

2.a Legislatura Extraordinaria

Sesión 12a. en Miércoles 9 de Mayo de 1945

(Ordinaria)

(De 16 a 19 horas)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES URREJOLA, DON JOSE FRANCISCO Y VIDELA LIRA

SUMARIO DEL DEBATE

1. El señor Martínez, don Carlos Alberto, se refiere a la anunciada alza de tarifas telefónicas y, a este respecto, hace ver la conveniencia de obtener la inclusión en la actual convocatoria del proyecto de ley sobre autorización para convenir con la Cía. de Teléfonos de Chile la modificación del contrato vigente.

A nombre del señor Senador, se acuerda oficiar al señor Ministro del Interior, reiterando los oficios anteriores en los que se le pidió tuviera a bien obtener la inclusión en la Convocatoria, del proyecto en referencia, acompañando los antecedentes dados a conocer, a fin de que se nombre una Comisión que revise los inventarios de esa Compañía.

El señor Lafertte pide se agregue su nombre al oficio solicitado.

2. El señor Azócar analiza el problema de las altas tasas de intereses en Chile, y hace ver que éste es un factor negativo en la economía nacional, pues gravita sobre la agricultura, la industria y, en general, sobre el desarrollo del país.

Propone como base para reducir los intereses, la estabilización de la moneda y la concentración de la industria bancaria, de acuerdo con las modernas orientaciones de la ciencia económica.

A indicación del señor Grove, don Marmaduke, se acuerda publicar "in extenso" el discurso del señor Azócar.

3. Se aprueba una indicación del señor Jirón, modificatoria de la que había formulado el mismo señor Senador, y que había quedado para segunda discusión, acerca del artículo 1.º transitorio del proyecto sobre nuevas rentas municipales.

Queda totalmente despachado este proyecto.

4. El señor Labarca (Ministro de Hacienda), contesta las preguntas formuladas en sesiones anteriores por los señores Larraín y Grove, don Marmaduke, acerca de la política que seguirá el Gobierno, en cuanto al valor del peso chileno en relación con el dólar, declarándose enemigo de una mayor desvaloración de nuestra moneda, tanto por la reducción a que ha llegado, produciendo el consiguiente encarecimien-

to de la vida, como porque tal procedimiento para mantener en actividad ciertas industrias, sólo lo estima aplicable en regímenes de libre comercio, y respecto de países que dispongan de medios reguladores de su balanza comercial. Expresa su optimismo respecto a la situación económica chilena en la postguerra, por las expectativas que presenta el mercado internacional.

A indicación del señor Lira, se acuerda publicar "in extenso" el discurso del señor Ministro de Hacienda.
Se suspende la sesión.

A Segunda Hora continúa la discusión, en tercer trámite, del proyecto sobre creación de la Empresa de Transporte Colectivo y adquisición de los bienes de la Cía. de Electricidad Ltda, afectos a los servicios tranviarios, y queda pendiente.

Se levanta la sesión.

SUMARIO DE DOCUMENTOS

Se dió cuenta:

1.—De un Oficio de la H. Cámara de Diputados en que comunica que ha prestado su aprobación a un proyecto de ley sobre modificación de la ley 6,922, en su artículo 1.º.

Pasa a la Comisión de Hacienda.

ASISTENCIA

Asistieron los señores:

Alessandri P., Arturo	Lafertte, Elías
Alessandri R., Fernando	Larraín, Jaime
Alvarez, Humberto	Lira, Alejo
Amunátegui, Gregorio	Martínez, Carlos A.
Azócar, Guillermo	Moller, Alberto
Bórquez, Alfonso	Muñoz Cornejo, Manuel
Correa, Ulises	Ortega, Rudecindo
Dominguez, Eliodoro	Ossa C., Manuel
Estay C., Fidel	Prieto C., Joaquín
Grove, Marmaduke	Rivera, Gustavo
Guevara, Guillermo	Rodríguez de la S., H.
Guzmán Eleodoro E.	Torres, Isauro
Guzmán C., Leonardo	Walker L., Horacio
Jirón, Gustavo	

Secretario: Alamirano, Fernando.
Prosecretario: González, D., Gonzalo.
Y el señor Ministro: de Hacienda.

ACTA APROBADA

Sesión 10.a, ordinaria, en 8 de abril de 1945.

Presidencia del señor Urrejola, don José Francisco.

Asistieron los señores: Alessandri P., Arturo; Alessandri R., Fernando; Alvarez, Amunátegui, Azócar, Bórquez, Correa, Cruz Concha, Cruzat, Domínguez, Durán, Estay, Grove, Hugo; Grove, Marmaduke; Guevara, Guzmán, Eleodoro E.; Guzmán, Leonardo; Haverbeck, Jirón, Lafertte, Larraín, Martínez, Carlos A.; Moller, Muñoz, Ortega, Prieto, Rivera, Rodríguez, Torres, Videla y Walker; y los señores Ministros de Interior, y de Hacienda.

El señor Presidente da por aprobada el acta de la sesión 8.a, ordinaria, en 24 de abril, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 9.a, ordinaria, en 25 del presente, queda en Secretaría, a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

Se dió cuenta, en seguida, de los siguientes asuntos:

Mensajes

Dos de S. E. el Presidente de la República:

Con el primero solicita el acuerdo constitucional necesario para ascender al grado de Capitán de Navío, al Capitán de Fragata de la Armada Nacional, señor Rolando Merino Pinochet;

Pasa a la Comisión de Defensa Nacional.

Con el segundo comunica que ha resuelto incluir, entre los asuntos de que podrá ocuparse el H. Congreso Nacional, en la actual convocatoria extraordinaria de sesiones, el proyecto de ley que autoriza a la Municipalidad de Curanilahue, para contratar un empréstito;

Se mandó archivar.

Oficios

Uno de la H. Cámara de Diputados, en que comunica que ha tenido a bien prestar su aprobación a un proyecto de ley que autoriza a la Municipalidad de Florida, provincia de Concepción, para contratar un empréstito;

Pasa a la Comisión de Gobierno.

Uno del señor Ministro del Interior, con el que contesta las observaciones formuladas por el H. Senador, señor Bórquez, en el sentido de que se incluya en la actual convocatoria extraordinaria, el proyecto de ley, iniciado en una moción de S. S., sobre reincorporación al Cuerpo de Carabineros de ex oficiales que hayan sido separados del Servicio por causas que no signifiquen la comisión de delito o actos de insubordinación o indisciplina;

Uno del señor Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación, con que contesta el oficio enviado a nombre del H. S. señor Walker, en el que insinuaba la conveniencia de que sean ejecutadas obras de defensa del pueblo El Monte, contra las crecidas del río Mapocho;

Quedan a disposición de los señores Senadores.

Moción

Una de los H. Senadores, señores, Eleodoro E. Guzmán y Cruzat, en la que inician un proyecto de ley sobre reconocimiento para los efectos de los quinquenios y del retiro, los servicios prestados en la Beneficencia Pública, al personal de las Fuerzas Armadas, siempre que no sean paralelos;

Pasa a la Comisión de Defensa Nacional.

Informes

Uno de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, recaído en el proyecto de acuerdo, que declara que sólo en virtud de una ley puede fijarse el número de años necesarios para jubilar;

Uno de la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley, aprobado por la H. C. de DD., sobre modificación del D. F. L. 245, relativo a Rentas Municipales;

Quedan para tabla.

Solicitudes

Una de don Eduardo E. Guerra Herrera, en que agrega antecedentes a su presentación anterior;

Se mandó agregar a sus antecedentes.

Incidentes

El señor Presidente da cuenta oficial del hecho de haber cesado la lucha en Europa,

y rinde, con este motivo, un homenaje, a las Naciones defensoras de la Democracia.

Usan, en seguida, de la palabra, adhiriendo a este homenaje en nombre de sus respectivos partidos los señores Guzmán, don Leonardo; Walker, Amunátegui, Lafertte, Domínguez, Estay y Azócar.

Usa, finalmente, de la palabra con este mismo objeto, y en representación del Gobierno, el señor Ministro del Interior y Canciller subrogante, don Alfonso Quintana Burgos.

A indicación del señor Presidente y como complemento del homenaje anterior, se acuerda levantar la sesión.

Se levanta la sesión.

CUENTA DE LA PRESENTE SESION

Se dió cuenta:

1.o Del siguiente oficio de la H. Cámara de Diputados.

Santiago, 9 de Mayo de 1945.— Con motivo de la Moción, informe y antecedente, que tengo la honra de pasar a manos de V. E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

“**Artículo 1.o** Substitúyese en el artículo 1.o de la ley N.o 6.922, de 7 de mayo de 1941, la cifra “5.000” por la de “8.000”.

Artículo 2.o El mayor gasto que importa esta ley se imputará al exceso de rendimiento que producirá la Cuenta D|10-m, “Producto de Venta de Divisas”.

Artículo 3.o La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el “Diario Oficial”, sin perjuicio de lo dispuesto en el N.o 6.o del artículo 44 de la Constitución Política del Estado.

Dios guarde a V. E.— Dr. Brañes.— L. Astaburuaga, prosecretario.

DEBATE

PRIMERA HORA

—Se abrió la sesión a las 16 horas, 22 minutos, con la presencia en la Sala de 14 señores Senadores.

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

El acta de la sesión 10.o, en 8 de mayo, aprobada.

El acta de la sesión 11.a, en 9 de mayo, queda a disposición de los señores Senadores.

Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a la Secretaría.

—El señor **Secretario** da lectura a la Cuenta.

NUEVAS RENTAS MUNICIPALES

El señor **Urrejola** (Presidente).— Debo hacer presente al H. Senado que al final de la hora de Incidentes se efectuará la segunda discusión del artículo 1.º transitorio del proyecto que crea nuevas rentas municipales, solicitada por el H. señor Walker.

El señor **Lafertte**.— ¿Al final de qué hora se tratará sobre ese asunto?

El señor **Urrejola** (Presidente).— al final de la hora de Incidentes, en los diez últimos minutos.

En la Hora de Incidentes, ofrezco la palabra.

El señor **Martínez** (don Carlos Alberto). Pido la palabra.

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

POSIBLE ALZA DE TARIFAS TELEFONICAS

El señor **Martínez** (don Carlos Alberto).— No tengo yo la culpa de tener que ocuparme de un asunto que ya está siendo hasta cierto punto odioso. Me refiero a la pretensión tan sostenida de la Compañía de Teléfonos de conseguir una nueva alza de las tarifas telefónicas.

En diversas oportunidades he solicitado que se envíe oficio al señor Ministro del Interior, pidiéndosele que incluya en la Convocatoria un proyecto sobre esta materia, que está pendiente en el Congreso desde hace dos o tres años, y que fué enviado por el propio Ejecutivo. Dicho proyecto autoriza al Gobierno para llegar a la revisión del contrato vigente con la Compañía de Teléfonos de Chile. Cuando se mandó el oficio, a fines del año pasado, el señor Ministro del Interior contestó que el proyecto aludido se había enviado al Comité Económico de Ministros. Tres meses después, cuando consideré que era tiempo prudente para que este Consejo de Ministros hubiera estudiado el proyecto y lo incluyera en la Convocatoria Extraordinaria, solicité que se enviara un nuevo oficio al señor Ministro del

Interior, reiterándole la petición formulada anteriormente. La respuesta de este Secretario de Estado, que llegó en la penúltima sesión del H. Senado, decía que ese oficio se había enviado también al Consejo Económico de Ministros. Parece que es el caso de un estudio que no terminará nunca, porque después que el proyecto ha estado tres meses en el referido Consejo, sin que se haya sometido a ningún estudio, llegamos a ahora al término de este período de sesiones, y el proyecto no ha sido incluido en la presente Convocatoria.

Y ahora, una gran novedad: nada menos que el Consejo de Ministros, como si se tratara de uno de los grandes problemas nacionales, se ha ocupado del alza de las tarifas telefónicas. Yo sé que la Compañía de Teléfonos de Chile, que sólo es chilena en el nombre, paga en Chile a un buen número de "nativos" para que le sirvan de gestores de estas alzas de tarifas que le significan mayores entradas. Ellos están siempre alrededor del Gobierno. De ahí que yo estaba alarmado por la forma cómo el Gobierno se ha hecho el sordo a esta solicitud de inclusión en la Convocatoria del mencionado proyecto. En efecto, casi ha terminado ya la legislatura extraordinaria, y no lo ha enviado, y vemos, en cambio, que el Gobierno se preocupa, nada menos que en Consejo de Ministros, de la situación de esta "pobrisima" Compañía, para ir en su auxilio.

Según la reseña oficial publicada en la prensa el 4 de este mes, aparece que no obtiene el 10 o/o de las utilidades que autoriza el contrato, contrato leonino, como lo he manifestado y comprobado en diferentes oportunidades ante el H. Senado, y que no conoció en su oportunidad el Congreso. Conoció solamente las 4 o 5 líneas del Mensaje del Ejecutivo, que sólo decían: "Apruébase el contrato suscrito entre el Gobierno y la Compañía..."; pero las cláusulas de ese contrato no las conoció nunca el Congreso.

De ahí que cuando el propio Ejecutivo pedía en su Mensaje que se le autorizara para revisar este contrato, pudo tenerse la fundada esperanza de que se terminaría con los abusos de esta Compañía. Y por eso resulta más censurable la actitud actual del Gobierno, por cuanto fué el quién mandó el Mensaje solicitando la autorización del Congreso Nacional para revisar el contrato. De esto se deduce que ni siquiera tiene inte-

rés en que sus propios Mensajes sean despachados por el Congreso.

En cuanto a la afirmación que se ha hecho en el Consejo de Ministros de que esta "pobre" Compañía no percibe el 10% de utilidades, yo tengo datos —en realidad son muchos, pero voy a dar solamente algunos— que demuestran cómo esta Compañía va inflando en cada inventario su capital. Los materiales que tiene en su poder y los otros objetos que necesita para la extensión de líneas están recibiendo cada año en ese inventario un aumento de su avalúo.

Tengo aquí, por ejemplo, el rubro "Teléfonos". El tipo "Ericsson de pared", ese tipo antiguo que no llega a Chile desde el año 1912 —desde entonces no ha llegado un solo aparato de esa categoría— en el inventario de 1938 está avaluado en 233 pesos cada uno; en 1941 ha sido inventariado en 400 pesos, y en el año 1945, este mismo aparato, del que, como he dicho, no ha llegado uno solo desde el año 1912, está inventariado en 800 pesos. O sea, de 233 pesos en 1938, ha llegado a más de 800 pesos en el año 1945.

El "automático de pared", que es tan corriente en los negocios, de 173 pesos con que figuraba en el inventario de 1938, ha llegado a más de 500 en el inventario del año 1945.

Ahora bien, los "automáticos de escritorio", que existen en todas las oficinas, estaban avaluados en el inventario del año 1929 en \$ 63, en el inventario correspondiente al año 1938, en \$ 172, y, abísmese el H. Senado, en el inventario del año 1945 están avaluados en más de \$ 600.

En esta forma, no es de extrañar que la Compañía nos demuestre por medio de sus balances que no alcanza a obtener una utilidad del 10%. Pero yo pregunto: ¿ha nombrado, acaso, el Gobierno, alguna Comisión que revise los inventarios de esta Compañía a fin de cercionarse de las inflaciones que en ellos aparecen? Si ha habido tal inflación en los rubros relativos a aparatos telefónicos, ¿cuál no habrá sido la de las demás partidas? Y esto con el agravante de que los aparatos nuevos que ha adquirido la Compañía los ha comprado a una compañía subsidiaria que resulta ser la misma Compañía Chilena de Teléfonos. En consecuencia, no hay razón alguna para que el Consejo de Ministros se haya abocado al estudio del alza de las tarifas, como si se tratara de un problema nacional de gran trascendencia, cuando hay muchos proble-

mas de verdadero interés que el Gobierno no aborda. No hay razón alguna, tampoco, para que como resultado de este Consejo de Ministros se haya encargado S. E. el Presidente de la República y el señor Ministro del Interior de ir en auxilio de esta "pobre" Compañía, que no obtiene ni el 10% de utilidades que el contrato vigente le autoriza a percibir...

Frente a esta situación, quiero que nuevamente se dirija oficio al señor Ministro del Interior, acompañado de los antecedentes que he dado a conocer, a fin de que se nombre una comisión encargada de revisar los inventarios de esta Compañía correspondientes a los años pasados, y se compruebe así que no tiene derecho para acudir nuevamente, pidiendo el amparo y la autorización del Gobierno para alzar las tarifas telefónicas, con evidente perjuicio de los cien mil suscriptores que hay en el país.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Se enviará el oficio solicitado, acompañado de los antecedentes a que se ha referido Su Señoría.

LAS TASAS DE INTERES Y SU INFLUENCIA EN LA ECONOMIA GENERAL

El señor **Azócar**.— Hace mucho tiempo, alrededor de veinticinco años, cuando comencé mi vida parlamentaria, inicié un debate en la H. Cámara de Diputados a fin de obtener que algún día disminuyeran en nuestro país las tasas de los intereses al nivel que tienen en todos los países civilizados, y pronto voy a terminar mi carrera política, sin haber conseguido ni siquiera una iniciativa, de parte del Gobierno o de parte del Parlamento, para bajar la tasa de los intereses.

En repetidas oportunidades, cuando se han debatido estas materias, he aportado las opiniones más autorizadas, las de los más grandes economistas del mundo, de los economistas que viven y actúan y no de los que se acostumbra a citar por los partidarios de la difunta economía clásica. Muchas veces he traído también, para confirmar la tesis que sostengo, informaciones dadas por el cable acerca de las medidas que están tomando los Gobiernos de los distintos países, y he hablado de lo que han hecho los Parlamentos de otras naciones; pero no he tenido tal vez la elocuencia suficiente para impresionar al Parlamento de Chile a fin de que tome estas mismas iniciativas.

Recuerdo haber traído antecedentes sobre un interesante debate que hubo en el Parlamento de Suecia, patria de los grandes economistas. Afirmé, y es la verdad, que el Parlamento sueco, después de ese debate, acordó fijar en Suecia el interés del 3%. Inmediatamente la autoridad monetaria de ese país, el Banco Central, aceptó lo sostenido por el Parlamento y fijó la tasa del 3%.

Muchos de mis Honorables colegas, cuando termino de hablar en estos debates, me manifiestan su conformidad con lo que he dicho; recibo una cantidad de comunicaciones en que se me pide que continúe esta lucha, porque es indispensable terminar alguna vez con la usura en este país. Pero hay cobardía y tal vez sea yo el único que se atreve a tratar de estos problemas.

El señor **Grove** (don Marmaduke).— Su Señoría está bien acompañado por todos nosotros.

El señor **Azócar**.— No basta la compañía de algunos Honorables Senadores.

Si se supiera toda la importancia que tiene este problema, se haría lo que el Honorable Senado de Chile hizo una vez. Me refiero a aquel acuerdo que se tomó para hacer notar al Ministro de Hacienda de la época, que la tasa de descuento de 10 o/o no correspondía a la situación del país. Fui acompañado en esa oportunidad por un Honorable Senador Conservador, el señor **Cariola**, y el voto de la unanimidad del Senado obtuvo que el Banco Central bajara en seguida la tasa de los descuentos. Naturalmente, ello me costó muchas molestias personales, que son tal vez las que no quieren sufrir los demás parlamentarios. Porque el poder que la oligarquía bancaria tiene en este país es muy grande; pero, a pesar de ello, hay que reglamentarlo y vencerlo.

Pues bien, ahora puedo citar una alta opinión: la del Ministro **Anderson**, de Inglaterra, que acaba de pronunciarse sobre el particular; y "El Mercurio", el decano de nuestra prensa, que, cada vez que el Senador Socialista que habla dice que hay necesidad de bajar los intereses, sostiene que no se puede ir contra las leyes económicas y que no hay ninguna posibilidad de hacerlo, ahora ha publicado un artículo en que celebra las medidas tomadas en Inglaterra sobre el particular.

Hace muy poco, Lord **Keynes**, el primer economista inglés y, acaso, el primer economista del mundo actual, calificaba de gobiernos insensatos a los que no interve-

nían para bajar el interés. Al respecto, yo dije, hace ya tiempo: "No creo que nuestro Gobierno sea insensato; confío todavía en que tomará las medidas técnicas correspondientes para bajar el interés". Pero ahora, al despedirme de la vida política...

El señor **Domínguez**.— De la vida parlamentaria.

El señor **Azócar**.— Mi H. colega me dice que sólo desapareceré de la vida parlamentaria, pero yo confirmo lo dicho: al despedirme de la vida política...

El señor **Jirón**.— Solamente de la parlamentaria.

El señor **Azócar**.—... si no fuera por la amistad que durante tantos años me ha unido con el Presidente de la República, diría en este momento que si no se ha obtenido la baja del interés en nuestro país, ha sido porque el Gobierno es insensato e incapaz...

El señor **Rivera**.— ¡Dígalo no más...!

El señor **Azócar**.— Señor Presidente, decía así el artículo de "El Mercurio" a que me he referido:

"También anunció el señor **Anderson** el propósito de mantener bajo el tipo del descuento, para seguir la política de dinero barato, indispensable al mantenimiento de una alta actividad industrial".

Igual cosa he repetido yo en esta Sala en diversas ocasiones: en nuestro país no puede aumentarse la producción, ni pueden desarrollarse actividades como las agrícolas, industriales y comerciales, de que tanto necesitamos en este momento, sin bajar el interés. Porque, hoy día, el que trabaja en Chile a base de crédito, se arruina, o pasa a ser un mero servidor de la banca.

El actual Gobierno ha puesto de relieve la necesidad de producir más. Y en este sentido, señor Presidente, siempre lo he acompañado y creo que todos estamos absolutamente de acuerdo con él en lo que a esto respecta.

Pero, como decía en sesiones pasadas, no podemos mejorar el "standard" de vida de nuestro pueblo; ni estabilizar nuestra moneda, ni elevar los salarios de nuestra clase trabajadora, ni garantizar nuestros ahorros, si no empezamos por tomar las medidas técnicas correspondientes para producir más. Y una de ellas es, precisamente, bajar los tipos de interés, lo que ya se ha hecho en todos los demás países, incluso en Estados Unidos, el más grande de los países capitalistas.

En nuestro país, los profesores universi-

tarios no hablan de estas cosas, y la misma cobardía que existe entre nuestros políticos se hace sentir también en nuestra Universidad, que más que Universidad parece cementerio. En cambio, ¿de dónde salen en otras naciones estos movimientos de renovación, estas ideas "para el futuro"? En países como Inglaterra, de la Universidad de Londres, en Estados Unidos, de las diversas universidades norteamericanas. Son sus profesores los que escriben libros propagando los nuevos principios económicos y dando a conocer nuevas experiencias.

¿Qué hace nuestra Universidad a este respecto? ¿Qué han dicho nuestros profesores sobre estas materias fundamentales? Nada, absolutamente nada. El silencio es elocuente.

Y agrega el comentario de "El Mercurio": "A pesar de que la deuda nacional (de Inglaterra) se ha aumentado en más de un 300 por ciento, el interés del dinero se mantendrá en un nivel parecido al actual, que para la deuda nacional es del 2,3 por ciento".

Mientras tanto, Chile está pagando por el servicio de su deuda el 9 ó 10 por ciento, y, los bonos del Estado, hasta el 11 por ciento. Keynes, uno de los más grandes economistas, dice que en el futuro el interés tal vez desaparecerá.

Hace pocos días decía yo que en Inglaterra, como en todos los países, el interés del crédito a corto plazo es más bajo que el interés a largo plazo, y que oscila entre el medio y el tres cuarto por ciento. En nuestro país, señor Presidente, la banca, en el descuento de letras, está exigiendo hasta un 15 por ciento. Esto constituye la usura más vergonzosa, es un estigma para nuestro país, e indica inconciencia, incultura o ignorancia. El interés a largo plazo, para los bonos, es del 10 por ciento. El que contrae una deuda hipotecaria de un millón de pesos, recibe efectivamente 680 mil pesos. O sea, señor Presidente, que esto es una estafa, no legal o jurídica, si se quiere, pero sí una estafa moral. ¿Y qué ha hecho el Gobierno? ¿Ha tomado las medidas técnicas que se están tomando en todos los países en estos momentos? No, señor Presidente, sigue oyendo a los economistas muertos, a los ortodoxos, a los clásicos, que han sostenido que no existe ningún procedimiento técnico, ninguna medida posible, para detener el alza de los intereses.

Yo citaba en una ocasión el hecho de que

grandes economistas, que como profesores habían enseñado los principios clásicos, y habían declarado reiteradamente que tenían fe profunda en ellos porque se habían educado en esos principios, convencidos más tarde de su equivocación y llegado el momento de rectificar errores, tuvieron la entereza moral de confesar que lo que habían enseñado durante 15 años en las Universidades, debían rectificarlo ahora.

Pero en este país, porque los padres de un político, o sus abuelos, profesaron determinados principios económicos, se siguen sosteniendo, por tradición, esos mismos principios.

En estos momentos hay que tomar una serie de medidas coordinadas para detener la inflación; es preciso ante todo tomar una medida fundamental: la de bajar la tasa de los intereses. De otra manera, ¿cómo puede haber pequeñas utilidades con un alto interés? ¿Cómo puede haber bajas rentas de arrendamiento si los intereses son elevados? ¿Cómo bajar los precios de los artículos alimenticios si los intereses son altos? Los propietarios de edificios necesariamente tienen que protestar de que se les fije el 7 o/o como renta de esos edificios, si para construirlos hubieron de pagar el 12 o/o. Y tendrán razón, señor Presidente, mientras no remedemos esto. Mientras no haya un Ministro de Hacienda que tenga un concepto claro y técnico de estos problemas y, sobre todo, que sea audaz y valiente y no tema a los intereses creados de este país para tomar las medidas correspondientes a fin de bajar los intereses, será mentira, mil veces mentira — y no me rectifique la palabra mentira, señor Presidente, porque es parlamentaria y porque así hay que tratar estos problemas — toda promesa de disminución en el precio de los arrendamientos. Serán mentiras las promesas de precios más bajos en los alimentos, y será mentira que podremos mejorar el "standard" de vida de nuestros trabajadores.

Pero es necesario armarnos; yo sé que mi opinión no vale nada y por esto, aunque algunos de mis colegas me critiquen, traigo al Parlamento citas de grandes escritores en determinadas materias, y lo hago, señor Presidente, porque reconozco que mi opinión no es suficiente para rectificar los errores que se están cometiendo en materia económica. Conocen los Honorables colegas la opinión del gran economista Kemmerer; lo conocen especialmente los Honorables señores Grove, don Marmaduke y Alessan-

dri, don. Arturo. Pues bien, este hombre, que era ortodoxo y que alababa a los clásicos, se está convenciendo ante las realidades, está rectificando sus opiniones y sus ideas han evolucionado aún en algunas cosas que hace veinte años decía que eran sagradas y que ya nadie las podía tocar.

Debemos convencernos de que en materia económica estamos evolucionando, tal como ha evolucionado la propia guerra, porque ¿a qué se debe el triunfo de los aliados y por qué perdieron la guerra los alemanes? Tal vez cuando se escriba la historia se dirá que fué porque los primeros adoptaron la nueva organización, la nueva evolución, la nueva ciencia militar; en cambio, los alemanes fueron demasiado conservadores en su táctica, en su estrategia y en sus armamentos.

También es preciso evolucionar en la vida económica. Los principios de ayer no sirven ya para los momentos por que atraviesa el mundo. Hay principios nuevos, conceptos y medidas nuevas que debemos adoptar.

En Estados Unidos ha ocurrido lo mismo que en Inglaterra y en Suecia, o sea, los tipos de interés han ido bajando poco a poco, según se deduce de estas palabras de Mr. Kemmerer: "Los tipos de interés en los Estados Unidos han permanecido a niveles extraordinariamente bajos desde el comienzo de la gran depresión que siguió a la crisis de 1929 a 1933".

Este economista dice que, según la teoría económica ortodoxa, los intereses debieron subir y que, sin embargo, se produjo el fenómeno inverso.

La escuela económica clásica, que sólo se mantiene en nuestro país, ha sido desplazada en todas partes, porque están a la vista sus errores. Sabemos que en política, y especialmente en política económica, hay que rectificar conceptos día a día, y acaso gobernar no sea más que una continua rectificación.

Luego agrega este economista: "Pero, en dicha época y más adelante, hemos aprendido lecciones muy útiles en cuanto a regulaciones económicas por parte del Gobierno, y es posible que hayamos desarrollado la técnica para mantener bajos los tipos de interés por la acción gubernamental en situaciones como éstas".

De manera que hay ya una técnica y una experiencia mundial. Por eso, el Senador que habla, conocedor de esa técnica, quiso

darle al Gobierno, en la Ley Económica, todas las facultades económicas necesarias para que pudiera usar esa técnica y para que pudiera adoptar todas las medidas necesarias para bajar el interés.

Ya hace muchos meses — no sé cuantos — que el Gobierno dispone de la herramienta necesaria para aplicar esta nueva técnica, como la llamó Mr. Kemmerer, a fin de bajar los intereses. Tenemos a la vista el ejemplo de los países que he citado y el de nuestro vecino, la República Argentina, que han aplicado la nueva técnica. Y aquí, ¿qué ha hecho nuestro Gobierno, señor Presidente? Nada, absolutamente nada.

Por eso es que los pueblos llegan a desconfiar de sus Gobiernos y a quitarles su apoyo. No hago esta crítica con fines políticos ni por apasionamiento. Todos los políticos que están actualmente en el Gobierno son amigos míos. Admiro la preparación y el talento del actual Ministro de Hacienda, de quien esperaba mucho, pero acaso no ha podido hacer nada a causa de su paso transitorio y rápido por el Ministerio que desempeña, pues ésta es otra de las grandes calamidades de este país. Todos los hombres llegan al Gobierno a estudiar, y después de un largo período de estudio, cuando ya se han capacitado para empezar a actuar, vienen a reemplazarlos nuevos hombres y así tenemos constantemente una rotativa de aprendices de gobernantes. Los resultados los está sufriendo el país.

Para ser leal a la cita que he hecho, debo decir que el señor Kemmerer también expresó que posiblemente estas medidas técnicas, para conseguir la baja del interés, no resultarán en el futuro, en la post guerra. Pero agrega algo que es interesante citar porque continuamente estamos haciendo profecías y predicciones de orden económico: "La profecía, dijo hace mucho un escritor anónimo, es la forma más gratuita de equivocarse". Y al hacer esta cita el señor Kemmerer también dudaba de su predicción. Sin embargo, se ha adquirido una experiencia que nadie mejor que el propio Gobierno debe aprovechar, porque mediante su aplicación es el Estado el más beneficiado. Esta nueva técnica ideada por el gran economista inglés John M. Keynes, la están aprovechando todos los Estados, menos el de Chile, que continúa pagando intereses de usura.

Otorgamos facultades económicas para

que se adoptaran las medidas tendientes a mejorar el crédito en nuestro país y no siguiera el Estado de Chile dando el ejemplo de las víctimas de la usura.

Permítame el H. Senado dar lectura a algunos pasajes, que estimo de interés para nuestras finanzas.

Una de las principales partidas de nuestros gastos públicos es la del servicio de la deuda pública. Se ha hablado mucho de la necesidad de hacer economías, de disminución de los gastos públicos.

Todos estamos de acuerdo en que deben disminuirse los gastos públicos, pero el Estado de Chile sigue pagando el 9 o el 10 por ciento, y a nadie se le ocurre aquí lo que se les ha ocurrido a los demás países: tomar estas medidas a que me refiero, como lo hizo Inglaterra, para bajar al 2,5 por ciento el interés —en Estados Unidos rige el 2 por ciento— y así, si nosotros tenemos una deuda de 100 millones de pesos, rebajando el interés al que se paga en otros países, toda la diferencia producida podría destinarse a la amortización del capital.

Pero se sigue pagando este alto interés, cuando con una operación financiera adecuada podríamos bajarlo, como se ha hecho en otros países.

Y tampoco podría obtenerse esta reducción de intereses por medio de procedimientos legislativos, porque la baja del interés no es cuestión que se pueda alcanzar mediante la dictación de una ley o de un decreto. Se requiere un conjunto de medidas de carácter técnico para llegar a un resultado útil.

Hace poco hubo en Consejo de Gabinete un largo debate acerca de la baja de los intereses. Incluso creo que en el Plan de Petróleos, propuesto por el Presidente de la República, y que no aceptaron los partidos de Derecha, se habla también de la baja de los intereses.

Pero, para obtener ese resultado, hay que tomar, como digo, un conjunto de medidas. Desde luego, tenemos que empezar por estabilizar el cambio: no puede haber una baja del interés con este riesgo de que no se sabe cuánto va a valer mañana el peso.

Tenemos que distribuir bien los ahorros, en vez de lo que ocurre ahora, que con los ahorros se está haciendo lo que no se debe. Hace falta un plan coordinado para llegar a un fin perfectamente determinado.

Tratándose de los bonos hipotecarios, el Gobierno está facultado para tomar las

medidas correspondientes y es la oportunidad para hacerlo; sin embargo, nada se ha hecho.

Voy a terminar leyendo lo que dice el economista mencionado:

“La única solución que queda consistiría prácticamente en monetizar las obligaciones. Por monetizar las obligaciones, entiendo hacerlas prácticamente convertibles a la vista en billetes de banco o depósitos bancarios, por medio de los bancos de la Reserva Federal y de los bancos afiliados”.

Esto es lo que se llaman “operaciones del mercado libre”.

Cuando fué Ministro de Hacienda el señor Matte, recuerdo haberle expresado lo siguiente: “Me extraña mucho, Ministro, que ni Ud., que es técnico, ni el señor Del Pedregal, también técnico —en cuyo talento y preparación yo tengo gran confianza— no hayan pedido el despacho de una ley que faculte al Banco Central para realizar estas operaciones del mercado libre, indispensables hoy día y que no hay ningún banco que no las tenga en la actualidad, absolutamente ninguno”.

Como no lo hizo Kemmerer en su época, después no lo ha podido hacer nadie, y lo harán el día que nazca un nuevo Kemmerer, porque en este país —como decía en un discurso el señor Alessandri— tiene que venir siempre un “gringo” a decirnos o a hacernos lo que necesitamos.

El señor Alessandri (don Arturo).— ¿Cuándo?

El señor Lafertte.— No se acuerda.

El señor Azócar.— En un discurso de hace tiempo. Seguramente no se acuerda Su Señoría.

El señor Alessandri (don Arturo).— Hice tantas cosas...

—Risas.

El señor Prieto.— Y muchas otras que le achacan.

El señor Azócar.— De manera, señor Presidente, que esto es lo que hay que hacer: monetizar las obligaciones, o sea, mantener el bono en estado de liquidez.

El señor Presidente está nervioso por la hora...

El señor Urrejola (Presidente).— Es que los últimos diez minutos están destinados a oír al señor Ministro de Hacienda.

El señor Azócar.— Ocupamos menos tiempo en tomar once. Carece de importancia para el país y para el mundo el tiempo que dedicamos a eso y ojalá esto ya hubiera sido suprimido.

El señor Urrejola (Presidente).— Se tra-

ta de dar cumplimiento al Reglamento, H. Senador, y no de otra cosa.

El señor **Rivera**.— El señor Ministro de Hacienda tiene que hablar luego y a lo mejor no alcanza el tiempo.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Continúe Su Señoría, que, en el momento oportuno, solicitaré la prórroga de la hora.

El señor **Azócar**.— Debemos mantener los bonos en estado de poder ser liquidados; monetizarlos, como dice Mr. Kemmerer, o sea, llevar la confianza al poseedor de un bono de que puede convertirlo en moneda en el momento que lo desee.

Ha pasado que muchas personas tienen depósitos en los bancos —¡cuántos Honorables Senadores no tendrán grandes cantidades depositadas, ociosas, sobre todo en estos momentos de incertidumbre, en espera de algún buen negocio o de alguna oportunidad conveniente!— Pero, si el bono ofrece la seguridad de monetizarse, o sea, de transformarse en dinero a la par, esos depósitos de dinero ocioso se invierten en bonos y contribuyen, así, a la construcción de habitaciones y al fomento de la producción, y, en esta forma, se mueven todos los capitales. Este es el procedimiento aplicado en todos los países.

Ya cansado de esta campaña, no creo que algo se hará en este sentido, pero deseo, por último, dejar constancia de esta opinión. Pediría a nuestros políticos, que son estadistas clásicos, fueran a las bibliotecas a consultar una serie de libros, recientemente aparecidos, en los que se predica la nueva economía, no por simples teorizantes, sino por hombres prácticos, y a la vez profesores universitarios, vinculados a la industria y al comercio. Aun en pleno campo de batalla, un americano —estas son cosas de americanos— escribió una obra sobre nueva economía, en la que da a conocer las ideas modernas sobre la organización de la economía que debe implantarse, a fin de mejorar el nivel de vida de los pueblos y conservar, al mismo tiempo, los capitales.

Esto interesa, como vemos, a los capitalistas. Para que el capital se mantenga, es necesario transformarlo y modernizarlo. En consecuencia, si queremos hacer algo beneficioso en nuestro país, debemos comenzar por abandonar las ideas de los difuntos. ¡Acaso los difuntos mismos, si resucitaran, vendrían a rectificar los errores cometidos! Actuemos con los vivos: procedamos de acuerdo con los más grandes eco-

nomistas y saquemos provecho de la experiencia mundial de estos momentos. En esta forma habremos salvado nuestra economía y conseguiremos en el futuro la grandeza de nuestra patria.

El señor **Lafette**.— Pido, señor Presidente, que se agregue mi nombre al oficio solicitado por el Honorable señor Martínez, don Carlos Alberto.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Se agregará el nombre de Su Señoría.

El señor **Grove** (don Marmaduke).— En atención al inmenso interés que el discurso del H. señor Azócar ha de despertar, seguramente, en la clase trabajadora y estudiosa de Chile, formulo indicación para que se publique su texto íntegro en la prensa.

El señor **Urrejola** (Presidente).— Si le parece al Honorable Senado, se publicará "in extenso" en la prensa el discurso pronunciado por el Honorable señor Azócar.

Acordado.

Terminados los Incidentes.

PROYECTO SOBRE NUEVAS RENTAS MUNICIPALES

El señor **Urrejola** (Presidente).— Corresponde tratar, en conformidad al acuerdo adoptado por el Honorable Senado en la sesión de la mañana, del proyecto de ley sobre Nuevas Rentas Municipales.

Solicito el asentimiento de la Sala para prorrogar la hora para oír al señor Ministro de Hacienda.

Acordado.

El señor **Secretario**.— Había quedado pendiente una indicación del Honorable señor Jirón para reemplazar el inciso 2.º del artículo 1.º transitorio por el siguiente:

"Esta planta tendrá los mismos grados que la planta permanente de la respectiva Municipalidad, y el personal se encajillará en ella en el grado inmediatamente superior que corresponda al sueldo de que actualmente disfruta más el aumento contemplado en el N.º 3 del artículo 2.º de esta ley".

El señor **Jirón**.— Hay un acuerdo de diversos sectores del Honorable Senado para modificar esta indicación según otra que se ha hecho llegar a la Mesa y que contaría con la aprobación del Honorable Senado.

El señor **Secretario**.— La nueva indicación a que ha hecho referencia el Honorable

ble señor Jirón modifica, en el inciso 2.º del artículo 1.º transitorio, las cifras de "50o|o" y "20o|o", por "60o|o" y "30o|o", respectivamente.

El señor Lafertte.— Yo habría preferido sostener la primera indicación, pero en vista de que no hay ninguna posibilidad de buen éxito para ella, aceptaré esta segunda fórmula.

El señor Urrejola (Presidente).— Si le parece al Honorable Senado, quedaría así aprobado.

Aprobado.

Terminada la discusión del proyecto.

POLITICA MONETARIA DEL GOBIERNO.— POSIBILIDADES ECONOMICAS DE CHILE EN LA POSTGUERRA.

El señor Urrejola (Presidente).— Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda).— Oportunamente se recibieron en el Ministerio de Hacienda dos oficios enviados por el Honorable Senado, a nombre de los Honorables señores Larraín y Grove, don Marmaduke, en que se pedía alguna declaración en cuanto a la política que se seguiría respecto al valor de nuestro peso en relación con el dólar.

Razones ajenas a mi voluntad han hecho que haya retardado hasta hoy esta declaración, la cual, a lo mejor, como decía el Honorable señor Rivera, tenga que suspenderla en el momento oportuno, por haber sido reemplazado en el alto cargo que ocupo. Pero considero el problema de tal importancia para el país, que, a pesar del carácter efímero de mi cargo de Ministro de Hacienda, creo necesario decir al país lo que debe hacerse en tan grandes materias, y aprovechar esta oportunidad para exponer cuál es nuestra situación y cuáles son las posibilidades de Chile para la postguerra, que no tienen nada de negras, como se ha dado en decir.

El mismo día que el H. señor Larraín se preocupaba del problema de la estabilización de la moneda, publicaba el Ministro que habla una exposición sobre el decreto que da facilidades a los capitales extranjeros; y ese documento establece las líneas generales de la política monetaria que el Gobierno piensa seguir, sustentando que toda la base fundamental de nuestra organización económica es la estabilidad de nuestro peso.

Ha dado en creerse, en ciertos círculos.

que nos amenaza de todos lados una crisis terrible para la postguerra, y que la única forma de salvarla es ir hacia la desvalorización de nuestro peso o a la creación de una serie de cambios discriminatorios.

La quiebra del padrón monetario se justificaba en regímenes de absoluta libertad de comercio, como un procedimiento para países que podían producir disminución de las importaciones y aumento de las exportaciones hasta el momento en que se restableciera el equilibrio de la balanza de pagos. Pues bien, si analizamos la situación de Chile, ¿qué ventajas produciría la desvalorización de nuestra moneda?

Tenemos dos grandes rubros de exportación: el salitre y el cobre.

Sobre el salitre, puedo asegurar que tendrá, en los años de paz, una demanda muy superior a la capacidad de producción de nuestro país. En estos mismos momentos, nos encontramos frente a una demanda que sube a un millón ochocientos mil toneladas, mientras que sólo podemos producir un millón quinientas mil toneladas...

El señor Azócar.— Y qué es el máximo de producción de este año.

El señor Lafertte.— Pero hay muchas oficinas que pueden trabajar.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda).— ... en tal forma que se está estudiando la posibilidad de que enciendan sus fuegos las oficinas "Chanks", que todavía quedan en la pampa.

Respecto del cobre, hay que considerar dos situaciones distintas: la de la gran minería, que en ningún momento sería afectada por la baja de la moneda, ya que tiene cambios totalmente especiales, que en ningún caso podrían desvalorizarse; y la situación de las mineras pequeña y mediana, que, en realidad, pasan por un período de relativa crisis.

Ahora bien, señor Presidente; es indudable que, dentro de los procedimientos actuales, hay otros medios que permiten aumentar o mantener las exportaciones de un producto sin necesidad de recurrir a una desvalorización de la moneda. En el caso nuestro, la necesidad es de suma urgencia.

El señor Videla.— ¿Me permite, señor Ministro? Yo creo que la producción de cobre va a tener una disminución apreciable.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda).— Aunque tuviera, señor Presidente, una disminución, —cosa que tampoco es absolutamente segura—, esa disminución

no podría evitarse mediante la desvalorización de la moneda, salvo que quisiéramos que el dólar de 19,37 se convirtiese en dólar de 41 o 42 pesos, en cuyo caso se produciría el admirable fenómeno de que, aunque exportáramos mayor cantidad de cobre, dispondría el país de mucho menor número de divisas.

El señor Videla. — Mi observación ha sido distinta, señor Ministro, y ella pretendía poner de manifiesto a Su Señoría que, en la gran producción de cobre, sobrevendrá seguramente una disminución de tonelaje; y al mismo tiempo, como lo sabe el señor Ministro, que se obtiene actualmente un sinnúmero de divisas provenientes de las diferencias de precio del cobre...

El señor Labarca (Ministro de Hacienda). — Evidente.

El señor Videla. — ...y todo hace suponer que ese precio va a bajar.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda). — Señor Presidente, podría tal vez disminuir la producción de cobre, pero los cálculos actuales hacen prever una baja de no más de 50 mil toneladas, lo que equivale a un 10 por ciento de la producción actual.

El señor Videla. — ¡Ojalá eso fuera cierto!

El señor Azócar. — No haga predicciones, señor Senador. No conviene hacerlas.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda). — Es posible todavía que los precios se vean afectados, pero esto afectaría en parte al erario, no a la liquidación de divisas ni a la balanza de pago del país. Y todavía, sólo perjudicaría al erario respecto de obras extraordinarias y una serie de trabajos que podrían, realmente, ser suspendidos o financiados por otros sistemas completamente diversos. Quedan, como digo, las minerías chica y mediana.

El señor Larrain. — ¡Me permite, señor Ministro? Su Señoría ha omitido dos grandes rubros de exportación que tampoco serán afectados, como son el hierro y las lanas.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda). — Iba a decirlo.

El señor Laferte. — ¡Qué "El Tofo" entre a trabajar a toda máquina!

El señor Labarca (Ministro de Hacienda). — Quedan la minería chica y la mediana, que han vivido desde hace años en un ambiente ficticio. Alcanzaron su desarrollo actual en el momento de la depreciación total de nuestra moneda en el año

1931. Es cierto que había fundiciones en el país y que siempre hubo minería; pero me refiero a la minería actual, privilegiada por el Estado debido a circunstancias anormales. Siguieron viviendo gracias a las compras del Japón con fines bélicos, y a precios que no correspondían al mercado mundial; y si han podido mantenerse hasta ahora, se ha debido, fundamentalmente, a los subsidios pagados por el Gobierno de los Estados Unidos.

El señor Videla. — El señor Ministro está en un profundo error.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda). — Es posible.

El señor Videla. — El Japón llegó a adquirir 20 mil toneladas de cobre.

La situación mundial es completamente distinta, y lo prueba el hecho de que el año 1932, cuando la crisis mundial, se produjo un desplazamiento de la minería hacia los minerales de oro, que adquirieron valor productivo. El mercado del Japón influyó en forma muy pequeña, evidentemente; lo único que hizo fué mantener cierta competencia para que las firmas norteamericanas alzaran los precios en Chile.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda). — Bien. Voy a continuar.

La minería chica podrá, en realidad, producir al país nueve o diez millones de dólares anuales. Evidentemente, será necesario mantenerla durante un período. Pero el problema radica en esto: ¿es indispensable, para mantener la minería y mientras se readapta la economía del país, quebrar el padrón monetario, o crear cambios discriminatorios que, evidentemente, influirían sobre el valor de nuestra moneda y volverían a crear desconfianza en ella?

El señor Videla. — Es indispensable mantener esa industria en producción.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda). — Estoy de acuerdo con el Honorable señor Senador. Será necesario mantener las minerías mediana y chica, mientras la organización económica general del país necesite de ellas; pero ello puede conseguirse sin necesidad de quebrar el padrón monetario, mediante el sistema de primas que se emplea hoy en todas partes del mundo para afrontar situaciones de emergencia. En esta forma el país sabe que está haciendo un sacrificio por tal industria y le exige que se organice y emplee métodos de producción que le permitan competir en el mercado mundial, sin necesidad de subvenciones extraordinarias. Es

decir, el Gobierno y los propios interesados deberán estudiar a fondo el problema que nuestras minas presentan; decidir cuáles deben seguirse explotando y elaborar un plan que les permita producir en condiciones normales. Aquéllas en que no se llegue a este desiderátum deberán desaparecer; ya que significan un desperdicio de fuerzas que pueden emplearse en trabajos realmente remuneradores.

El señor Videla.— La afirmación del señor Ministro en el sentido de que la minería es una industria ficticia, es totalmente errónea. La situación de la minería es la de una industria que ha tenido que absorber las alzas de salario y de costos y que cuenta con un solo mercado para colocar sus productos. Las demás industrias tienen defensas en el mercado interior para afrontar esos fenómenos, que la minería ha tenido que absorber con un solo mercado.

El señor Guzmán (don Eleodoro E.).— Esa producción es más cara que la del mercado mundial.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda).— Tengo demasiado respeto a los señores Senadores para no permitir interrupciones; pero para que el hilo de mis observaciones sea lógico desearía que no se me interrumpiera.

El señor Urrejola (Presidente).— El señor Ministro desea no ser interrumpido.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda).— Digo que, si no hubiera otros métodos para mantener la producción de la minería pequeña mientras se desarrolla un plan que le permita vivir normalmente, aún comprendería que se exigiera del país el enorme sacrificio de crear un cambio especial, que haría peligrar su moneda; pero no hay tal. Se ha propuesto crear un dólar ad-hoc para los productos de la minería chica. Este dólar se vendería a aquellas personas que deseen importar del extranjero artículos superfluos. Se ha calculado que se derrochan ocho millones de dólares en esta clase de artículos. Podríamos establecer derechos de aduanas o impuestos a las ventas para estos artículos, con el objeto de obtener la misma cantidad de millones que necesita la minería chica para mantenerse.

Pero ¿qué es lo que se pretende? Servirse de las minerías chica y mediana como de una pantalla.

Detrás de los problemas que ellas presentan, están los círculos de personas que creen que la solución de los problemas de

Chile consiste en seguir la eterna política que nos ha conducido al desorden económico en que vivimos y del que algunos son usufructuarios.

El señor Larraín. — ¿Me permite una pregunta, señor Ministro?

El señor Labarca (Ministro de Hacienda).— Con mucho gusto, señor Senador.

El señor Larraín.— Mi pregunta es para esclarecer una afirmación de Su Señoría: ¿cuánto representan las exportaciones de la minería chica en el total de la economía de Chile?

El señor Labarca (Ministro de Hacienda).— Sin contar los dólares provenientes de las grandes compañías de cobre, del 8 al 9 por ciento.

El señor Larraín. — De manera que el 92 o/o no se beneficiaría en nada.

El señor Labarca (Ministro de Hacienda). — En absoluto. Todavía, hay quienes temen que la industria nacional sufrirá las consecuencias de la postguerra mediante la competencia de artículos importados a bajo costo. Para esto se creó en el país, en 1932, el sistema de control de las importaciones, que permite asegurar a la industria nacional un mercado interno en condiciones beneficiosas para ella; es decir, el país ha tenido que elegir entre el sistema de importaciones controladas, como es lógico, y el de importaciones disminuídas descontroladamente mediante la baja del valor de la moneda.

Ahora, si la quiebra del padrón monetario no presentare más graves daños, comprendería que se propusiera este remedio fácil y sencillo. Pero ¿cuáles han sido los resultados de esta eterna política de ir reduciendo casi a cero el valor de nuestro peso? Algunos los ha citado el Honorable señor Azócar. ¿Puede suponerse que existirá interés bajo de los capitales, si no existe confianza en el signo monetario que los representa? Si hoy compro esta caja en un peso y mañana la puedo vender en dos, ¿qué me importa pagar el 20 o/o o más de intereses?

El señor Azócar. — Ese mismo ejemplo lo ponen los economistas...

El señor Labarca (Ministro de Hacienda).— Quiere decir, entonces, que estoy de acuerdo con los sabios...

El señor Azócar. — Su Señoría es sabio...

El señor Labarca (Ministro de Hacienda).

da).— No es sólo la repercusión sobre el interés. Yo preguntó: ¿por qué en Chile, en realidad, va disminuyendo la potencia de trabajo; por qué se va debilitando el ahorro y por qué las instituciones de seguro no rinden los beneficios que deberían rendir? Porque no hay confianza en el futuro próximo; porque no se tiene seguridad acerca de cuánto valdrá mañana nuestro peso.

¿Por qué los bonos producen el 8 o/o, mientras que en el Perú no alcanzan a redituarse el 5 o/o; a pesar de tener un valor nominal estabilizado absolutamente por los organismos del Estado? Sencillamente, porque nadie desea invertir en operaciones de crédito fijo existiendo una moneda que no se sabe qué valor tendrá mañana.

El señor **Azócar**.— Además, porque no se toman las medidas técnicas correspondientes.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda).— Yo mismo me he preguntado, bajo la influencia del ambiente de duda en que vivimos, si es posible temer para lo futuro una crisis grave, ya que sólo ello, y siempre que no hubiera otro medio alguno de combatirla lo podría explicar la nerviosidad que en ciertos círculos existe por desvalorizar nuestra moneda.

Ya he manifestado al Honorable Senado— y nunca pequé de optimista— que nuestras exportaciones, en sus más importantes rubros, están prácticamente aseguradas, y todo hace prever que si alguna de ellas pudiera disminuir, esa disminución sería ampliamente compensada con una serie de renglones que tendrán un aumento considerable. Bástame, para demostrarlo, citar el caso de la madera, que tendrá una gran demanda en el mercado de postguerra. Podemos, pues, mirar sin temor el futuro de nuestro comercio internacional, y descartar, por tanto, toda perspectiva incierta.

De otra parte, las finanzas públicas, desde mucho antes que yo llegara al Ministerio, se han ido normalizando lenta y paulatinamente. Así, durante los siete meses que he desempeñado la cartera de Hacienda, no se ha necesitado recurrir a ningún arbitrio extraordinario para hacer frente a todos los gastos públicos, y el ejercicio presupuestario, estudiado hasta el 30 de abril, demuestra que el Presupuesto se encuentra perfectamente financiado, de modo que, si circunstancias extraordinarias no perturban el erario aquél cerrará al 31 de diciembre sin

agregar nuevas cifras al déficit de arrastre.

¿Se puede pretender seriamente repetir, en estas condiciones, los errores financieros que durante 70 años han venido debilitando la economía del país? Creo que no. Por el contrario, la experiencia de algo ha de servirnos, y espero que el principal beneficio que saquemos de la actual guerra sea convencernos de que la grandeza de las naciones se basa en el orden, en el trabajo y en la justicia, y no en el empleo de vulgares subterfugios financieros.

Sabido es que estos procedimientos producen en los países los mismos efectos que la morfina en los enfermos: los sume en un paraíso artificial de delicias, de cuyo despertar muy pocos pueden responder.

El señor **Azócar**.— Eso también lo dicen los sabios.

—**Risas.**

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda).— No quiero ser optimista, en absoluto.

El Ministro que habla ha hecho ver, en cada oportunidad, los graves inconvenientes del sistema que se sigue, y ha manifestado que sólo por medio de una organización de la economía pública y privada se puede llegar a consolidar nuestra situación financiera. Y esto se ha ido consiguiendo lentamente, como decía. Primero en el erario nacional. En seguida, el Gobierno está en condiciones de asegurar que en ningún instante vendrá una crisis en el país; sigue atentamente la situación del mercado y no se preocupa, como algunos pretenden preocuparse, si se protestan letras más o letras menos, siempre que esto no constituya un verdadero peligro; observa estadísticamente el desarrollo de la producción nacional en cada una de sus ramas y tomará oportunas medidas, si el caso se presenta, destinadas a proteger aquéllas en que se presenten debilitamientos.

Me es grato declarar al H. Senado que no hay ningún índice que haga prever la posibilidad siquiera remota de una crisis de deflación violenta.

Pero, si bien es cierto que no hay peligro alguno de una crisis, no es menos cierto que el Gobierno considera de suyo imperioso producir un paulatino reajuste de la economía del país, que tienda a sanearla, tal como se ha hecho con las finanzas del Estado.

Ese reajuste significará algunos sacrificios; es posible que aumente el número de

letras protestadas y que uno o varios especuladores desprevenidos se encuentren en falencia. Ya se ha hecho gran hincapié, por quienes pretenden ennegrecer al máximo nuestra situación, en que en el último Boletín Comercial figuraban sesenta y tantas páginas de letras protestadas; de esas, treinta y tantas estaban formadas por letras menores de mil pesos y que no correspondían a operaciones estrictamente comerciales; las demás representaban una quebra muy conocida, y algunas grandes, pertenecientes a otras firmas, fueron canceladas con posterioridad.

Todo reajuste significa, como ya se a dicho, sacrificios; pero esos sacrificios, vuelvo a repetir, no llegarán jamás hasta convertirse en una crisis.

En el caso hipotético, que nada hace prever, de que se produjera una deflación grave, el Gobierno tiene en sus manos los instrumentos legales y financieros necesarios para evitarla, aunque ello significara fuertes liquidaciones. Frente a un fenómeno de esa especie, el Gobierno llegaría hasta la monetización inmediata de muchos títulos nacionales, de acuerdo con la teoría que acaba de exponer el Honorable señor Azócar en el discurso que le hemos escuchado.

De ahí, pues, que no sea una afirmación antojadiza, ni falaces seguridades, la que he hecho y las que he dado a esta alta Corporación.

Las medidas a que acabo de referirme podrían considerarse inflacionistas, pero es indudable que la forma de evitar las deflaciones es tomar, en momento oportuno, medidas justamente de carácter inflacionista.

El señor **Azócar**.— No; es un error.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda).— Pero, en un momento de deflación, es evidente que una medida inflacionista es justamente la que debe tomarse para evitar una caída brusca.

El señor **Azócar**.— Eso no lo dicen los sabios.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda).— Eso lo dice Perogrullo, que era sabio en todas las ciencias.

El señor **Azócar**.— Ya pasó el tiempo de Perogrullo.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda).— No deseo quitar tiempo al H. Senado con estas palabras, que en estos instantes revisten menos importancia, puesto que

mi permanencia en la cartera que hoy desempeño, es simplemente transitoria.

Nos encontraremos, durante la postguerra, con un mundo en que por años se necesitará un consumo cada vez mayor. Por consiguiente, nuestras fuentes de producción no corren el menor peligro de ver cerrados sus mercados internacionales. Aprovechemos siquiera esta época de postguerra. Para ello, es necesario que reajustemos nuestro sistema económico, y lo básico de este reajuste es la estabilización del valor internacional de nuestro padrón monetario, y darle un poder adquisitivo estable a nuestro mercado interno. Sobre esas bases podremos seguir una política que tienda a nivelar el interés de nuestros capitales con el de los mercados similares a los nuestros, como lo pedía el Honorable señor Azócar.

Es indudable que los Bancos, si tuvieran confianza en nuestra moneda, podrían prestar a menor precio; ello repercutiría en la economía general y aumentaría nuestra producción y el esfuerzo de nuestros hombres de trabajo.

En seguida, es necesario que abandonemos la idea de que el crédito es fuente de riqueza. Desgraciadamente, el crédito no crea riquezas sólo hace mayores los capitales, que a su vez pueden crear riquezas. Pero entre nosotros hay una verdadera toxicomanía, enfermedad que se manifiesta en el uso y abuso del crédito. El se emplea, lo mismo para producir que para especular, para consumir más que para crear.

El crédito llega a ser, así, una telaraña y concluye por ahogar la producción, en vez de ser el gran propulsor del desarrollo nacional.

El señor **Azócar**.— Pero eso puede evitarlo el Banco Central, bien dirigido.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda).— Eso es lo que se está haciendo, y por eso se ha dicho que hay restricción del crédito. Aun más, nosotros hemos tenido un verdadero crédito inflacionista, y llamó así un crédito de esta especie: los bonos de pavimentación son a un plazo de treinta años, mientras que el pavimento dura veinte. Por consiguiente, cuando se ha destruido la obra para la cual se contrató el empréstito, todavía se está pagando la mitad de la suma contratada, y para hacer un nuevo pavimento, hay que contratar un nuevo empréstito. Esto, naturalmente, ele-

va el crédito y lo transforma en inflacionista.

El señor **Azócar**. — Es que deben hacer el bono de diez años plazo.

El señor **Labarca** (Ministro de Hacienda). — Se está estudiando por el Gobierno una serie de medidas que tienden, justamente, a colocar a nuestro crédito en condiciones normales. Producirá esto algunos sacrificios, es indudable. A pesar del optimismo con que veo el futuro de Chile, no puedo dejar de declarar que el reajuste de nuestra organización económica causará algunas víctimas y algunos dolores. Pero eso es mil veces preferible a que continuemos viviendo en el paraíso artificial en que hemos vivido tan largo tiempo.

Quiero terminar agradeciendo a los Honorables señores Larraín y Grove el que me hayan dado oportunidad para exponer estas despergeñadas ideas acerca de la política monetaria futura del país, y quiero volver a repetir que no hay en este instante ni por varios años el menor peligro de crisis. Hago votos por que, así como no aprovechamos el período de guerra para enriquecernos, procuremos en la postguerra realizar este reajuste económico para que se tengan finanzas sólidas en las cuales basar el engrandecimiento de Chile.

El señor **Lira Infante**. — Por la importancia de las declaraciones hechas por el señor Ministro de Hacienda, pediría que se acordara publicarlas.

El señor **Martínez** (don Carlos A.). — Muy bien.

El señor **Azócar**. — Muy bien.

El señor **Urrejola** (Presidente). — Si le parece al Honorable Senado, se acordaría publicar el discurso del señor Ministro de Hacienda.

Acordado.

Se suspende la sesión.

— Se suspendió la sesión a las 17 horas, 12 minutos.

SEGUNDA HORA

— Continuó la sesión a las 18 horas, 12 minutos.

EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTE COLECTIVO

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

Corresponde continuar ocupándose del proyecto sobre creación de la Empresa de Transporte Colectivo.

El señor **Secretario**. — Quedó pendiente la discusión de este proyecto, en la letra h) del artículo 6.º del Honorable Senado, que según la Honorable Cámara de Diputados ha pasado a ser e), redactada como sigue:

“e) En sus relaciones con el Estado conocerá el Ministerio de Hacienda, sin perjuicio de las atribuciones legales que correspondan a los demás Ministerios”.

El Honorable Senado disponía en esta parte:

“h) Dependerá del Ministerio de Hacienda en sus relaciones con el Estado, sin perjuicio de las atribuciones legales que le correspondan a los demás Ministerios”.

El señor **Videla** (Presidente). — En discusión las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, las daré por aprobadas.

Aprobadas.

El señor **Secretario**. — La Honorable Cámara de Diputados dice en seguida:

“A continuación y como artículo 7.º, se ha consultado como se dijo anteriormente la letra f) del artículo 6.º, redactada en la siguiente forma:

“Artículo 7.º. — Todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros en cualquiera clase de vehículos serán considerados por las autoridades en igualdad de condiciones y sin discriminación con la Empresa Nacional de Transporte Colectivo”.

El Honorable Senado había dispuesto:

“f) Todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros, en cualquier clase de vehículos, se regirán por las leyes, decretos, reglamentos y ordenanzas vigentes o que se dicten en el futuro, las que no podrán ser discriminatorias entre la Empresa Nacional de Transporte Colectivo y las empresas privadas”.

El señor **Videla** (Presidente). — En discusión la modificación.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, las daré por aprobadas.

Aprobada.

El señor **Secretario**. — La Honorable Cámara de Diputados dice a continuación que el artículo 7.º ha pasado a ser 8.º, y se

han reemplazado en el inciso 1.º las palabras "ocho" y "directores", por las siguientes: "nueve" y "miembros", respectivamente.

El inciso correspondiente del proyecto del Honorable Senado, establecía lo que sigue:

"La Dirección de la Empresa corresponderá a un Consejo compuesto de ocho directores, a saber":

El señor Videla (Presidente).— En discusión las modificaciones de la Honorable Cámara de Diputados.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si no se pide votación, las daré por aprobadas.

Aprobadas.

El señor Secretario.— En la letra a) se ha suprimido la parte final que dice: "civiles, uno de los cuales será empleado de la Empresa".

El Honorable Senado disponía:

a) Dos designados por el Presidente de la República, que deberán ser ingenieros civiles, uno de los cuales será empleado de la Empresa;

El señor Videla (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

Si no se pide votación, daré por aprobada la modificación.

Aprobada.

El señor Secretario.— En la letra b), las palabras iniciales "Los Alcaldes", han sido substituidas por estas otras: "Un representante de cada una".

La letra b) aprobada por el Honorable Senado decía: "Los Alcaldes de la Municipalidad de Santiago y Valparaíso".

El señor Videla (Presidente).— En discusión la modificación.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

Si no se pide votación, la daré por aprobada.

Aprobada.

El señor Secretario.— La letra d) ha pasado a ser e). A continuación de la palabra "Fomento" se ha agregado la frase "de la producción"; se ha reemplazado el

punto y coma (;) por una coma (,) y se ha agregado después de ésta la conjunción "y".

La letra d) aprobada por el Honorable Senado decía: "Uno designado por la Corporación de Fomento".

El señor Videla (Presidente).— En discusión las modificaciones indicadas.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

Si no se pide votación, las daré por aprobadas.

Aprobadas.

El señor Secretario.— La letra e) ha pasado a ser f). La palabra inicial "Uno", ha sido substituída por esta otra: "Dos". Se ha colocado en plural la palabra "designado". Se ha reemplazado por un punto, la coma que antecede a la conjunción "y"; ésta ha sido suprimida.

La letra e) aprobada por el Honorable Senado decía:

"Uno designado por los accionistas particulares, y".

El señor Videla (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

Si no se pide votación, daré por aprobadas las modificaciones.

Aprobadas.

El señor Secretario.— La letra f) ha pasado a ser d).

Se ha agregado el siguiente inciso final a este artículo:

"Los Consejeros durarán cuatro años en el ejercicio de sus funciones, podrán ser reelegidos y percibirán, a título de remuneración, doscientos pesos por sesión a que asistan, no pudiendo exceder el monto total de ella de dos mil pesos mensuales".

La letra f) aprobada por el Honorable Senado decía:

"f) Uno designado por el Presidente de la República a propuesta en terna del Sindicato de Empleados de la Empresa".

La Honorable Comisión de Hacienda propone rechazar la parte final del inciso nuevo agregado por la Cámara, desde donde dice: "no pudiendo exceder...".

El señor Videla (Presidente).— En discusión las modificaciones introducidas por la Honorable Cámara de Diputados, con-

juntamente con lo propuesto por la Comisión de Hacienda.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

Si no se pide votación, daré por aprobado lo propuesto por la Comisión.

Aprobado.

El señor **Secretario**.— El artículo 8.º ha sido suprimido por la Honorable Cámara de Diputados.

La Honorable Comisión de Hacienda propone rechazar la supresión.

El artículo 8.º dice así:

“Artículo 8.º.— El Consejo de la Empresa estará especialmente encargado de llevar a la práctica:

a) La modernización de la maquinaria y la incorporación de todos los adelantos técnicos a fin de conseguir bajos costos de explotación y un servicio cómodo y eficiente;

b) La extensión de los servicios a los barrios populares y suburbanos, y

c) La realización de los estudios y trabajos necesarios para ampliar las maestranzas existentes, dotarlas de recursos y maquinarias, o construir otras nuevas, a fin de efectuar en el país la reparación y construcción del material necesario”.

El señor **Videla** (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si le parece al Honorable Senado, se insistiría en la mantención de este artículo, como lo propone la Honorable Comisión.

Acordado.

El señor **Secretario**.— La Honorable Cámara de Diputados ha suprimido el artículo 9.º.

La Honorable Comisión de Hacienda acepta la supresión hecha por la Honorable Cámara de Diputados.

El artículo 9.º, dice así:

“Artículo 9.º.— A partir del 1.º de enero de 1947 no podrán correr tranvías ni trolleybuses u otros vehículos movidos por fuerza eléctrica en las calles Estado y Ahumada de la ciudad de Santiago. La infracción a este artículo será sancionada con multa de mil pesos diarios a beneficio de la Municipalidad de Santiago”.

El señor **Videla** (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

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

Creo que vale la pena insistir en la mantención de este artículo, porque el tránsito de tranvías por las calles de Ahumada y Estado afea enormemente la ciudad. En ninguna capital de importancia corren tranvías por las calles de mayor circulación. De modo que, por razones de estética y, además, porque obstruyen mucho el tránsito público, conviene eliminar los tranvías en estas calles, y por eso voy a votar en favor de la insistencia del Honorable Senado en este artículo.

El señor **Martínez** (don Carlos A.).— Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor **Martínez** (don Carlos A.).— La Comisión, al estudiar este artículo, tomó en consideración que él excluye de esta disposición a otros vehículos motorizados y se refiere sólo a los de tracción eléctrica. De ahí que la Comisión estimara que había cierta desigualdad en el tratamiento, porque se impide que corran tranvías por esas calles, pero no que corran autobuses y microbuses, de donde resulta una competencia desleal para la Empresa, en la que va a tener intereses el Estado, y se favorece nada más que el interés particular. Y como a estas alturas de la tramitación del proyecto ya no era posible introducir modificaciones de ninguna especie, la Comisión prefirió aceptar la supresión del artículo.

El señor **Walker**.— Pero la circulación de las microbuses por las calles centrales no presenta los inconvenientes de los tranvías eléctricos. En todas partes circulan por el centro de las ciudades los microbuses, y no los tranvías eléctricos. Y, por lo demás, se trata solamente de dos calles.

El señor **Martínez** (don Carlos A.).— La Comisión sacrificó así sus deseos de igualar la situación de los tranvías con la de los autobuses y microbuses, ya que no le quedaba otro camino que aceptar o rechazar.

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

El señor **Lafertte**.— Pero, al suprimir el artículo, quedarían favorecidos los autobuses y microbuses, porque esos vehículos sí que podrán circular.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — No, señor Senador.

El señor **Martínez** (don Carlos A.). — A la inversa, señor Senador, porque si se suprime el artículo, no queda privilegio para nadie y siguen circulando por las calles centrales tanto los tranvías como los autobuses y microbuses. En cambio, si se aprueba el artículo, no podrán seguir corriendo los tranvías, pero sí los autobuses y microbuses.

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

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

El señor **Secretario**. — Resultado de la votación: 8 votos por el mantenimiento del artículo, 6 por la supresión y 4 pareos.

El señor **Videla** (Presidente). — El Honorable Senado acuerda mantener el artículo.

El señor **Martínez** (don Carlos A.). — ¡El primer golpe contra la Empresa!

El señor **Lafertte**. — ¡El segundo!

El señor **Martínez** (don Carlos A.). — El segundo.

El señor **Secretario**. — Artículo 10.o. La Honorable Cámara expresa que ha pasado a ser 9.o, substituído por el siguiente:

“Artículo 9.o. — Autorízase al Presidente de la República para contratar empréstitos en bonos de la deuda interna, del tipo del siete por ciento (7 o/o) de interés con dos por ciento (2 o/o), de amortización acumulativa anual, que produzcan hasta setenta y cinco millones de pesos, para pagar las acciones que el Fisco subscriba en la Sociedad de que trata el artículo 5.o. Estos bonos no podrán colocarse a un precio inferior al 85 o/o de su valor nominal, y el servicio de ellos lo hará la Caja Autónoma de Amortización con sus recursos propios.

Autorízase, asimismo, al Presidente de la República para que otorgue la garantía del Estado, hasta concurrencia de la suma señalada en el artículo 4.o, a las obligaciones que emita o subscriba de conformidad con dicho artículo la Corporación de Fomento de la Producción”.

La Honorable Comisión propone rechazar la modificación propuesta por la Honorable Cámara.

El artículo 1.o decía:

“Autorízase al Presidente de la República para contratar empréstitos en bonos de

la Deuda Interna, que produzcan hasta \$ 75.000.000 para pagar las acciones que subscriba en la Sociedad, y para que otorgue la garantía del Estado, hasta la concurrencia de la suma señalada en el artículo 2.o, a las obligaciones que la Sociedad emita o subscriba, a fin de hacerse cargo de los derechos y obligaciones que se le transfirieran en virtud de esta ley.

En el caso de que la Empresa no practique el servicio de los empréstitos, los bienes que se le hayan transferido volverán al dominio del Estado”.

El señor **Videla** (Presidente). — En discusión.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

El señor **Rivera**. — ¿La Comisión propone que se mantenga lo ya aprobado por el Honorable Senado?

El señor **Videla** (Presidente). — Que se mantenga lo aprobado por el Senado.

Si le parece al Honorable Senado, se daría por aprobado el informe de la Comisión, o sea, se rechazarían las modificaciones propuestas por la Honorable Cámara. Acordado.

El señor **Secretario**. — El artículo 11 ha pasado a ser 10.

Se han reemplazado las palabras: “que dependan del Estado”, por las siguientes: “fiscales, semifiscales o municipales”; y se ha suprimido el adjetivo “buen” que antecede a la expresión “servicio”.

La Honorable Comisión propone aprobar la modificación introducida a este artículo.

Este artículo decía:

“Autorízase al Presidente de la República, a las Municipalidades, a la Corporación de Fomento de la Producción y a las instituciones autónomas que dependan del Estado, para que aporten o transfirieran a la Empresa los bienes, valores y derechos que estimen necesarios para el buen servicio de ella”.

El señor **Videla** (Presidente). — En discusión.

Ofrezco la palabra.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.). — Sería conveniente que se leyera en la forma en que queda, con el agregado.

El señor **Videla** (Presidente). — Se le va a dar lectura, Honorable Senador.

El señor **Secretario**.— “Artículo 11. Autorízase al Presidente de la República, a las Municipalidades, a la Corporación de Fomento de la Producción y a las instituciones autónomas fiscales, semifiscales o municipales, para que aporten o transfieran, a la Empresa los bienes, valores y derechos que estimen necesarios para el servicio de ella”.

El señor **Videla** (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación.

Si no se pide votación, daré por aprobadas las modificaciones.

Aprobañas.

El señor **Secretario**.— A continuación y como artículo nuevo, se ha consultado el siguiente como el número 11:

“El control y supervigilancia de los servicios de transporte colectivo de pasajeros en las ciudades de Santiago y Valparaíso y la distribución y control del consumo de combustible, dependerán del Ministerio del Interior, quien los ejercitará por intermedio de la Dirección General de Transporte y Tránsito Público, regida por el Decreto reglamentario N.º 3.329, de 6 de julio de 1943, del mismo Ministerio.

Esta Dirección tendrá, además, la supervigilancia y control de los servicios de transporte colectivo de pasajeros en el resto de la República, sin perjuicio de las facultades y atribuciones que en esta materia corresponden a las Municipalidades.

Mientras dure el racionamiento de gasolina las disponibilidades las fijará la Dirección de Abastecimiento de Petróleo”.

El señor **Videla** (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

El señor **Rivera**.— Pido que se rechace este artículo, y voy a dar las razones en forma muy breve.

En primer lugar, porque en él se da vida legal a un organismo creado al margen de la ley. En segundo lugar, porque se establece dualidad de autoridades: se da atribución a la Dirección de Transporte y Tránsito Público para vigilar estos servicios de transporte colectivo, sin perjuicio de las facultades que en esta materia tie-

nen las Municipalidades. Habrá, entonces, dos autoridades que podrán intervenir en esto, lo que siempre es inconveniente. En tercer lugar, este artículo, que pudo haber tenido razón de ser antes, cuando nos encontrábamos en período de guerra, en que el abastecimiento de combustible líquido era precario, hoy no la tiene, porque tal inconveniente no existe, ya que próximamente será allanado debido al término de la guerra, y se podrá tener el combustible necesario, lo mismo que antes del conflicto.

Por estas razones voy a pedir que se suprima el artículo.

El señor **Grove** (don Marmaduke).— Estoy de acuerdo con el señor Senador y me permitiré agregar, además, una razón de carácter técnico: el que distribuye no se puede controlar a sí mismo. No hay ninguna garantía del control...

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.).— No lo distribuye para él.

El señor **Grove** (don Marmaduke).— La razón fundamental es que ya la prensa nos ha informado de que desde el 1.º de junio próximo, no habrá más racionamiento de la bencina que se nos envía.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.).— ¡Ojalá sea así!

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

El señor **Jirón**.— Pido la palabra.

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

El señor **Jirón**.— Soy partidario de que se apruebe este artículo nuevo, y con mayor razón después de haberse aprobado la letra g) del artículo 6.º. Cuando nos referimos a esta letra, hicimos ver cómo no ha sido posible ordenar el transporte colectivo e insistimos en las muchas irregularidades que se han denunciado en esta Sala. Y, aunque éstas pudieran ser refutables, como dicen los que aparecen interesados en este asunto, el problema tiene además otro aspecto bien notorio, que conoce el millón de habitantes de Santiago: las pésimas condiciones del transporte mismo.

No concibo cómo no ha aparecido hasta este momento una autoridad que logre poner orden en el transporte de pasajeros en “micros” y autobuses; ni civiles ni carabineros ni de ninguna clase. Nadie ha

obtenido un mínimo de respeto para el público, que se moviliza en las condiciones más deplorables, no obstante los diversos reglamentos.

Los choferes culpan a los empresarios, y éstos a aquéllos, con lo cual nadie sabe a qué atenerse, pero el abuso continúa, es evidente, y así parece muy lógico que debería existir una autoridad ajena a ambos grupos que controlara estos servicios e hiciera respetar por lo menos las disposiciones más elementales.

El señor Rivera.— Pero ahora existe una Dirección del Tránsito Público. Querría decir que no sirve para nada.

El señor Jirón.— Seguramente habrá que reforzar la autoridad de ese organismo por medio de esta ley a fin de que pueda imponer sus normas. Debe hacerse posible que exista con pleno derecho una autoridad capaz de poner orden en lo que creo que ha sido el desorden más grande que ha sufrido la ciudad de Santiago y que tal vez afecta también a otras ciudades del país.

Se han formulado graves denuncias que tendrán que investigarse posteriormente, porque no deben quedar como sospechas ni como una mera acusación. Deben comprobarse.

Por estas razones, creo que el artículo es conveniente; su disposición permitirá, por lo menos en parte, que el servicio de transporte colectivo tienda a normalizarse.

Comprobamos a diario abusos que nadie castiga. Microbuses que sólo pueden llevar tres o seis pasajeros de pie, llevan veinte o veinticinco, en condiciones que constituyen realmente un vejamen a la persona humana. Nadie es capaz de impedirlo.

Pero esto no es una razón para no dictar las disposiciones legales que creamos conducentes al fin perseguido. Si fracasan las personas encargadas de amparar los derechos de la población, habrá que cambiar a esas personas por otras más aptas, pero el legislador no puede ponerse en el caso de que las leyes no van a ser cumplidas.

Creo que por consideración al público que sufre las consecuencias del mal servicio, es indispensable que aprobemos el artículo nuevo propuesto por la Honorable Cámara de Diputados.

El señor Guzmán (don Eleodoro E.). — El Honorable señor Rivera ha manifestado que la Dirección del Tránsito Público se habría creado al margen de la ley y que estaría funcionando en esas condiciones.

En realidad, el Honorable colega parece olvidar un poco por qué se dictó la ley 7.173 sobre distribución uso y circulación de los medios motorizados de transportes. Esta ley fué publicada en el "Diario Oficial" de 23 de julio de 1943, de manera que la Dirección de Tránsito Público tiene efectivamente vida legal.

Tengo a la mano algunos antecedentes que justifican el mantenimiento de esta Dirección. Voy a leer lo que dice el artículo 1.º de la ley 7.173:

"Artículo 1.º.— Por exigirlo el interés nacional, y mientras exista la situación de emergencia porque atraviesa el país, el Presidente de la República podrá adoptar las siguientes medidas:

"Reglamentar y distribuir el uso y circulación de los medios motorizados de transportes, y limitar o suspender la circulación de los mismos medios en las épocas o zonas que estime necesarias".

De manera que esta ley que está reglamentada por un Decreto Supremo, ha entregado a la Dirección de Transporte y Tránsito Público toda la supervigilancia de los servicios de movilización.

Me voy a permitir, señor Presidente, leer lo que se refiere a esta cuestión, con el objeto de dar a conocer ordenadamente algunos antecedentes.

"Como es de conocimiento del H. Senado, el Gobierno envió al Congreso un Proyecto de Ley relacionado con la adquisición de los tranvías y conjuntamente otro Proyecto completo que abarcaba todo el sistema eléctrico y, además, la Ley de Tránsito. Ellos fueron estudiados por una Comisión Mixta de Senadores y Diputados, siendo aprobados.

Posteriormente surgieron inconvenientes insalvables para adquirir todo el sistema eléctrico, y el Gobierno, ante la necesidad de dar solución al problema de la locomoción colectiva, desglosó de este Proyecto la parte correspondiente a la adquisición de los tranvías. Pero, siempre quedaba pendiente el problema del tránsito, cuya solución era imposible mientras continuara entregado a diversas autoridades que actuaban en radios distintos y con criterios tam-

bién distintos. De esta forma, disposiciones dictadas por algún Municipio cercano a Santiago no tenían validez en esta ciudad y, a la inversa, disposiciones de la Municipalidad de Santiago no eran acatadas, por ejemplo, por las Municipalidades de Providencia y Ñuñoa.

El desconcierto resultante de esta situación anómala, se transformó en una absoluta anarquía, con evidente perjuicio para el público, que necesitaba imperiosamente de los servicios colectivos.

La necesidad apremiante de arreglar este estado de cosas, que se agudizó en el período de emergencia mundial causado por la guerra, determinó la dictación de la ley 7,173 y su Decreto reglamentario 3,329, que entregaba el control del tránsito a la Dirección General de Transporte.

Debe considerarse que la precitada ley 7,173 tomó como antecedente los estudios completos realizados por el Congreso de Municipalidades verificado el año 1939 en Viña del Mar, en el cual participaron representantes de las principales Municipalidades del país, de Carabineros, de Ferrocarriles del Estado, de la Empresa Fiscal de Tranvías, del Automóvil Club de Chile, de sociedades de transporte y turismo, etc., vale decir, las personas más competentes en estos problemas, que fueron estudiados y dilucidados considerando únicamente el interés de la colectividad.

En la ley 7,173 se condensan, además de las postulaciones del Congreso mencionado, los estudios hechos por la Comisión Mixta de Senadores y Diputados, que fueron aprobados en su discusión.

La Comisión de Gobierno de la Cámara de Diputados, al considerar los desórdenes y abusos de la movilización colectiva, entregada hasta entonces al arbitrio de los dueños de autobuses, agregó por unanimidad, el artículo 11 en el contexto de la Ley de la Corporación. Ello importa sancionar legalmente el Decreto reglamentario 3,329, que ponía en manos del organismo creado para tal objeto el uso correcto y racional del combustible y la forma de asegurar una locomoción que sirviera con eficiencia las necesidades premiosas de la población, ya que era de evidente conveniencia la fiscalización de una autoridad que pudiera aplicar las sanciones a los infractores de la reglamentación vigente.

Hechos posteriores dieron razón a la H. Cámara. En efecto, dictado el Decreto 212, de 10 de febrero del presente año,

que entregó el control de la bencina a la Dirección de Transporte y Tránsito Público, este organismo ha podido comprobar una serie de graves irregularidades y vicios en el uso de la bencina destinada a la locomoción, con desmedro, como es lógico, de la cantidad de máquinas que deben correr y con grave perjuicio para el público que debe usar este sistema de transporte.

10.000 + *

Sin este resorte regulador de los servicios de transporte de pasajeros, que le da el artículo 11 agregado a la ley, no podría la Dirección de Transporte y Tránsito Público, con la seguridad con que lo hace ahora, garantizar un servicio adecuado, ni mucho menos responder del uso que se haga del combustible destinado a este rubro y a necesidades tan urgentes para lo colectivo".

Después de estos antecedentes, queda todavía el hecho conocido por todos los vecinos de Santiago, del mal uso que se ha hecho de la bencina entregada para los autobuses y microbuses. Los Honorables Senadores, seguramente no ignoran que el mantenimiento de la gran bolsa negra de la bencina durante tanto tiempo en Santiago, era originado por el mal uso que se hacía de la bencina entregada a los empresarios para los autobuses, bencina que recibían con una bonificación de un peso por litro, que ellos usaban en los microbuses, que tienen tarifa más alta, paralizando los autobuses.

Y no solamente eso, sino que revendían la bencina al por mayor, sin ninguna fiscalización y a un precio sumamente elevado.

Por esto me parece que el artículo 11 es imprescindible en el proyecto. Lo contrario sería seguir aceptando los abusos que se han cometido y no ponerle remedio jamás a esta cuestión.

Tengo en mi poder una cantidad de documentos que demuestran los hechos que estoy aseverando; documentos oficiales que dan a conocer cómo se distribuía la bencina, qué uso hacían de ella los dueños de autobuses y microbuses, y cómo se ha comprobado todo esto.

Solicito que estos documentos que tengo en mi poder y que haré llegar a la Mesa, sean insertados en el Diario de Sesiones.

El señor Videla (Presidente).— Solicito el asentimiento de la Sala para hacer la inserción solicitada.

Acordado.

INSERCIÓN

—Los documentos cuya inserción pidió el señor Guzmán (don Eleodoro E.), son del tenor siguiente:

Acaparamiento de la bencina

El control de las bombas de bencina por esta Dirección General ha significado, entre otras cosas, la garantía de que la bencina destinada a la movilización no sea usada en distintos fines, ni mucho menos acaparada por ciertos empresarios.

El proceso seguido por la Dirección de Abastecimiento de Petróleo en contra del señor Humberto Agüero, en este sentido, es concluyente.

Dicho empresario — como lo atestigua el documento adjunto — tenía acaparados nueve mil doscientos litros de gasolina en la calle 5 de Abril 3985, local de su propiedad.

A la citación hecha por la Dirección de Abastecimiento de Petróleo a dicho empresario, respondió, como acostumbra, enviando a uno de sus empleados. Las explicaciones que éste dió no tienen ninguna consistencia. Aún suponiendo que los cinco mil litros que contenía la bomba fueran correctamente obtenidos, ¿cómo podrían justificarse los cuatro mil doscientos restantes, almacenados en 21 tambores y sin ninguna autorización? Manifestó el empleado que esa bencina constituía una reserva de la línea para casos de emergencia, explicación inaceptable, ya que esta enorme cantidad constituye la quinta parte del consumo con que se hace toda la movilización en Santiago con cerca de mil máquinas.

Dirección de Abastecimiento

Fiscalía. — HBI. — N.º 301. — Sección legal. — Ref: Da cuenta de los sumarios que indica:

Santiago, 24 de marzo de 1945.

Señor Director:

De conformidad a su petición contenida en su oficio de esta fecha N.º 103, remito a Ud. la nómina de los sumarios que se tramitan ante esta Fiscalía contra empresarios de autobuses o microbuses por mal uso del racionamiento otorgado a sus máquinas.

1.º) Sumario seguido contra Esteban García Sáenz por haberse tenido conocimiento que en su garage de Vicuña Mackenna

N.º 264 se sacaban chuicos con gasolina de procedencia aparentemente indebida. Este sumario se encuentra actualmente en tramitación. Hasta la fecha han declarado Julio Palacios González, empleado del señor García, reconociendo el hecho denunciado, y el propio Esteban García manifestando no tener conocimiento de estos hechos.

2.º) Proceso contra Humberto Agüero por acaparamiento de 9,200 litros de gasolina en su local de calle 5 de Abril N.º 1985. En su comparecencia ante la Comisión Departamental, el señor Eusebio Morán Castro, administrador de la Empresa Pullman Bus, ubicada en 5ª de Abril N.º 3985, manifiesta que efectivamente en una bomba que se encuentra instalada en el patio de la casa mencionada, tiene una existencia de 5.000 litros de gasolina que corresponde al racionamiento ordinario de la Empresa, y que no había sido usada porque la Dirección de Abastecimiento ordenó la paralización del servicio de micros.

Agrega que hay en el mismo lugar 21 tambor con 4.200 litros de este carburante y que corresponde a una reserva permanente que mantiene la Empresa, desde que fué racionada la bencina, con el objeto de subsanar las "pannes" que pudieran presentarse en el servicio diario del transporte colectivo de pasajeros. Este sumario se encuentra en tramitación, no habiendo comparecido hasta la fecha el señor Humberto Agüero.

3.º) Proceso contra Antonio Galanda y otros por mal uso del racionamiento otorgado a sus micros de la Línea Macul-Brasil. El señor Antonio Galanda, en su declaración prestada ante esta Fiscalía, reconoce haber retirado gasolina para algunas de sus máquinas que posteriormente no trabajaron, pero agrega que ésta se utilizó en otras máquinas de la misma línea. Este proceso se encuentra en tramitación.

4.º) Proceso contra Antonio Baroni por mal uso del racionamiento otorgado a sus máquinas de la Línea Tropezóif. Declarando don Carlos Baroni en este sumario reconoce haber ordenado a algunos de sus choferes que le entregaran parte de la gasolina que llevaban en sus máquinas para emplearla, según el declarante, en otras máquinas del mismo recorrido.

5.º) Proceso contra Trulla y otros por mal uso del racionamiento otorgado a sus máquinas de la Línea Avda. España. Este sumario se encuentra en tramitación, habiendo comparecido sólo el señor Trulla quien niega el hecho que se investiga.

Saluda atte. a Ud.— **Director Subrogante**, Abastecimiento de Petróleo.

Al señor Director de Transporte y Tránsito Público.— Presente.

El Sindicato de Dueños de Autobuses, su indisciplina y su falta de acatamiento a la autoridad

El Sindicato de Dueños de Autobuses ha vivido en permanente beligerancia y rebeldía frente a la Dirección de Transporte y sus determinaciones.

Basta citar algunas actitudes de su Presidente para testificar esta afirmación.

Llamados oficialmente por esta Dirección General — y por intermedio de Carabineros — los Empresarios, Presidentes y Directores de Líneas, manifestaron que por orden expresa del Presidente no vendrían, ya que no debían dar ningún antecedente relacionado a los racionamientos, consumos, controles y otros pormenores referentes a la bencina y a la movilización.

De este hecho insólito di cuenta oficialmente al señor Ministro del Interior.

Posteriormente, y en diversas oportunidades, la Dirección a mi cargo ha enviado notas solicitando antecedentes para controlar el uso que los empresarios hacen de la bencina y del movimiento de las máquinas, sin obtenerlos jamás.

La nota adjunta da una idea de la falta de respeto y acatamiento que al Presidente del Sindicato le merece la autoridad, como así mismo revela su prepotencia.

Santiago, marzo 23 de 1945.

Señor Presidente del Sindicato General de Dueños de Autobuses, don Humberto Agüero.— Presente.

La Dirección de mi cargo envió a los presidentes de línea de los servicios de autobuses y microbuses la circular que tengo el agrado de adjuntarle, con el objeto de establecer el control que debe llevar la autoridad en el trabajo de los diversos recorridos.

Hasta la fecha ningún presidente de línea ha enviado los referidos datos, ni ha contestado tampoco la mencionada circular.

En vista de esta anomalía he querido formarme un concepto acerca de la situación y se me ha informado que por orden expresa suya los presidentes de línea no han

dado cumplimiento a la disposición a que aludo.

Ud. se ha servido informar oficialmente a esta Dirección que los mencionados presidentes de las respectivas líneas, que componen el Sindicato de su Presidencia, acatan las órdenes emanadas de esa directiva. En consecuencia, le ruego se sirva certificar al pie de la presente si se cumplirá por éstos la disposición que contempla la circular adjunta, a fin de que se envíen los bordereaux correspondientes a los días 22 de marzo en adelante y en forma permanente, ya que el Supremo Gobierno desea ser informado sobre la forma en que se acatan sus directivas, cuyo cumplimiento compete al organismo de mi cargo.

Saluda atte. a Ud. — **Waldo Palma**.

Para los efectos de contestarle oficialmente acerca del pensamiento del Directorio, lo citaré para mañana contestándole por escrito al tenor de su comunicación de esta fecha, rogándole enviarnos una copia del oficio preinserto, ya que los antecedentes que solicita no los conocíamos sino que de oídas.

Lo saludan atentamente, sus affmos. y SS. SS. — **Humberto Agüero Q.**, Presidente. — **Gabriel Rencoret B.**, Tesorero.

Santiago, 23 de marzo de 1945.

Había bencina y no se mejoraba la movilización

Por Decreto 212, de 10 de febrero del presente año, el Gobierno entregó a la Dirección General de Transporte y Tránsito Público la distribución directa de la bencina y su control.

A fin de iniciar una nueva organización más perfecta del consumo y control del combustible, esta dirección dió orden el 28 de febrero de 1945 a las Compañías y al Sindicato de Dueños de Autobuses que las bombas quedaran secas la noche del 21 de marzo ppdo.

No obstante el esfuerzo hecho por estos empresarios para retirar la mayor cantidad de bencina, quedaron en las bombas diez y siete mil quinientos treinta y cinco litros, como lo atestigua el documento inserto.

Esto demuestra que, a pesar de haber un gran saldo de combustible, los empresarios no lo utilizaban, como era su deber, para mejorar la locomoción colectiva.

Relación de la gasolina existente en las bombas de las Compañías de Petróleos de Chile, Shell Mex y Standard Oil, en la noche del 21 de Marzo de 1945

Petróleo de Chile:

Bomba Independencia	3.840
Bomba Población Manuel Montt ..	
Bomba La Paz-Santa María	100
Bomba Mapocho-21 de Mayo	260
Bomba Puente Arzobispo	4.850
Bomba Plaza Brasil	1.380
Bomba Plaza Ecuador	
Total	10.430

Shell Mex:

Bomba Irarrázaval-Nuñoa	1.205
Bomba Los Aromos 110	1.930
Bomba Delicias-Amengual	2.900
Total	6.035

Standard Oil:

Bomba Mapocho-Puente Recoleta ..	330
Bomba Mapocho-Bandera	100
Bomba O'Higgins N.º 3161	190
Bomba Plazuela Placer	450
Total	1.070

Total general 17.535

Copia fiel de las actas oficiales.— Hay una firma.

Sobre publicaciones hechas en los diarios por el Sindicato de Dueños de Autobuses para impresionar a la opinión pública

Para impresionar a la opinión pública y al Honorable Senado, el Sindicato de Dueños de Autobuses ha hecho largas y costosas publicaciones en todos los diarios de la capital, anunciando que un Organismo Fiscal, como es la Dirección de Transporte y Tránsito Público, se ha convertido en un

negocio de distribución de bencina y que ha restado a la industria un millón ochocientos mil pesos. Se adjunta el documento oficial en que consta que la distribución de la bencina la hacen las propias Compañías Bencineras, con personal también propio de esas mismas Compañías y que depende de ellas, en la parte económica (sueldos y salarios); eso sí, que de acuerdo con la cláusula sexta del contrato éste personal depende jerárquicamente de esta Dirección General y obedece órdenes directas de la misma.

El artículo 6.º del Convenio entre la Dirección General de Transporte y Tránsito Público y las Compañías distribuidoras de gasolina, dice como sigue: "El personal del servicio de las bombas destinadas al abastecimiento de la movilización colectiva actuará conforme a las directivas y órdenes emanadas del Director General de Transporte y Tránsito Público, quien las emitirá por intermedio de las Compañías respectivas sin perjuicio de poder actuar directamente en todo lo concerniente al régimen de racionamiento o al control y vigilancia del servicio, en caso que así se hiciere necesario".

CONVENIO

Dirección General de Transporte y Tránsito Público con las Compañías distribuidoras de gasolina

De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto Supremo N.º 212, de fecha 6 de febrero de 1945, del Ministerio de Economía y Comercio, se ha entregado a la Dirección de Transporte y Tránsito Público la distribución de gasolina a los microbuses y autobuses que atienden el servicio de movilización colectiva en la ciudad de Santiago.

A fin de dar cumplimiento al Decreto citado, entre el Director de Transporte y Tránsito y los representantes de las Compañías Distribuidoras de Gasolina, se ha llegado al siguiente acuerdo que regirá a partir del día 22 de marzo de 1945.

1.º— La Dirección de Transporte y Tránsito Público que, con fecha 22 de marzo de 1945, se hará cargo de las instalaciones destinadas al abastecimiento de gasolina a los autobuses y microbuses de la ciudad de Santiago, hará, a su vez, en esa misma fecha, entrega de ellas a las respectivas Compañías. En el momento de la entrega, se

levantará un Acta que contenga un Inventario completo de las existencias y especies recibidas, Acta que deberá ser firmada en triplicado por el representante de la Dirección y el de la respectiva Compañía.

2.o.— Las Compañías contratarán el personal necesario para operar dichas bombas y, asimismo, dispondrán de un Recaudador que retire de las bombas, por lo menos una vez al día, el dinero acumulado por la venta de ese día.

3.o.— La Dirección General de Transporte y Tránsito Público, percibirá un descuento de \$ 0.10 por litro de gasolina vendida a los autobuses y microbuses en las bombas destinadas al efecto por la Dirección General de Transporte y Tránsito Público.

4.o.— Las Compañías practicarán una liquidación mensual de los descuentos provenientes de los \$ 0.10 por litro mencionado en el número anterior y descontarán los gastos de operación de las bombas, los que comprenderán las remuneraciones del personal de atendedores, Recaudadores e Inspectores que requiere el servicio, las gratificaciones legales de este personal, las cantidades que las Compañías se vieren obligadas a cubrir en razón de desahucio de personal de que debieran prescindir por indicaciones del señor Director de Transporte y Tránsito Público o por el término del presente convenio, y demás cargas derivadas del cumplimiento de las leyes sociales. Deberá, además, descontarse los gastos de locomoción de los Recaudadores, los gastos de patentes, arriendos de bombas y energía eléctrica de las diversas instalaciones,

como asimismo, cualquier otro gasto derivado del cumplimiento de indicaciones de la Dirección de Transporte y Tránsito Público. El saldo resultante será depositado por las Compañías en la cuenta especial de depósito que para este efecto se abrirá en la Tesorería de Santiago, e conforme lo dispone el N.º 2 del Decreto Supremo N.º 212 del Ministerio de Economía a que se ha hecho referencia.

Las Compañías enviarán mensualmente a la Dirección de Transporte y Tránsito Público, las liquidaciones, conjuntamente con el memorándum de depósito correspondiente.

5.o.— La designación del personal a que se refiere el N.º 3 y los gastos señalados en el N.º 4 de este convenio, serán hechos previa aprobación del Director de Transporte y Tránsito Público.

6.o.— El personal del servicio de las bombas destinadas al abastecimiento de la movilización colectiva actuará conforme a las directivas y órdenes emanadas del Director de Transporte y Tránsito Público, quien las emitirá por intermedio de las Compañías respectivas, sin perjuicio de poder actuar directamente en todo lo que concierne al régimen de racionamiento, o al control y vigilancia del servicio en casos que así se hicieren necesario.

Santiago, 28 de febrero de 1945.

Director de Transporte y Tránsito Público, **Waldo Palma M.** — Pp. Standard Oil Co. Chile, S. A. C., **C. W. Hunt.** — Pp. Shell Mex Chile Ltda., **C. A. Nunn.** — Pp. Compañía de Petróleos de Chile, **Manuel Zañartu C.**

Controles del movimiento diario de autobuses, micros y bencina

Relación del movimiento de autobuses y micros, del día 6 de Abril de 1945

Cías. Distrib.	Recorrido	N.º Vehículos		Cuotas Ben.		Consumos		SalDOS	
		Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Mic.
COPFC.	Av. Matta	20	14	990	610	990	610		
	Quilicura	1	1	60	60	60	60		
	Lampa-Batuco	4		225		225			
	Pob. Bulnes	5		260		240			-20
	Tiltil	1		40		40			
	Colina	3	3	300	75	220	155	+80	-80
	Renca	2	3	160	135	160	135		
	Tropezón	24	17	1215	620	1215	620		
	Av. O'Higgins	30	62	1145	2980	1145	2980		
	Maipú	13		700		700			

Cías. Distrib.	Recorrido	N.o Vehículos		Cuotas		Ben.		Consumos		Saldos	
		Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Mic.		
	Isla de Maipo	1	4	180		180		90	180	+90	
	San Francisco	20	14	1020		630		1020	630		
	Mat. Palma-O. Neg. . .	43	26	2380		1710		2380	1630		+80
	Av. España	8	12	360		580		380	580		+10
	Macul-Brasil	2	13	180		700		135	695	+10	5
	Caleu		1			60			60		
	Bilbao		13			450			440		
	La Reina		2			125			125		
	La Florida		2			210			100		+100
	Los Andes		1			130			65		+65
	San Felipe		1			85			85		
	El Quisco		1			90			90		
	Melipilla		10			690			690		
	Huérfanos		6			220			216		+4
	Ovalle	5		300				300			
	Puente Alto		15			880			880		
	El Volcán		4			190			190		-5
	La Higuera		2			90			95		
	Cisterna-La Granja .		1			25			25		
S. MEX	Diagonal	18	15	1485		450		1485	450		
	Pila Cementerio . . .	34	17	1310		660		1245	660	+65	
	Vivaceta Yarur	25	28	1260		1440		1205	1440	+55	
	Servicio nocturno . . .		4			45			45		
	Ñuñoa Maruri	13		960				695		+265	
	Catedral	40	25	990		900		990	900		
S. OIL	Cister. S. Bernardo . .	31	30	1575		1470		1525	1440	+50	+30
	San Eugenic	6	11	315		660		340	660	-25	
	Mapocho L. Leones . . .		16			830			815		+15
	Apoquindo		20			840			835		+5
	Av. Chile		13			675			675		
	Recoleta	48	22	1800		995		1800	995		
	Peñalor	8	4	510		200		510	200		
	Pila Negrete		13			650			616		+34
	Ibacache		1			80			80		
	Curacaví		3			165			165		
	Los Rulos		1			75			75		
	San Pablo	34	17	1620		750		1650	735	30	+15
	Tobalaba		35			1470			1400		+70
	Peñalolén		1			50			50		
	Stgo. Melipilla	11		860				860			
	Rural Sur	8		540				540			
	Lonquén	2		110				110			

Balance General

Bencina Consumida

Compañías	Buses	Micros	Totales	
Copec	9.300	11.346	20.646	Cuota bencina diaria of. 46.680 litros
S. Mex	5.620	3.495	9.115	Consumo 6 de abril 45.857 litros
S. Oil	7.355	8.741	16.096	Saldo 823 litros
Totales	22.275	23.582	45.857	

Movilización de vehículos				Comparación diaria			
Compañías	Buses	Micros	Totales Vehículos	Día 5	Día 6	Diferen.	
Copec . . .	182	228	410				
S. Mex . . .	130	89	219	BUSES	465	460	5
S. Oil . . .	148	187	335	MICROCS	514	504	10
Totales . . .	460	504	964				
				Disminución de vehículos			15

Relación del Movimiento de autobuses y micros del día 5 de abril de 1945

GOPEC.	Av. Matta	21	14	90	610	990	610		
	Quilicura	1	1	50	60	60	15		+45
	Lampa Batuco	4		225		225			
	Población Bulnes	5		260		260			
	Tiltit	1		40		40			
	Colina	3	3	300	75	220	155	+80	-80
	Renca	2	3	160	135	160	135		
	Tropezón	22	17	1215	620	1185	620	+30	
	Av. B. O'Higgins	32	64	1145	2980	1145	2980		
	Maipú	12		700		700			
	Isla de Maipo	2	4	180	180	90	180	+90	
	San Francisco	20	15	1020	630	1020	630		
	M. Palma-O. Negr.	50	29	2380	1710	2380	1710		
	Av. España	8	11	390	580	390	580		
	Macul Brasil	2	14	150	700	125	680	+25	+20
	Caleu		1		60		60		
	Bilbao		13		450		440		+10
	La Reina		2		125		125		
	La Florida		2		210		110		+100
	Los Andes		1		130		65		+65
	San Felipe		1		85		85		
	El Quisco		1		90		90		
	Melipilla		9		690		690		
	Huérfanos		5		220		180		+40
	Ovalle	10		300		300			
	Puente Alto		15		880		880		
	El Volcán		4		190		190		
	La Higuera		2		90		75		+15
	Cisterna-La Granja		1		25		25		
S. MEX	Diagonal	19	15	1485	450	1485	450		
	Pila-Cementerio	34	18	1310	660	1245	660	+65	
	Vivaceta-Yarur	27	28	1260	1440	1240	1440	+20	
	Servicio Nocturno		4		45		45		
	Nuñoa-Maruri	17		960		960			
	Catedral	40	24	990	900	990	900		
S. OIL	Cisterna-S. Bernardo	27	32	1575	1470	1555	1470	+20	
	San Eugenio	6	11	315	660	315	660		
	Mapocho-L. Leones		17		830		830		
	Apoquindo		20		840		825		+15
	Av. Chile		14		675		675		
	Recoleta	40	22	1800	995	1800	995		
	Peñaflor	8	4	510	200	540	170	-30	+30
	Pila-Negrete		13		650		641		+9
	Ibacache		1		80		80		
	Curacavi		3		165		165		
	Los Rulos		1		75		75		

Cías. Distrib.	Recorrido	N.o Vehículos		Cuotas Benc.		Consumos		Saldos	
		Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Mic.
	San Pablo	28	18	1620	750	1390	760	+230	-10
	Tobalaba		36		1470		1440		+30
	Peñalolen		1		50		50		
	Stgo.-Melipilla	11		860		860			
	Rural Sur	11		540		540			
	Lonquén	2		110		110			

Resumen General

BENCINA CONSUMIDA

Compañías	Buses	Micros	Totales	Cuota bencina diaria of. . .	Consumo 5 de abril	Saldo
Copec	9.290	11.310	20.600	46.680 litros	45.961 litros	
S. Mex /	5.920	3.495	9.415			
S. Oil	7.110	8.836	15.946			719 litros
Totales	22.320	23.641	45.961			

MOVILIZACION DE VEHICULOS

COMPARACION DIARIA

Compañías	Buses	Micros	Totales Vehículos	Día 4	Día 5	Diferencia
Copec	195	232	427			
S. Mex	137	89	226	Buses 470	465	-5
S. Oil	133	193	326	Micros 505	514	+9
Totales	465	514	979	Aumento de vehículos		+4

Relación del movimiento de autobuses y micros del día 3 de Abril de 1945

Cías. Distrib.	Recorrido	N.o Vehículos		Cuotas Benc.		Consumos		Saldos	
		Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Mic.
COPEC.	Avenida Matta	22	14	990	610	955	610	+35	
	Quilicura	1	1	60	60	60	60		
	Lampa Batuco	4		225		225			
	Población Bulnes	3		260		190		+70	
	Tiltil	1		40		40			
	Colina	3	3	300	75	220	135	+80	-60
	Renca	2	3	160	135	150	135		
	Tropezón	26	18	1215	620	1215	610	+10	
	Av. B. O'Higgins	31	98	1145	2980	1145	2980		+10
	Maipú	11		700		697		+3	
	Isla de Maipo	2	4	180	180	90	180	+90	
	San Francisco	27	15	1020	630	1005	630	+15	
	Mat. Palma-Negrete	49	29	2380	1710	2350	1710	+30	
	Av. España	8	10	390	580	390	580		
	Macul-Brasil	2	14	150	700	115	650	+35	+50
	Caleu		1		60		60		
	Bilbao		13		450		450		
	La Reina		2		125		125		
	La Florida		2		110		110		
	Los Andes		1		130		65		+65

Cías. Distrib.	Recorrido	N.o Vehículos		Cuotas Benc.		Consumos		Saldos	
		Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Micros	Buses	Mic.
	San Felipe		1		85		85		
	El Quisco		1		90		90		
	Melipilla		9		690		684		+ 6
	Huérfanos		6		220		216		+ 4
	Ovalle	12		300		290			
	Puente Alto		16		880		790		+90
	El Volcán		4		190		190		
	La Higuera		2		90		140		
	Cisterna-La Granja		1		25		25		-50
S. MEX	Diagonal	20	15	1485	450	1485	450		
	Pila-Cementerio	36	18	1310	660	1310	660		
	Vivaceta-Yarur	31	29	1260	1440	1215	1370	+45	+70
	Micros Serv. Noct.		3		45		35		+10
	Nuñoa-Maruri	17		960		960			
	Catedral	37	22	990	900	990	900		
S. OIL	Cisterna-S. Bernardo	28	29	1575	1470	1555	1470	+20	
	San Eugenio	6	13	315	660	310	660	+ 5	
	Mapocho-L. Leones		17		830		830		
	Apoquindo		19		840		840		
	Av. Chile		14		675		675		
	Recoleta	41	19	1800	995	1760	960	+40	+35
	Peñaflor	9	4	510	200	504	200	+ 6	
	Pila-Negrete		12		650		600		+50
	Ibacache		1		80		80		
	Curacaví		2		165		110		+55
	Los Rulos		1		75		75		
	San Pablo	32	15	1620	750	1600	690	+20	+60
	Tobalaba		34		1470		1335		+135
	Peñalolen		1		50		50		
	Stgo.-Melipilla	11		860		860			
	Rural Sur	11		540		540			
	Lonquén	2		110		110			

Resumen General:

BENCINA CONSUMIDA

Compañías	Buses	Micros	Totales	Cuota bencina diaria of. . .	Consumo 3 de abril	Saldo
Copec	9.137	11.305	20.442	46.680 litros	45.631 litros	1.049 litros
S. Mex	5.960	3.415	9.375			
S. Oil	7.239	8.575	15.814			
Totales	22.336	23.295	45.631			

Movilización de vehículos

Comparación diaria

Compañías	Buses	Micros	Totales Vehículos	Día 2	Día 3	Diferencia
Copec	204	268	472			
S. Mex	141	87	228	Buses 489	485	- 4
S. Oil	140	181	321	Micros 546	536	-10
Totales	485	536	1.021	Disminución de vehículos . . .		14

Autobuses patentes Y. A. 756, de la línea "Matadero - Palma"

Fecha Día y mes	Bencina recibida	Observaciones
25 de marzo	Recibió 40 litros	No trabajó
26 de marzo	No recibió bencina	Dió dos vueltas
27 de marzo	Recibió 50 litros	Dió cuatro vueltas
28 de marzo	Recibió 50 litros	Dió cinco vueltas
29 de marzo	Recibió 35 litros	Dió dos vueltas
30 de marzo	Recibió 50 litros	Dió cinco vueltas
31 de marzo	Recibió 55 litros	Dió cinco vueltas
1.º de abril	Recibió 50 litros	Dió dos vueltas
2 de abril	Recibió 35 litros	Dió tres vueltas
3 de abril	Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
4 de abril	Recibió 45 litros	Dió cuatro vueltas
5 de abril	Recibió 45 litros	Dió tres vueltas
SUMA	485 litros	SUMA 37 vueltas

Esta máquina en once días recibió 485 litros de gasolina y dió 37 vueltas, debiendo dar 54 vueltas en con bencina recibida a un promedio de nueve litros por vuelta completa, por lo tanto, debe justificar con los 142 litros restantes.

Santiago, 11 de abril de 1945.

Manuel Aránguiz Latorre,
Jefe Sección Cotrol.

(Da cuenta de deficiencias encontradas en las Líneas "San Eugenio-Funicular" y "Mapocho-Tropezón", con respecto a la gasolina)
Santiago, 10 de abril de 1945.

Jefe de la Oficina de Control.

Presente.

Para dar cuenta a Ud. de las deficiencias encontradas en las Líneas San Eugenio-Funicular y Mapocho-Tropezón, referente al consumo de la gasolina en los días que se indican a continuación:

Línea "San Eugenio Funicular"

Clase de vehíc.	Día y mes	Cantidad de bencina Entregada	Observaciones
Autobús J. B. 30	27 marzo.	Recibió 55 litros	Dió dos vueltas
"	28 marzo.	Recibió 60 litros	Dió cinco vueltas
"	29 marzo.	Recibió 60 litros	Dió cinco vueltas
"	30 marzo.	Recibió 55 litros	Dió tres vueltas
"	31 marzo.	Recibió 60 litros	Dió dos vueltas
"	1.º abril.	Recibió 55 litros	Dió tres vueltas
"	2 abril.	Recibió 55 litros	Dió cuatro vueltas
"	3 abril.	Recibió 50 litros	No trabajó
"	4 abril.	Recibió 50 litros	Dió dos vueltas

Autobús J. B. 3	5 abril	Recibió 60 litros	Dió tres vueltas
SUMA		560 litros	SUMA 29 vueltas

Esta máquina en diez días ha recibido 560 litros de gasolina y dió 29 vueltas, debiendo dar 80 vueltas a un promedio de siete litros por vuelta, por lo tanto debe justificar qué hizo con los 357 litros restantes.

Autobús J. F. 69	27 marzo	Recibió 50 litros	Dió tres vueltas
Id. Id.	28 marzo	Recibió 50 litros	Dió seis vueltas
Id. Id.	29 marzo	No recibió bencina	Dió dos vueltas
Id. Id.	30 marzo	Recibió 50 litros	Dió cinco vueltas
Id. Id.	31 marzo	Recibió 60 litros	Dió siete vueltas
Id. Id.	1.o abril	Recibió 55 litros	Dió seis vueltas
Id. Id.	2 abril	Recibió 55 litros	Dió cinco vueltas
Id. Id.	3 abril	Recibió 55 litros	No trabajó
Id. Id.	4 abril	Recibió 55 litros	Dió siete vueltas
Id. Id.	5 abril	Recibió 60 litros	Dió cuatro vueltas
Suma		490 litros	Suma 45 vueltas

Esta máquina en nueve días recibió 490 litros de gasolina y dió 45 vueltas, debiendo dar 70 vueltas a un promedio de siete litros por vuelta, por lo tanto debe justificar qué hizo con los 125 litros restantes.

Micro K. C. 39	27 marzo	Recibió 50 litros	Dió una vuelta
Id. Id.	28 marzo	No recibió bencina	No trabajó
Id. Id.	29 marzo	Recibió 50 litros	Dió siete vueltas
Id. Id.	30 marzo	Recibió 50 litros	Dió tres vueltas
Id. Id.	31 marzo	Recibió 50 litros	Dió cinco vueltas
Id. Id.	1.o abril	Recibió 50 litros	Dió ocho vueltas
Id. Id.	2 abril	Recibió 50 litros	Dió cuatro vueltas
Id. Id.	3 abril	Recibió 50 litros	No trabajó
Id. Id.	4 abril	Recibió 45 litros	Dió cuatro vueltas
Id. Id.	5 abril	No recibió bencina	No trabajó
Suma		395 litros	Suma 32 vueltas

Esta máquina en ocho días recibió 395 litros de gasolina y dió 32 vueltas, debiendo dar 56 y media vueltas con la gasolina recibida, a un promedio de siete litros por vuelta, en consecuencia debe justificar qué hizo con los 161 litros restantes.

Línea "Trapezón-Mapocho"

Clase de vehículo	Día y mes	Cantidad de bencina recibida	Observaciones
Autobús Y. O. 136	27 marzo	Recibió 60 litros	Dió tres vueltas
Id. Id.	28 marzo	No recibió bencina	No trabajó
Id. Id.	29 marzo	Recibió 40 litros	Dió ocho vueltas
Id. Id.	30 marzo	Recibió 40 litros	Dió siete vueltas
Id. Id.	31 marzo	No recibió bencina	No trabajó
Id. Id.	1.o abril	No recibió bencina	No trabajó
Id. Id.	2 abril	No recibió bencina	No trabajó
Id. Id.	3 abril	Recibió 15 litros	Dió dos vueltas

Id.	Id.	4 abril	Recibió 50 litros	Dió siete vueltas
Id.	Id.	5 abril	Recibió 60 litros	Dió diez vueltas
Suma			265 litros	Suma 37 vueltas

Esta máquina en seis días recibió 265 litros de bencina y dió 37 vueltas, debiendo dar 53 vueltas con la gasolina recibida, a un promedio de cinco litros por vuelta, por lo tanto debe justificar qué hizo con los 80 litros restantes.

Autobús Y. O. 121	27 marzo	Recibió 50 litros	Dió tres vueltas	
Id.	28 marzo	Recibió 60 litros	Dió seis vueltas	
Id.	29 marzo	Recibió 50 litros	Dió nueve vueltas	
Id.	30 marzo	Recibió 50 litros	Dió seis vueltas	
Id.	31 marzo	Recibió 30 litros	Dió una vuelta	
Id.	1.o abril	Recibió 60 litros	Dió ocho vueltas	
Id.	2 abril	Recibió 50 litros	Dió cuatro vueltas	
Id.	3 abril	Recibió 45 litros	Dió cinco vueltas	
Id.	4 abril	No recibió bencina	No trabajó	
Id.	5 abril	No recibió bencina	No trabajó	
Id.	6 abril	No recibió bencina	No trabajó	
Id.	7 abril	No recibió bencina	No trabajó	
Id.	8 abril	Recibió 65 litros	Dió nueve vueltas	
Suma			460 litros	Suma 51 vueltas

Esta máquina en nueve días recibió 460 litros de bencina y dió 51 vueltas, debiendo de dar 82 vueltas con la bencina recibida, a un promedio de cinco litros por vuelta, por lo tanto debe justificar qué hizo con los 205 litros restantes.

Luis Letelier Aravena

Jefe de la Oficina de Control

Se da cuenta de deficiencias encontradas en la Línea de Buses "Diagonal-Carrascal", por el consumo de gasolina en la forma que se indica:

Góndolas	Día	Cantidad de bencina:	Observaciones
J. C.	40	30 de Marzo, recibió 80 litros de bencina	No salió a trabajar
"	"	31 de marzo no recibió bencina	" " "
"	"	1.o de abril no recibió bencina	" " "
"	"	2 de abril, recibió 60 litros de bencina	" " "
"	"	3 de abril, recibió 60 litros de bencina	Dió cuatro vueltas.
"	"	4 de abril, recibió 60 litros de bencina	Dió cinco vueltas.
"	"	5 de abril, recibió 75 litros de bencina	Dió seis vueltas.
SUMA		335 litros	SUMA 15 vueltas.

Esta máquina en siete días ha recibido 335 litros de gasolina y recorrido 15 vueltas, debiendo de dar 33 vueltas y media con la gasolina recibida; en consecuencia, debe justificarse qué ha hecho con los 185 litros que le sobraron.

J. B.	21	30 de marzo, recibió 60 litros de bencina	No salió a trabajar
"	"	31 de marzo, recibió 70 litros de bencina	Dió seis vueltas.
"	"	1.o de abril, recibió 60 litros de bencina	Dió cinco vueltas
"	"	2 de abril, recibió 80 litros de bencina	Dió cinco vueltas.

J. B.	21	3 de abril,	recibió 60 litros de bencina	Dió siete vueltas
"	"	4 de abril,	recibió 65 litros de bencina	Dió seis vueltas
"	"	5 de abril,	recibió 60 litros de bencina	Dió dos vueltas.
SUMA			455	SUMA 31 vueltas.

Esta máquina en siete días ha recibido 455 litros de gasolina y dió 31 vueltas, debiendo de dar 45 vueltas y media con la gasolina recibida, por lo tanto, debe justificar qué hizo con los 145 litros restantes.

J. F.	27	30 de marzo,	recibió 60 litros de bencina	No salió a trabajar.
"	"	31 de marzo,	recibió 65 litros de bencina	No salió a trabajar
"	"	1.º de abril,	recibió 60 litros de bencina	Dió cuatro vueltas
"	"	2 de abril,	recibió 50 litros de bencina	Dió seis vueltas
"	"	3 de abril,	recibió 60 litros de bencina	Dió tres vueltas
"	"	4 de abril,	recibió 60 litros de bencina	Dió cuatro vueltas
"	"	5 de abril,	recibió 60 litros de bencina	Dió siete vueltas.
SUMA			415	SUMA 24 vueltas.

Esta máquina en siete días ha recibido 415 litros de gasolina y dió 24 vueltas, debiendo de dar 41 vueltas y media, con la gasolina recibida, por lo tanto, debe justificar qué hizo con los 175 litros sobrantes.

J. B.	68	27 de marzo.	Recibió 70 litros de bencina	Dió cuatro vueltas
"	"	28 de marzo.	Recibió 60 litros de bencina	Dió una vuelta
"	"	29 de marzo.	Recibió 70 litros de bencina	Dió cuatro vueltas
"	"	30 de marzo.	Recibió 80 litros de bencina	Dió cinco vueltas
"	"	31 de marzo.	Recibió 70 litros de bencina	Dió seis vueltas
"	"	1.º de abril.	Recibió 40 litros de bencina	Dió seis vueltas
"	"	2 de abril.	Recibió 80 litros de bencina	Dió siete vueltas
"	"	3 de abril.	Recibió 60 litros de bencina	Dió siete vueltas
"	"	4 de abril.	Recibió 75 litros de bencina	Dió cinco vueltas
"	"	5 de abril.	Recibió 80 litros de bencina	Dió seis vueltas
SUMA			690	SUMA 51 vueltas.

Esta máquina en diez días ha recibido 690 litros de gasolina y dió 51 vueltas, con la gasolina recibida, debiendo de dar 69 vueltas, por lo tanto, debe justificar qué hizo con los 180 litros restantes.

J. B.	2	27 de marzo.	Recibió 60 litros de gasolina	Dió tres vueltas
"	"	28 de marzo.	Recibió 60 litros de gasolina	Dió seis vueltas
"	"	29 de marzo.	Recibió 60 litros de gasolina	Dió seis vueltas
"	"	30 de marzo.	Recibió 60 litros de gasolina	Dió siete vueltas
"	"	31 de marzo.	Recibió 70 litros de gasolina	Dió cuatro vueltas
"	"	1.º de abril.	Recibió 60 litros de gasolina	Dió cinco vueltas
"	"	2 de abril.	Recibió 80 litros de gasolina	Dió siete vueltas
"	"	3 de abril.	Recibió 60 litros de gasolina	Dió seis vueltas
"	"	4 de abril.	Recibió 60 litros de gasolina	Dió seis vueltas
"	"	5 de abril.	Recibió 60 litros de gasolina	Dió siete vueltas
SUMA			630	SUMA 57 vueltas

Esta máquina en diez días ha recibido 630 litros de gasolina y dió 57 vueltas con la gasolina recibida, debiendo de dar 63 vueltas, por lo tanto, debe justificar qué hizo los 60 litros de bencina restantes.

J. B.	1	27 de marzo.	Recibió 90 litros de gasolina	Dió una vuelta
"	"	28 de marzo.	Recibió 80 litros de gasolina	Dió seis vueltas
"	"	29 de marzo.	Recibió 90 litros de gasolina	Dió siete vueltas
"	"	30 de marzo.	Recibió 80 litros de gasolina	Dió siete vueltas
"	"	31 de marzo.	Recibió 80 litros de gasolina	Dió cinco vueltas
"	"	1.o de abril.	Recibió 80 litros de gasolina	Dió seis vueltas
"	"	2 de abril.	Recibió 100 litros de gasolina	Dió seis vueltas
"	"	3 de abril.	Recibió 80 litros de gasolina	Dió siete vueltas
"	"	4 de abril.	Recibió 90 litros de gasolina	Dió siete vueltas
"	"	5 de abril.	Recibió 70 litros de gasolina	Dió siete vueltas
SUMA		840 litros		SUMA 59 vueltas

Esta máquina en diez días ha recibido 840 litros de gasolina y dió 59 vueltas con la bencina recibida, debiendo dar 84 vueltas, por lo tanto, debe justificar qué hizo con los 250 litros sobrantes.

Micro buses

K. A.	7	25 de marzo.	Recibió 30 litros	No salió a trabajar.
"	"	26 de marzo.	Recibió 30 litros	Dió tres vueltas
"	"	27 de marzo.	Recibió 30 litros	Dió tres vueltas
"	"	28 de marzo.	Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
"	"	29 de marzo.	Recibió 30 litros	Dió tres vueltas
"	"	30 de marzo.	Recibió 30 litros	Dió tres vueltas
"	"	31 de marzo.	Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
"	"	1.o de abril.	Recibió 30 litros	Dió tres vueltas
"	"	2 de abril.	Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
"	"	3 de abril.	Recibió 30 litros	Dió tres vueltas
"	"	4 de abril.	Recibió 30 litros	Dió una vuelta
"	"	5 de abril.	Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
SUMA		360 litros		SUMA 27 vueltas

Esta máquina en once días ha recibido 360 litros de gasolina y dió 27 vueltas, debiendo de dar 36 vueltas con la bencina recibida; en consecuencia, debe justificar qué hizo con los 90 litros restantes.

K. A.	1	27 de marzo.	Recibió 45 litros	Dió dos vueltas
"	"	28 de marzo.	Recibió 20 litros	Dió dos vueltas
"	"	29 de marzo.	Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
"	"	30 de marzo.	Recibió 20 litros	Dió tres vueltas
"	"	31 de marzo.	Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
"	"	1.o de abril.	Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
"	"	2 de abril.	Recibió 20 litros	Dió dos vueltas
"	"	3 de abril.	Recibió 20 litros	Dió dos vueltas
"	"	4 de abril.	Recibió 20 litros	Dió tres vueltas
"	"	5 de abril.	Recibió 30 litros	Dió tres vueltas
SUMA		315 litros		SUMA 23 vueltas

Esta máquina en diez días ha recibido 315 litros de gasolina y dió 23 vueltas, debiendo de dar 31 y media vueltas con la bencina recibida, por lo tanto, debe justificar qué hizo con los 85 litros de bencina restantes.

K. A.	10	27 de marzo.	Recibió 30 litros	Dió una vuelta
-------	----	--------------	-------------------	----------------

K. A.	28 de marzo.	Recibió 30 litros	Dio dos vueltas
"	"	29 de marzo. Recibió 30 litros	Dió cuatro vueltas
"	"	30 de marzo. Recibió 20 litros	Dio dos vueltas
"	"	31 de marzo. Recibió 30 litros	Dió tres vueltas
"	"	1.º de abril. Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
"	"	2 de abril. Recibió 30 litros	Dió dos vueltas
"	"	3 de abril. Recibió 20 litros	Dio dos vueltas
"	"	4 de abril. Recibió 20 litros	Dió una vuelta
"	"	5 de abril. Recibió 20 litros	Dió tres vueltas
SUMA		300 litros	SUMA 22 vueltas

Esta máquina en diez días ha recibido 300 litros de gasolina y dió 22 vueltas, debiendo de dar 30 vueltas con la gasolina recibida, por lo tanto, debe justificar qué hizo con la gasolina restante, que fueron 80 litros.

NOTA: Esta apreciación se ha hecho desde el punto de vista que el recorrido "Diagonal-Carrascal", gasta un promedio de 10 litros en la vuelta, apreciándola en 40 kilómetros la vuelta completa.

Estimo que debe de dársele dos kilómetros más al día, o sea, medio litro de bencina, que serían por el gasto que tuvieran en ir a guardar la máquina o a cargar la bencina.

Luis Letelier Aravena.

Dirección General de Transporte y Tránsito
Público

N.º 23.— Microbús línea Avenida España K. C. 7

Fecha	Bencina recibida	Vueltas	Observaciones
1 IV 945	50	4	
2 " "	30	1	
6 " "	55	6	
7 " "	45	5	
8 " "	55	5	
	235	21	

NOTA: Esta máquina en 5 días recibió 235 litros y dió 21 vueltas, debiendo dar 39. Tiene un sobrante de 109 litros.
Santiago, 16 de abril de 1945.

Manuel Aránguiz Latorre,
Jefe Sección Control

Avenida España J. F. 38.

N.º 27.— Autobús línea

Fecha	Bencina recibida	Vueltas	Observaciones
1 IV 945	60	7	
2 " "	45	5	
3 " "	50	5	
4 " "	50	6	

5	IV	945	...	30		No salió
6	"	"	...	30	1	
				265	24	

NOTA: Esta máquina en 6 días recibió 265 litros y dió 24 vueltas, debiendo dar 44. Tiene un sobrante de 121 litros.
Santiago, 14 de abril de 1945.

Manuel Aránguiz Latorre,
Jefe Sección Control

N.º 20.— Microbús-línea Avenida España K. D.º 72.

Fecha	Bencina recibida	Vueltas	Observaciones				
1 IV 945	40	1					
2 " "	30		No trabajó				
6 " "	25	1					
7 " "	50	6					
8 " "	55	7					
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 20%; border-top: 1px solid black;">200</td> <td style="width: 20%; border-top: 1px solid black;">15</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> </table>					200	15	
	200	15					

NOTA: Esta máquina en 5 días recibió 200 litros y dió 15 vueltas, debiendo dar 33. Tiene un sobrante de 110 litros.
Santiago, 14 de abril de 1945

Manuel Aránguiz Latorre,
Jefe Sección Control

Autobús patente YL 523, de la línea "Mata dero-Palma".
FECHA:

Día y mes	Bencina recibida	Observaciones
25 de Marzo	Recibió 45 litros	No trabajó
26 " "	" 45 "	Dió cinco vueltas
27 " "	" 55 "	Dió tres vueltas
28 " "	" 20 "	No trabajó
29 " "	" 50 "	Dió dos vueltas
30 " "	" 45 "	Dió cuatro vueltas
31 " "	" 50 "	Dió dos vueltas
1.º de abril	" 25 "	Dió una vuelta
2 " "	" 25 "	Dió cuatro vueltas
3 " "	" 55 "	Dió cinco vueltas
4 " "	" 50 "	Dió cuatro vueltas
5 " "	" 55 "	Dió tres vueltas
Suma	515 Litros.	Suma 33 vueltas.

Esta máquina en doce días recibió 515 litros de gasolina y dió 33 vueltas, debiendo dar 57 vueltas con la bencina recibida a un promedio de nueve litros por vuelta completa; debe justificar qué hizo con los 218 litros restantes.
Santiago, 11 de abril de 1945.

Manuel Aránguiz Latorre,
Jefe Sección Control

Traspaso de bencina de autobuses a microbuses en línea diagonal

Explicación del documento original inserto

Una de las formas dolosas usadas por los dueños de autobuses para sacar mayor provecho de la bencina bonificada para la movilización popular (autobuses), era el traspaso de ella a los microbuses. Una prueba evidente de esta incorrección la da el documento adjunto firmado por los representantes de la línea Diagonal. Esta línea, que es de sectores eminentemente populares, tiene un racionamiento de 1,485 litros para los buses y sólo de 450 litros para los microbuses. Anteriormente tenían una cuota de cincuenta litros por cada una de las quince máquinas que hacían el servicio; hacían un total de 750 litros. Queda en evidencia que 300 litros diarios eran traspasados de los autobuses a los micros.

Este mismo fenómeno sucedía en casi todas las líneas y de ahí es que habían desaparecido de la circulación los autobuses (o góndolas), y sólo se veía microbuses en los distintos recorridos. Estas graves irregularidades han sido corregidas.

Es necesario insistir en que este traspaso de bencina de los autobuses a los microbuses importa un robo al Gobierno, porque éste, con el objeto de propender a una movilización barata para el pueblo, bonifica la bencina destinada a los autobuses, a fin de que éstos la obtengan a un precio rebajado que les permita cobrar sólo la tarifa popular de cuarenta centavos, contra un peso que cobran los microbuses.

Dirección General de Transporte

Santiago, 22 de marzo de 1945.

En representación de los choferes de microbuses de la Línea Diagonal, comparecieron los señores Oscar Osses, Darío Guzmán y Héctor Soto, para poner en conocimiento de la Dirección General de Transporte y Tránsito Público que, con la diferencia de racionamiento que tenían en la línea, o sea, que hasta el 21 de marzo se les entregaban 50 litros, con lo que daban cuatro o cinco vueltas y el racionamiento que se les dió desde el día 22 de marzo, de treinta litros no pueden dar sino dos vueltas.

Declaran que declinan responsabilidades sobre la movilización en este sector. Agregan a la vez, que el número de máquinas

que ordinariamente trabaja de acuerdo con las planillas, desde hace mucho tiempo, es de 14 a quince máquinas.

Para constancia firman. — D. Guzmán, Oscar Osses, Héctor Soto.

Se refiere al denunciado aumento de cuota en dos mil litros de bencina

Esta Dirección está haciendo un estudio completo sobre las necesidades más urgentes en el transporte colectivo de pasajeros y previos estudios, está reforzando algunas líneas creando otras y entre ellas una línea con tarifa popular a \$ 0.60 entre la Plaza Ovalle y la Estación Alameda.

Adjunto se envía una nómina de la bencina de esta cuota extraordinaria para mejor conocimiento del Honorable Senado:

Línea	PUENTE ALTO	88	lts.
"	LA REINA	71	"
"	AV. CHILE	189	"
"	SAN EUGENIO	48	"
"	SAN BERNARDO	94	"
"	BILBAO	40	"
"	E. CENTRAL PLAZA		
	LO OVALLE	300	"
"	SAN PABLO	160	"
"	RECOLETA	35	"
		1.025	lts

Repartido en otras líneas en diferentes cuotas menores 135 litros.

Por repartir en las diferentes líneas, una vez terminados los estudios pertinentes, 840 litros, con lo que se completa la cuota de 2.000 litros.

En las líneas que a continuación se detallan y con el fin de mejorar los servicios se han aumentado máquinas en la siguiente proporción:

Línea	AV. CHILE	6	Máq.
"	RECOLETA	1	"
"	SAN PABLO	3	"
"	SAN EUGENIO	1	"
"	SAN BERNARDO	2	"
"	E. CENTRAL LO OVA-		
	LLE	7	"
Total	máquinas aumentadas	20	

Se hace presente que esta Dirección General hará una distribución racional del combustible, entregando a las líneas lo que realmente necesiten para su normal desarrollo, porque en la práctica se ha visto que algunas de ellas están sobrecargadas de carburante, en cambio a otras les falta una apreciable cuota.

Vale decir entonces que aunque hubiera más bencina ella se irá repartiendo en forma adecuada y no globalmente como hasta ahora se hacía. Indudablemente esta es la buena política a seguir, para terminar con los favoritismos que a las claras se notan, después de hacer un estudio sereno de la forma de distribuir con que ellos operaban.

Como lógica consecuencia de lo anteriormente expuesto, en un futuro no lejano se verá aumentado considerablemente el número de máquinas en circulación con un claro beneficio para la movilización de los pasajeros.

EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTE COLECTIVO

El señor **Rivera**.— Quiero hacerme cargo, primeramente, de las observaciones hechas por el Honorable señor Jirón, y, después, de las que ha hecho el Honorable señor Guzmán, queriendo rectificar una apreciación que me permití formular.

Ha dicho el Honorable señor Jirón que esta cuestión del tránsito público está pésima, que es una verdadera calamidad en Santiago. Muy bien; no estoy lejos de concordar con Su Señoría; pero no atribuyo estos defectos de los medios de movilización al hecho de que haya habido negligencia, descuido o mala administración por parte de los dueños de autobuses y microbuses sino, especialmente, a la falta de elementos de transporte en este período de guerra. Pero, suponiendo que los dueños de autobuses y microbuses hubieran faltado a sus deberes, quedaría entonces muy claro que la Dirección de Transporte y Tránsito Público es un organismo totalmente inútil, porque actualmente existe, está actuando, tiene atribuciones para corregir los defectos y castigar los abusos, y sin embargo sigue todo malo; luego pues, es un organismo totalmente ineficaz.

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.).— Está equivocado Su Señoría.

El señor **Rivera**.— Puede ser...

El señor **Guzmán** (don Eleodoro E.).— Voy a demostrarlo.

El señor **Rivera**.— En seguida manifestaba, el Honorable señor Jirón que habría que investigar ciertos abusos e incorrecciones cometidas por los empresarios de micros y autobuses. A este propósito, quiero decir que he recibido una nota de este gremio — nota que tal vez ha llegado ya al Senado — en que ellos piden que se nombre una Comisión para investigar los cargos que se les hacen.

El señor **Jirón**.— Yo también recibí esa nota, señor Senador.

El señor **Ortega**.— Todos la hemos recibido.

El señor **Grove** (don Marmaduke). — Ellos piden la investigación.

El señor **Rivera**.— Efectivamente, ellos mismos piden que se haga una investigación. De consiguiente, no habría razón alguna para culpar a nadie; ni conveniencia en adelantar juicio mientras esté pendiente el nombramiento de esa comisión y no se conozca su parecer.

Respecto a la bolsa negra misma, no creo que sean los dueños de autobuses los que hayan vendido su bencina, porque con ello se habrían privado de un elemento de trabajo. Evidentemente que ha habido bolsa negra; pero no es menos cierto que ella ya está bien disminuída o ya no existe; y no creo, repito, que hayan sido los dueños de autobuses quienes vendieran su bencina, porque se hubieran quedado sin poder trabajar.

Ahora quiero referirme a la afirmación hecha por el Honorable señor Guzmán, en el sentido de que la Dirección de Transporte y Tránsito Público ha sido creada en virtud de una ley: la 7.173. Desde luego, el artículo que discutimos no dice eso, sino que esta Dirección de Transporte y Tránsito Público está regida por el decreto reglamentario número tantos. De manera que fué el decreto reglamentario el que le dió vida, y no esta ley 7.173, que en su artículo 1.º dice:

“Por exigirlo el interés nacional y mientras exista la situación de emergencia, porque atraviesa el país, el Presidente de

“ la República podrá adoptar las siguientes medidas:

“Reglamentar y distribuir el uso y circulación de los medios motorizados de transporte y limitar o suspender la circulación de los mismos medios en las épocas o zonas que estime necesarias”.

Fero, ¿dónde está la creación del Servicio? Y no debe olvidar...

El señor Guzmán (don Eleodoro E.). — ¿Y cómo iba a aplicar eso?

El señor Walker. — De acuerdo con la Constitución.

El señor Rivera. — Con los medios administrativos de que dispone; pero de ninguna manera pudo crear una Dirección y un Servicio nuevos, porque el artículo 44 de la Constitución Política del Estado, en su número 5.º, dice terminantemente que sólo en virtud de una ley se pueden crear.

De manera que para que hubiera sido creada legalmente esta Dirección de Transporte, habría sido preciso que la ley hubiera dicho expresamente que se creaba esta Dirección de Transporte y Tránsito Público. Pero no lo dice. Y tanto es así, que se ha querido sanear esta situación de irregularidad en que se encuentra el Servicio, con la disposición que estamos estudiando. Se ha dicho o dado a entender que en virtud de este artículo, una vez que se apruebe esta disposición y el organismo en referencia tenga existencia legal, podrá actuar con eficiencia. Nada abona esta suposición. La disposición en estudio no da esa Dirección ninguna atribución fuera de las que actualmente ejercita y que a juzgar por los cargos que se han formulado son totalmente ineficaces. Porque si la Dirección fuera eficiente y se hubiera ajustado a estas atribuciones, no se verían los defectos que señala Su Señoría.

La ley que estamos estudiando, no le da ninguna nueva atribución que le permita tomar medidas extraordinarias, sobre las que actualmente tiene, o, mejor dicho, sobre las que actualmente aplica de hecho. En consecuencia, no hay razón alguna para la aprobación de esta disposición ni para el mantenimiento del Servicio de que se trata.

Por estas razones yo pido, señor Presidente, que sea rechazado el artículo 11.

El señor Videla (Presidente). — Ofrezco la palabra.

El señor Secretario. — El Honorable se-

ñor Domínguez ha presentado a la Mesa una indicación para que se suprima del artículo nuevo la frase: “y la distribución y control del consumo de combustible” y para que, en consecuencia, se divida la votación.

El señor Domínguez. — Pido la palabra.

El señor Videla (Presidente). — Tiene la palabra el Honorable señor Domínguez.

El señor Domínguez. — Consecuente con las ideas que he expresado a nombre de mi Partido en esta Sala, en cuanto dice relación con lo que es posible controlar en una economía incipiente, como la chilena, en la que ningún criterio práctico aconseja aplicar integralmente doctrinas que nacieron y se justificaron en ambientes y en países cuya economía estaba totalmente constituida y contaban con todos los elementos necesarios para que esa economía pudiera satisfacer las necesidades de los ciudadanos y del Estado, estimo que en un país pequeño como Chile, pretender aplicar tales doctrinas de control por parte del Estado, llevar la exageración hasta el hecho suicida de terminar con la iniciativa particular en un país pobre, equivale a destruir toda posibilidad de hacer socialismo en este país. Porque lo primero y fundamental es que en nuestro país se cree y desarrolle riqueza, que haya trabajo mediante el común aporte del Estado, con su intervención justa, y de la iniciativa privada, que necesitan, más que cualesquiera otros países en formación como el nuestro.

A menudo, con el deseo de hacer bien las cosas y por no saber barajar con criterio justo lo que es la doctrina y lo que corresponde a la realidad, interviene el Estado en forma desmedida y se mata la gallina de los huevos de oro. Así sucedió cuando se creó el servicio de Lavaderos de Oro, que respondía a la necesidad pública fundamental de dar trabajo. Y ese servicio, destinado a dar trabajo, en condiciones de emergencia, a ciudadanos que lo requerían, y a entregar al Estado una cuota de oro metálico que era indispensable, fué convertido, so pretexto de fiscalización por el Estado, en una máquina imposible de fiscalizar, en una máquina que ahogó a una empresa que de otra manera habría tenido una repercusión beneficiosa en la economía del país.

Ahora, hemos formado una Empresa de

Transporte Colectivo, cuyo fin, indiscutiblemente, es el de proporcionar a los ciudadanos mejores medios de movilización; pero se quiere llevar tan lejos la fiscalización como extenderla hasta a los elementos complementarios de esa industria, y se pretende establecer la fiscalización sobre el abastecimiento de combustible, en circunstancias que tal fiscalización ya no es necesaria. ¿Por qué se coloca este artículo? Los autores de él, que seguramente lo han redactado con muy buena intención, no conocen las dificultades con que han trabajado los industriales del país durante este período de emergencia en que ha debido racionarse el combustible. Ellos ignoran o quieren ignorarlo, que el combustible no es solamente un problema de movilización, sino que también lo es de toda la industria y de los hogares chilenos. Sabemos, porque lo hemos sufrido y experimentado, que por falta de experiencia administrativa, por falta de mediadas estadísticas, se ha hecho sufrir en estos meses una tragedia tremenda a la industria y a los hogares chilenos con esta decantada fiscalización excesiva del uso de los combustibles.

Quando la guerra termine y cuando, como decía un H. colega, el cable ya anuncia que incluso los Estados Unidos quieren suspender este racionamiento, que daña el progreso de la industria, nosotros, que necesitamos más que nadie utilizar todos los recursos de que dispone la Nación, sean éstos públicos o privados, queremos empezar de nuevo a entorpecer la maquinaria económica del país con una legislación y una reglamentación excesiva.

Creo, señor Presidente, que esto no tiene ningún objeto y que lo que hay que reconocer es la necesidad de crear organismos que trabajen bien para la ciudadanía, y no incurrir en el grave error de exagerar el tono doctrinario hasta el extremo de matar la gallina de los huevos de oro.

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

El señor **Ortega**. — Señor Presidente, pienso, como algunos señores Senadores, que se ha exagerado el contenido de este artículo, y no tanto en el sentido doctrinario, que yo comparto, sino en cuanto a la oportunidad de su aplicación. Decía en sesión

anterior el H. señor **Azócar**, que aplicar medidas de control a la economía cuando el proceso económico alcanza ya la fase en que este control es innecesario, es dañar la economía. Y citaba las opiniones de los economistas ingleses que establecieron esta doctrina. Pienso, como él, que vamos llegando con retraso a esta intervención del Estado en la economía y, como consecuencia, de este retardo, vamos a causar grave daño al proceso económico chileno. Sin embargo, pudiera ser necesario que se estableciera este control del Estado en este aspecto del transporte colectivo, por las razones que daba el H. señor **Guzmán**, don **Eleodoro**, ya que dejar íntegramente en manos de las Municipalidades ese control, podría traducirse en la anarquía de medidas que se ha podido observar en comunas vecinas, dentro del departamento de Santiago, por ejemplo. Por eso digo que, aún cuando pudiera parecer excesivo esto, de acuerdo con la razón señalada, soy partidario de este "control", como tuve oportunidad de manifestarlo al discutirse el artículo que favorecía la estabilidad de esta industria.

Además, este artículo es excesivo en otro aspecto, en el que no encuentro ninguna justificación para que el Honorable Senado comparta el criterio que estableció la Honorable Cámara de Diputados. No sólo se establece en este artículo el control y la supervigilancia de los servicios de transporte colectivo de pasajeros en las ciudades de Santiago y Valparaíso, y el control del consumo de combustible, que dependerá de la Dirección de Transporte y Tránsito Público, sino que se encomienda a esta Dirección la distribución del combustible, es decir se le encomienda un acto de comercio, y esto si que está fuera de toda razón y de toda conveniencia pública.

Porque así pienso, votaré favorablemente una indicación que ha llegado a la Mesa para que en este artículo se suprima la intervención en un acto de comercio que se quiere dar a un organismo que debe estar investido de una función de mero "control".

El señor **Videla** (Presidente). — Habiendo llegado la hora, se levanta la sesión.

— Se levantó la sesión a las 19 horas.

Juan Echeverría Vial,
Jefe de la Redacción.