Diputados que lo han planteado.

El otro aspecto es el que se refiere a la necesidad de alzar las tarifas de los fletes que actualmente pagan los vinos para solucionar las reivindicaciones de los obreros y empleados ferroviarios.

Yo estimo, señor Presidente, que tienen razón los que tratan de defender el primer punto de vista que he enunciado, vale decir, la industria vitivinícola, como la tienen también los señores Diputados que defienden la idea de que debieran

alzarse los salarios y sueldos de los servidores de los Ferrocarriles del Estado.

El señor DIAZ.— Entonces los damos en empate.

El señor GAETE.— Pues bien, señor Presidente, a mí me interesa manifestar que los salarios y sueldos de los obreros y empleados de los Ferrocarriles del Estado, deben ser aumentados.

Si bien es cierto que el aumento que tuvieron hace algún tiempo no está conforme con lo que los obreros deseaban, por lo menos en algo se mejoró la situación en que se encontraban.

Yo he recorrido sectores de los Ferrocarriles del Estado y veo que la Empresa y su Director han hecho muy poco por mejorar la situación del personal, especialmente en lo que a la vivienda se refiere.

No hace mucho, cuando estuve en Santa Fe, me reuní con algunos ferroviarios, más o menos cuarenta, y pude comprobar la forma detestable en que se encuentran sus hogares. Para esto sería indispensable, señor Presidente y Honorable Cámara, que el señor Director de los Ferrocarriles del Estado, con todos los antecedentes que tuviera a su alcance, hiciera un estudio general del estado de las viviendas de estos obreros y ordenara hacer nuevas construcciones en condiciones que permitan a estos trabajadores vivir humanamente.

El señor ARIAS.— El problema de la vivienda depende de la Caja de Previsión de los Ferrocarriles del Estado.

El señor GAETE.— No sólo de la Caja de Previsión sino también de la propia Dirección de los Ferrocarriles.

El señor ARIAS.— El organismo de previsión de los Ferrocarriles es la Caja.

El señor GAETE.— Hay dos aspectos que considerar: uno, es el que permite a la Caja de Previsión construir habitaciones, y el otro, la obligación que tiene la Sección Vías y Obras de los Ferrocarriles del Estado. Esto lo conozco perfectamente.

UN SEÑOR DIPUTADO.— ¿Me permite señor Gaete?

El señor GAETE.— Todo esto, como decía, ha quedado demostrado por los señores Diputados cuando han defendido uno u otro aspecto del problema.

Pero a mí me interesa plantear otro punto y es el que se refiere al aspecto general de la producción vitivinícola en nuestro país. Ha llegado el momento, a mi juicio, de que hagamos una revisión total acerca de la legislación que hemos dictado con respecto a esta industria.

Soy de los que creen— y advierto, por si algún mal pensado quisiera enrostrarme algo, que no tengo viñas, ni nada absolutamente que diga relación con ellas— que sí...

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Permitame, Honorable Diputado... Ha terminado el tiempo del Comité Socialista...

El señor GAETE.— ¿Cómo puede ser eso, señor Presidente, cuando empecé a hablar a las 15.37?

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Recuerde Su Señoría que su Comité cedió parte de su tiempo al Comité Progresista Nacional.

El señor MATUS.— Puede ocupar algunos minutos de nuestro Comité.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental).— Puede continuar Su Señoría, en el tiempo del Comité Democrático.

El señor GAETE.— Muchas gracias, Honorables colegas.

La verdad es señor Presidente, que hay que revisar toda la legislación de nuestro país referente a la industria vitivinícola.

Hay que amparar a esta industria, a fin de que cuente con todos los medios indispensables para poder desarrollarse en la mejor forma posible.

No importa que, en este instante, sea un determinado grupo de ciudadanos el que posea la riqueza de esta industria en nuestro país. Lo que importa, repito, es revisar con urgencia todos los aspectos de nuestra legislación que con ella se relacionan.

Decía el Honorable señor Zamora que los pequeños propietarios no habían podido obtener los recursos necesarios para pagar las contribuciones y demás gabelas que actualmente pesan sobre ellos. Sé que, efectivamente, esto es así. Sin embargo, el legislador ha seguido sordo y mudo ante esta evidencia.

Ahora bien, si hay algunas personas que tienen grandes viñas ¿no vamos a proteger esta industria porque la tienen esos determinados ciudadanos en nuestro país?

Estimo que debemos protegerla y terminar con lo que se ha dado en llamar bloqueo de los vivos, que es un absurdo, y proteger a los pequeños propietarios, especialmente.

No es posible continuar arrancando las viñas porque ésto significa, en la práctica, que estamos votando la riqueza y la producción de nuestro país.

El señor ZEPEDA.— Muy bien.

El señor GAETE.— Hay mercados para nuestros vinos en el extranjero. ¡Estimo que sí! Entregaré por el momento una lista de las entregas en algunos países.

Puedo asegurar que para nuestros vinos— no obstante que no hay una calidad pareja como sería de desear— hay mercados propios en Estados Unidos y en varios países de América. También los hay en el Japón, Inglaterra y otros países europeos, vale decir, que nuestros vinos han entrado en el mercado de casi todos los países del mundo.

¿No vale la pena pensar en la necesidad de estudiar en todo su conjunto el problema de la producción vinícola en nuestro país? ¿No es desgraciada la actitud de un país que arroja, que vota su producción? Si Chile ha sido favorecido por la naturaleza con buenos caldos, con buenos productos, ¿por qué los vamos a estar botando? ¿No hay trueque con otros mercados con los cuales podamos reafirmar nuestra producción? Claro que existe y debemos aprovecharlo en la mejor forma.

Pues bien, la Corporación de Fomento de la Producción, analizando esta situación y comprobando que no había seguridad para exportar estos vinos, ya que el tipo de ellos es totalmente disparate, y viendo, además, que se necesitan poderosos capitales— no los existentes de 50 o 100 millones de pesos, sino de mil millones o más— para adaptarse a la realidad de la industria vitivinícola, la Corporación, digo, ha tratado de organizar un consorcio, con el fin de abordar de una vez por todas este problema.

La Corporación de Fomento de la Producción empezó por aportar a una sociedad tres millones de pesos, que subió después, el 9 de abril a quince millones y, últimamente, se ha unido con el Instituto de Economía Agrícola, con un capital de veinte millones de pesos. Sin embargo, las cantidades anotadas, todos los fondos que se consignan con el objeto de obtener un vino de ex-

portación, un vino que sea de calidad, los encontramos insuficientes, dadas las enormes posibilidades de esta industria.

El debate planteado por algunos Honorables colegas que defienden un impuesto determinado y por otros que defienden la aplicación de una mejor escala de salarios para los trabajadores de la industria vitivinícola, me parece que debe ser abordado en toda su amplitud, contemplando equitativamente los intereses de la industria y los del obrero que debe tener un salario que corresponda al esfuerzo que desarrolla.

El propietario de las viñas debe tener la seguridad de un mercado de exportación. El Gobierno debe tomar la iniciativa para crear un consorcio que pueda responder a las demandas de colocación de estos productos en el exterior. Para ello es necesario tener capital suficiente que permita mantener guardados nuestros vinos tres, cuatro o cinco años o los años que sean necesarios. En seguida, se podrá exportar un tipo parejo de vinos, que no merezca ningún reclamo de la clientela que será segura y que prestigiará nuestros vinos en el extranjero.

Termino mis observaciones para dejar tiempo a mi Honorable colega señor Maira que cuenta con el asentimiento del Comité Democrático.

Ruego al señor Presidente se sirva solicitar el acuerdo de la Honorable Cámara para insertar en la versión oficial algunos antecedentes que tiene la Corporación de Fomento y que servirán para el mejor esclarecimiento de este problema.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental). Solicito el asentimiento unánime de la Sala para insertar los antecedentes a que se refiere el Honorable Diputado, en la versión oficial de la presente sesión.

Acordado.

Los antecedentes a que se refiere el acuerdo anterior, dicen así:

"CANTIDADES EXPORTADAS"

Países	Cajas	Litros
Argentina	630	29.216
Brasil	6.449	304.589
Bolivia	1.355	
Canadá	40	
Colombia	620	1.000
Costa Rica	99	
Cuba	802	2.428
Curacao	55	972
China	90	3.648
Ecuador	4.299	234.602
El Salvador	635	
Estados Unidos	17.378	
Guatemala	100	
Haití	30	
Inglaterra	118	
Islas Bahamas	40	
Japón	100	
México	2.252	
Nicaragua	404	
Panamá	2.767	
Paraguay	508	
Perú	3.235	
Puerto Rico	625	
República Dominicana	182	
Uruguay	545	
Venezuela	270	
	<b>45.628</b>	<b>476.458"</b>

**"VALORES DE LOS VINOS FACTURADOS:**

Venta de vinos embotellados, parte entregada en bodega y parte fob.....	\$ 8.855.336.95
Venta de vinos en bordalesas, parte entregados en bodega y parte fob.....	2.730.369.63
<b>TOTAL .....</b>	<b>\$ 11.585.706.58</b>
Gastos de embarque .....	\$ 263.373.35
Seguros marítimos .....	224.121.30
Fletes marítimos .....	444.995.36
	<b>\$ 12.518.196.59'</b>

—En otro documento del Dpto. de Comercio y Transporte, de la Corporación de Fomento se dice:

"Para abordar el estudio de este problema se han tenido en cuenta, principalmente, las dificultades con que se ha tropezado para la colocación de nuestros vinos en los mercados externos, tomando como base la competencia de los vinos extranjeros— especialmente los franceses— y la conveniencia de aprovechar la actual situación, en que dicha competencia casi ha desaparecido, como consecuencia del estado de guerra.

Por otra parte, la experiencia ha demostrado que tanto las viñas, como los exportadores, no cuentan con las reservas de vinos de calidad, y tipos definidos para atender debidamente las exigencias de los mercados compradores.

La Sociedad proyectada tendrá como principal finalidad satisfacer los siguientes puntos:

- a) Ofrecer los vinos chilenos a precios inferiores a los de la competencia;
- b) Enviar sólo vinos de primera calidad;
- c) Uniformar tipos de vinos de exportación;
- d) Comerciar hasta donde sea posible, los vinos de exportación, conservando su denominación de origen y acreditar sus marcas;
- e) Organizar una propaganda adecuada en los mercados consumidores; y
- f) Disminuir los costos iniciales del vino destinado a la exportación y formar stocks".

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental)

—Tiene la palabra el Honorable señor Maira.

El señor MAIRA.— Señor Presidente, en la sesión de ayer deseaba haber formulado observaciones sobre este problema; pero, desgraciadamente, el tiempo no me lo permitió y ahora que me quedan escasos minutos me veré obligado a reducir las en todo lo que pueda.

Desde luego, quiero dejar plenamente establecido que no existe razón alguna para considerar este problema conjuntamente con la conveniencia o inconveniencia del aumento de sueldos de los obreros de los Ferrocarriles del Estado.

Este es un problema totalmente independiente del problema que tenemos que analizar, ya que, desde el punto de vista de la industria afectada por esta alza de tarifas, es la conveniencia nacional la que nos interesa.

Empiezo manifestando que los Parlamentarios radicales de la zona vitivinícola del país nos hemos preocupado de este problema y todos ellos, señor Presidente, me han encargado que haga estas observaciones en su nombre, y en representación de las provincias de Concepción, Nuble,

Maule y Linares principalmente porque en esas provincias es, precisamente, donde se encuentra un mayor número de propietarios de viñas de pequeña extensión y a ellos es a quienes más afecta, aunque no quiera reconocerse, el alza de los fletes de transporte del vino.

Saben los señores Diputados que esa zona, pobre en su constitución geológica, pobre en cuanto a la calidad de sus tierras, tiene como salvación de su industria vitivinícola la posibilidad de desarrollar su explotación en condiciones de rendimiento, por cierto, muy distante de aquellas de las tierras de la zona central, o más que eso, de las tierras de buena calidad de los alrededores de la capital.

Examinen los señores Diputados las consecuencias que esta alza de fletes significará para estos propietarios, que sólo en Concepción, provincia que yo represento, forman una cantidad de sobre 17.000 propietarios de menos de una hectárea. Para ellos, señor Presidente, para quienes el trabajo de la industria vitivinícola es sumamente difícil por la calidad de las tierras en que están plantadas las viñas, por la conformación del terreno que exige un mayor esfuerzo — ya que son viñas que deben ser trabajadas a mano, — por los cerros, por las dificultades del terreno mismo, por la cantidad de abono que se necesita para mejorar la condición de la tierra, en resumen, por el costo enorme que tiene para todos estos propietarios el producto obtenido, para ellos, digo, se recarga el flete alzado en una forma perfectamente bárbara por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, como me atrevo a calificarlo, y se les agrava así horriblemente su problema económico. De las grandes viñas embotelladoras, por desgracia para el país, van quedando pocas. Esto es algo que todos los señores Diputados han ido viendo a través del correr de los últimos años, principalmente en las industrias que están en los alrededores de la capital. Son las viñas elaboradoras.

Cerca de Curicó, en la zona sur del país, no existen.

Se trata de pequeños propietarios, señor Presidente, en su gran mayoría, que venden su vino sin elaborar, o sea, venden el vino en bruto, y los que lo compran necesariamente tienen que llevarlo al lugar de consumo, transportándolo por ferrocarril. ¿Qué va a pasar, si el comprador que va a adquirir el producto en zonas que — como digo — son de esfuerzo y trabajo, sabe que el transporte que va a tener que pagar por el vino al centro de consumo le cuesta ahora el 100 o/o más? El precio necesariamente tiene que irse abajo. Y esto, señor Presidente, no es una afirmación que se puede hacer así por así. Es una realidad que se ha producido ampliamente, porque ya la disminución del precio de este producto con la sola noticia del alza, significa una pérdida efectiva, enorme para una zona pobre, cuyo trabajo es enormemente difícil.

Ahora bien, señor Presidente, no se podría llegar a hacer un análisis completo del problema, sin referirse a la organización misma de la industria vinícola, a sus costos y a la forma cómo trabaja. Y también, señor Presidente — y esto sería lo justo—, hay que considerar el tratamiento que la industria vinícola ha recibido del Estado en materia de gastos sean éstos de fletes o de impuestos.

En efecto, es curioso anotar el hecho, señor Presidente, de que en los últimos años haya sido precisamente la industria vinícola la que ha servido para la aplicación de impuestos en proporción más subida que cualquiera otra industria particular. Ha sido ella a quien se le ha pedido toda clase de sacrificios económicos para obtener recursos en cantidades cuantiosas. Y todavía más, señor Presidente...

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

Hay pendiente un proyecto de acuerdo presentado en la sesión de ayer, y suscrito también por Su Señoría, que se leyó por acuerdo unánime de la Sala y que no se ha votado.

Ruego al señor Diputado se sirva dar un minuto de tiempo para proceder a esta votación.

El señor MAIRA.— Voy a terminar inmediatamente.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental). — Ya va a ser la hora de término de la sesión, señor Diputado.

El señor SECRETARIO. —El proyecto de acuerdo dice así:

“Oído el debate en la sesión extraordinaria sobre aumento de tarifas a la movilización del vino la Cámara acuerda:

Dirigir oficio al señor Ministro de Obras Públicas

y Vías de Comunicación a fin de que tenga a bien suspender el decreto sobre alza de tarifas ferroviarias referente al transporte de vinos, mientras se estudia un nuevo financiamiento para el gasto extraordinario de aumento de sueldos y jornales del personal de los Ferrocarriles”

El señor DIAZ.— No, señor Presidente; me opongo.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental). — Si para este proyecto no se pide segunda discusión, corresponde votarlo inmediatamente.

En votación.

El señor VEAS.— Estamos en la hora en que debe levantarse la sesión, señor Presidente.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental). — Estamos en votación.

El señor DIAZ.— ¿Así es que van a dejar sin aumento de salario a los ferroviarios?

—Votado económicamente el proyecto de acuerdo, fué aprobado por 29 votos contra 6.

El señor CHIORRINI (Presidente Accidental). — Aprobado el proyecto de acuerdo.

Habiendo llegado la hora, se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 16 horas.

ENRIQUE DARBOUY F.  
Jefe de la Redacción.

