

Sesión 23.a Ordinaria, en Martes 30 de Julio de 1946

(Sesión de 14.45 a 16 horas)

PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES SANTANDREU Y HUERTA

INDICE GENERAL DE LA SESION

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

I. — SUMARIO DEL DEBATE

1.— Se pone en discusión, en segundo informe, el proyecto sobre contratación de empréstitos para la construcción de túneles en los caminos de Santiago a Valparaíso y de Santiago a Los Andes, y queda pendiente el debate.

II. — SUMARIO DE DOCUMENTOS

No hubo cuenta.

III. — ACTAS DE LAS SESIONES ANTERIORES

No se adoptó acuerdo al respecto.

IV. — DOCUMENTOS DE LA CUENTA

No hubo cuenta.

V.—TEXTO DEL DEBATE

1.— CONTRATACION DE EMPRESTITOS PARA LA CONSTRUCCION DE TUNELES EN LOS CAMINOS DE SANTIAGO A VALPARAISO Y DE SANTIAGO A LOS ANDES.— SEGUNDO INFORME.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— En conformidad al fin de la presente sesión corresponde entrar a la discusión particular del proyecto por el cual se autoriza la contratación de empréstitos destinados a construir túneles en las cuestas Barriga y Chacabuco.

El informe respectivo se halla impreso en el Boletín N.º 5,761.

El artículo 6.º queda aprobado reglamentariamente, por no haber sido objeto de indicaciones durante la discusión general ni de modificaciones en el segundo informe.

El señor SECRETARIO.— Dice el artículo 6.º:

Artículo 6.º— Si no se colocaren los empréstitos, el producto de los gravámenes señalados, se destinará a la construcción de las obras que se autorizan por la presente ley, para cuyo efecto la Tesorería General de la República entregará los recursos correspondientes a la Dirección General de Obras Públicas, la que deberá destinarlos a los fines de la presente ley.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— En discusión el artículo 1.º.

El señor PIZARRO (don Abelardo).— Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor PIZARRO (don Abelardo).— La Comisión de Vías y Obras Públicas, después de estudiar las indicaciones presentadas, aprobó el informe que tienen a la vista los señores Diputados.

En realidad, esa Comisión no ha modificado el informe de la Comisión de Hacienda, lo que quiere decir que aprobó en todas sus partes las insinuaciones hechas por ella.

La única modificación que presenta el segundo informe es la que exceptúa a los departamentos de San Antonio, Melipilla y Maipo del pago del gravamen que afectará a la bencina que se consume en las provincias de Santiago, Valparaíso y Aconcagua, por la razón de que estos departamentos no aprovecharán esos caminos para la conducción de sus productos.

En realidad, no creo necesario extenderme en mayores consideraciones. La Honorable Cámara ha debatido bastante este proyecto y ambas Comisiones le han dado su aprobación.

El señor VARGAS PUEBLA.— Pido la palabra, señor Presidente.

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

El señor VARGAS PUEBLA.— Señor Presidente, es verdad que estamos en una discusión particular, pero contrariamente a lo que afirmaba el señor Diputado Informante...

El señor PIZARRO (don Abelardo).— No soy Diputado Informante; sólo estaba dando algunos antecedentes para ilustrar a la Honorable Cámara. Además, este proyecto tuvo una discusión amplia en esta Sala.

El señor VARGAS PUEBLA.— Permítame, Honorable Diputado, este proyecto ni siquiera fué discutido; fué aprobado en general sin debate. No se ha hecho aquí un examen de su alcance.

El señor PIZARRO (don Abelardo).— ¿Me permite, Honorable Diputado?

Cuando la Cámara conoció de este proyecto, fué ampliamente debatido.

El señor VARGAS PUEBLA.— No tan ampliamente, Honorable Diputado. Por eso, creo que el proyecto merece algunas observaciones con relación al financiamiento

Nosotros, de ninguna manera, vamos a oponernos a la realización de estas obras, de gran importancia para las provincias de Valparaíso y Aconcagua.

Creo que el financiamiento de este proyecto se plantea en el artículo 2.º

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental).— En realidad, está comprendido en los artículos primero y segundo.

El señor VARGAS PUEBLA.— Entonces, señor Presidente, ¿podría tratarlo inmediatamente?

El señor SANTANDREU (Presidente accidental).— Si, Honorable Diputado.

El señor VARGAS PUEBLA.— Desde luego, señor Presidente y Honorable Cámara, como decía, el proyecto es importante, porque se trata de acortar distancias, lo que a su vez significa economía de tiempo, menor desgaste de maquinarias, de neumáticos y repuestos en general, mayor economía de combustible, etc.

Los parlamentarios comunistas, por consiguiente, apoyamos estas obras de adelanto y propiciamos la construcción de caminos.

Conozco, también, la larga tramitación que han realizado los Municipios, las organizaciones de vecinos, las instituciones sindicales de las provincias de Valparaíso y Aconcagua, con relación a este proyecto.

En Valparaíso hay un comité para el progreso de los servicios de ella, que ha venido insistiendo en la aprobación de este proyecto y otros, y que ha encomendado a la representación parlamentaria que se preocupe por la realización de esta obra caminera de tanta importancia.

Pero, señor Presidente, en lo que tenemos que hacer serias objeciones y en lo que estamos en desacuerdo, es con relación al financiamiento, el cual contempla una nueva alza en el precio de la bencina. Nos parece que esta determinación no es la más conveniente ni la mejor; por el contrario, porque el alza de veinte centavos por litro de bencina para servir este empréstito va a significar un mayor encarecimiento del transporte y de la movilización en general en las provincias afectadas, y, por consiguiente, un alza en el costo de la vida.

La bencina es uno de los artículos que más recargado está de impuestos en el país.

Los Honorables Diputados conocen que está agotada como fuente de recursos fiscales. La Cámara sabe que, desde que la bencina llega a la Aduana, es considerada como artículo suntuario. Su valor en Aduana actualmente es de 64 centavos por litro. Allí se le aplica un derecho que fluctúa entre un peso veinticinco y un peso treinta y ocho centavos; es decir, paga más que el whisky y la champaña.

El origen de este impuesto se remonta a

la época en que la bencina se traía destinada a un número muy reducido de automóviles particulares considerados entonces como artículos de lujo; pero hoy, el progreso de la movilización motorizada y el desarrollo industrial del país, impide que se considere la bencina como artículo suntuario.

Por esto, señor Presidente y Honorable Cámara, las empresas bencineras obtienen fabulosas utilidades, primero, al explotar sus pozos petrolíferos; segundo, al mantener medios de transporte propios, y tercero, al tener en sus manos el monopolio de la distribución y venta de la bencina.

La bencina que se vendía el año 1942 era de mejor calidad y su precio era de dos pesos el litro.

Hay un hecho que es conveniente saber, se trata de gravar un producto que afecta en forma considerable a la economía del país, a las pequeñas y grandes industrias, a la movilización colectiva, al transporte de artículos de primera necesidad. Es indispensable que la Honorable Cámara conozca que el alza que va a significar este nuevo impuesto gravitará sobre la población y particularmente sobre la masa laboriosa.

En Chile ni siquiera hay un laboratorio para analizar la calidad de la bencina que entra al país y estos exámenes tienen que hacerse en Uruguay o en Argentina, a pesar de los reclamos que se han venido haciendo por los organismos respectivos para que se establezca un laboratorio, que no costaría más de \$ 500.000. Es una vergüenza que no exista en un país que tiene un alto consumo de bencina y donde de acaban de descubrir yacimientos petrolíferos.

Por todas estas consideraciones la bencina sufre un recargo en su precio y la que actualmente se usa en el país es de mala calidad, mezclada con sustancias extrañas, que trae, como consecuencia, un mayor desgaste de la maquinaria y un menor rendimiento, a la vez que un mayor desgaste físico de los choferes.

La semana pasada me referí en esta Honorable Cámara al hecho por el cual los choferes y cobradores de micros y autobuses tuvieron que ir a un paro, porque ese gremio, a pesar de lo avanzado de nuestra legislación social, aún tiene una jornada de trabajo en Chile de 14 y 15 horas diarias. El mayor esfuerzo físico motivado por el empleo de bencina de pésima calidad, constituye, pues, un nuevo factor que agrava la situación de los choferes, es decir, sus ya angustiosas condiciones de trabajo.

La bencina es vendida actualmente en cerca de cinco veces su valor. La Honorable Cámara y el país deben saber cuál es el monto efectivo de las utilidades que obtienen estas empresas imperialistas.

En mayo de 1932 se dictó la ley N.º 5.124,

que reserva para el Estado la exclusividad de la importación, distribución y venta del petróleo e, incluso, le otorga la facultad de expropiar los estanques, cañerías, transportes, etc., de las Compañías bencineras. Hasta la fecha esta ley no se ha cumplido debido a la presión que ejercen las empresas imperialistas y ella es tan evidente, que se llegaron a paralizar en Viña del Mar —y los representantes parlamentarios de Valparaíso lo saben— las destilerías de petróleo, porque las empresas querían continuar con su negocio, que es contrario al interés del país.

Por estas consideraciones, gravar nuevamente la bencina en veinte centavos por litro, para realizar esta obra de indudable progreso público, nos parece que no es el camino más conveniente, y por eso es que nosotros estamos en contra de esta forma de financiamiento.

Aceptamos el sistema de peaje u otro financiamiento que la Honorable Comisión de Hacienda pueda indicar; pero no uno que tenga por base mayores gravámenes a un artículo ya tan recargado como éste.

La Honorable Cámara sabe que treinta centavos del precio actual de cada litro de bencina se destinan al pago de sueldos del personal del Cuerpo de Carabineros de Chile. ¿A dónde nos va a conducir entonces esta política de gravar este artículo de tanta y tan imprescindible necesidad al funcionamiento normal de las industrias y de la movilización colectiva del país?

El señor UNDURRAGA.—A que nos veamos obligados a andar en carretón.

El señor VARGAS PUEBLA.—Nos va a conducir solamente a un mayor encarecimiento de la vida debido a una mayor y más desenfrenada especulación, al mismo tiempo que a escuchar cada vez protestas más airadas de los gremios afectados.

No podemos, a nuestro juicio, continuar financiando en esta forma estas obras, porque ello perjudica especialmente a la población pobre y modesta de nuestro país, que es la que, en última instancia, paga las consecuencias.

Todas las indicaciones que se hicieron en el seno de la Comisión de Hacienda para financiar este proyecto, en perjuicio de la movilización colectiva, fueron rechazadas. Afirmamos estar de acuerdo con estas obras; pero no con este financiamiento gravoso para la economía nacional. Por consiguiente, vamos a votar en contra de este financiamiento.

Quisiéramos conocer en esta oportunidad la opinión del Gobierno actual sobre esta materia; pero, desgraciadamente, no está aquí el señor Ministro del ramo...

El señor GODOY.—Sería lo mismo conocer la opinión de los Honorables Diputados de la Derecha...

El señor VARGAS PUEBLA.—Además, yo

no sé si en la Honorable Comisión de Hacienda o en la Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación estuvo presente el señor Ministro.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental). — Permítame, Honorable Diputado. Después que termine Su Señoría, se dará lectura a un informe del Gobierno sobre esta materia.

El señor VARGAS PUEBLA. — Muy bien, señor Presidente.

En consecuencia, tomando en consideración las constantes alzas de la bencina que ha venido sufriendo el país, y tomando en cuenta que este artículo afecta tan profundamente a la situación económica de la población modesta, estamos en contra de este nuevo gravamen que se quiere imponer a la bencina. Al mismo tiempo, insistimos en la necesidad de la aplicación de la ley citada, que dispone que el Estado se reserve todos los derechos de internación y distribución de la bencina, lo cual vendría a abaratar el precio del producto, impidiéndose al mismo tiempo los negocios escandalosos que hacen empresas como la Standard Oil, empresas que ya sabemos cómo se están comportando con nuestro país frente al descubrimiento del petróleo de Magallanes.

¿Qué ha dicho la Compañía norteamericana? Que tiene interés en contribuir a la explotación de esta riqueza nacional, que pertenece al país, siempre y cuando ella le sea entregada.

Creo que, teniendo el Gobierno en sus manos una ley, debe aplicarla, velando por los intereses nacionales. De este modo, la bencina bajaría de precio, y entonces estaría en condiciones de soportar un mayor gravamen. En las condiciones de su actual precio, un impuesto significaría sencillamente abrir el camino a una nueva alza de las tarifas de movilización colectiva, en perjuicio principalmente de las poblaciones de Santiago, Valparaíso y Aconcagua, y en beneficio de los dueños de autobuses.

Por estas razones los Diputados Comunistas, señor Presidente, vamos a votar en contra de este proyecto.

El señor GODOY. — ¿Me permite una interrupción, señor Diputado.

El señor VARGAS PUEBLA. — Con mucho gusto.

El señor SANTANDREU (Presidente Accidental). — Se va a dar lectura a un oficio que ha llegado del Gobierno y, a continuación podrá usar de la palabra el Honorable señor Godoy.

El señor SECRETARIO. — Dice así:

“Se tramita actualmente en esa Honorable Cámara un proyecto de ley que destina fondos para la construcción de túneles en los

caminos de Santiago a Valparaíso y de Santiago a Los Andes, para lo cual se consulta un impuesto adicional a la bencina que se expendan en las provincias de Santiago y de Valparaíso.

Pende de la consideración de esa Honorable Cámara un proyecto general de impuesto a la bencina para financiar construcciones de caminos.

El infrascrito se permite expresar a V. E. que, a juicio del Gobierno, no habría conveniencia en destinar este impuesto a la bencina a obras camineras especiales, cuando éstas quedan incluidas en los programas de construcciones que deben atenderse con el impuesto propuesto por el Gobierno en Mensaje de fecha 25 de agosto de 1945.

He creído conveniente expresar a V. E. este punto de vista, a fin de evitar un pronunciamiento de esa Honorable Cámara que pueda alterar la tramitación expedida del proyecto general y el rendimiento del tributo propuesto en el referido Mensaje.

Debo reiterar a V. E. que los túneles a que se refiere el proyecto aludido, están incluidos en el proyecto general.

Saluda atentamente a V. E. (Fdo.): Manuel Tovarías A.”

El señor GODOY. — ¿Qué fecha tiene ese oficio?

El señor SECRETARIO. — 12 de junio.

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

El señor GODOY. — Señor Presidente, me proponía decir sólo unas pocas palabras más en abono de lo que la Cámara acaba de oír a mi Honorable colega señor Vargas Puebla.

La idea de establecer el estanco del petróleo, de ninguna manera constituye un absurdo, como pudiera parecer, o un atentado en contra de las empresas particulares que tienen el monopolio de este negocio. Quiero recordar a la Honorable Cámara que hace muchísimos años, por iniciativa del ex gran Presidente del Uruguay, señor Batlle y Ordóñez, se estableció en aquel país una ley por la cual se reserva totalmente para el Estado el monopolio de la distribución y destilación del petróleo crudo que llega a ese país. La ANCAP, así se llama la organización que explota en todo el territorio uruguayo este negocio, ha obtenido pingües beneficios para el Estado, con notables beneficios también para los consumidores de este producto indispensable y fundamental, porque ha permitido regular los precios y, en todo caso, las utilidades han quedado a beneficio del país, como ha ocurrido también en el ramo de seguros.

Como los Honorables colegas saben, el Banco de los Seguros del Estado del Uruguay, sin que él constituya un monopolio, ha logrado acumular inmensos capitales y las utilidades que obtiene, en vez de ir al extranjero o caer en manos de Compañías nacionales o accionistas particulares, quedan a beneficio del Estado, para cumplir con la política de construcción de habitaciones para obreros y sectores de mediana fortuna.

No constituye, entonces, Honorables colegas, una idea peregrina la posibilidad de reservar para la administración del Estado chileno, la recepción y distribución de este producto, una vez que llega a nuestro territorio.

Por otra parte, nosotros tenemos que comprender que el volumen de negocios, en el cual interviene este combustible fundamental, va aumentando de día en día, y el país seguirá siendo tributario dependiente de un mercado extranjero, cuyo precio es generalmente caprichoso y fijado por los monopolios que se disputan su control mundial. Esta situación seguirá igual mientras no procedamos a la explotación de nuestro propio petróleo de los yacimientos que existen en el territorio nacional.

Hace pocos días, Honorables colegas, nos enteramos de que en la ciudad de Calama, a pocos kilómetros de esa capital, han sido descubiertos también indicios evidentes de la existencia de yacimientos petrolíferos en nuestra cordillera, y que se habían empezado a adoptar las medidas necesarias para evidenciarlo y proceder a la exploración que confirme su existencia en esa parte de nuestra cordillera. Pero es un hecho de que ya nadie discute la existencia de petróleo en Magallanes.

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

El señor GODOY.— Con todo agrado.

El señor ALCALDE.— Es un error extendido en todo el país aquel de que se habría encontrado petróleo comercialmente explotable en Magallanes. La realidad, Honorable colega, por desgracia, no es esa; hasta este momento la existencia de petróleo realmente comprobada, es bastante reducida y no permite, en manera alguna, decir que se ha hecho este descubrimiento.

El señor GODOY.— Yo respeto la manera de pensar de mi Honorable colega señor Alcalde; pero creo, Honorable Cámara, que no siendo la mayoría de nosotros profesionales en la técnica de este asunto, tenemos que atenernos a hechos que ya constan desde hace mucho tiempo en el conocimiento público.

Hace, tal vez, doce años, cuando me tocó llegar hasta Magallanes, todos los vecinos de

aquella ciudad, no influenciados por una leyenda, no influenciados por aquel libro "Paralelo 53 Sur" de uno de nuestros mejores novelistas, el doctor Juan Marín, donde se refiere al descubrimiento del petróleo en Tres Puentes y en otras partes de Magallanes...

El señor ALCALDE.— En 1931.

El señor GODOY.— Estoy hablando de hace doce o más años, Honorable colega, cuando fui a Magallanes.

Decía, señor Presidente, que muchos vecinos de Magallanes, cuando corrieron las primeras noticias del resultado de las exploraciones que se hicieron primitivamente, antes aún de la dictadura, — ya que los decretos que reservaron la propiedad del Estado sobre los yacimientos petrolíferos son de fecha muy posterior—, fueron al terreno mismo a comprobar esto, que no es un misterio en aquella región. Y declaro a los Honorables colegas que entonces hablé con gente responsable, incluso con ingenieros y técnicos de la provincia y con funcionarios a los cuales les tocó intervenir en los primeros descubrimientos de las manifestaciones de la existencia de petróleo, comercialmente explotable o no, yo no sé, Honorables colegas, cómo dice el Honorable señor Alcalde, que es ingeniero y sabe mucho de estas cosas, pero es evidente que si hubieran aumentado las exploraciones y los sondeos en aquella región, como se empieza a hacer ahora, no habríamos dejado pasar un largo período sin establecer la certidumbre o no que nos hubiera permitido, al menos, liberarnos, siquiera en parte, de la importación de este combustible: por que, aun admitiendo que ese petróleo no fuera comercialmente explotable, yo creo que se pudieron haber constituido sociedades que, facilitando la explotación de este producto, hubieran permitido al país liberarse, en parte, a lo menos, de lo que significa el hecho de que todo el combustible que se quema aquí tenga que ser traído desde el exterior.

Ahora bien, ¿cuánto tiempo hace que se nos habla de que los esquistos bituminosos de Lonquimay y de otras partes contienen también una dosis importante de este mineral, susceptible o no de ser aprovechado, de ser explotado? Estas son materias que competen a los técnicos y a los Organismos respectivos del Estado y a las experiencias y a los ensayos que se hagan; sobre todo, para que una vez determinado el volumen en gran escala de explotación de ese tipo de mineral, se establezca si conviene o no a los intereses del país.

Pero en un país como el nuestro, donde se han hecho costosas experiencias, por ejemplo, puertos artificiales, como es el caso de Constitución, creo que no sería un pecado venial la inversión de dineros en exploraciones para llegar a establecer si efectivamente existen o no en nuestro subsuelo yacimientos pe-

trolíferos que permitan incorporar esta riqueza al patrimonio del país.

Yo creo, Honorables colegas, que no se puede separar de la discusión de todos los problemas que afectan a este combustible, lo relacionado con los nuevos gravámenes y los nuevos impuestos.

La propia política de vitalidad del país está estrechamente vinculada al crecimiento de la movilización en la que se ocupa este combustible.

Todo ello exige que, de una vez por todas, exista una política a este respecto.

Hemos leído con sorpresa, Honorable Cámara que poco después de los recientes descubrimientos hechos en Magallanes, en los Estados Unidos existiría poca voluntad para seguir proporcionando el equipo y maquinaria que se necesita para llevar adelante las investigaciones.

Esto está demostrando la existencia de poderosos intereses que están en juego y cuya fuerza, cuya influencia en el mercado internacional, es perfectamente conocida.

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

El señor GODOY. — Con todo gusto.

El señor ALCALDE. — En realidad, no es así.

Las investigaciones han proseguido, y existen fundados motivos para creer que se va a encontrar petróleo comercialmente explotable.

Por ejemplo, en Canelo, a poca distancia de Punta Arenas, las perforaciones llegaron a más de 600 metros.

Otras perforaciones, que han sido muy difíciles por la naturaleza del terreno, efectuadas en Springhill, llegaron a 150 metros.

Y ha de saber Su Señoría que a 800 metros del pozo en el cual se encontró petróleo en Springhill, se hizo una perforación que llegó, en cifras redondas, a 3.000 metros.

Desgraciadamente, sólo salieron gases de petróleo, mejor dicho, gases de hidrocarburo y agua salada.

Esto está indicando que es más o menos limitada la cantidad de petróleo que hay en el primer pozo que se descubrió.

Como comprenderá Su Señoría, habría sido una suerte inmensa para el país encontrar petróleo en la primera perforación; pero existe el convencimiento de toda la gente que está interviniendo en los estudios y trabajos sobre el petróleo, que se encontrará este combustible en poco tiempo más.

Quería aclarar el estado efectivo en que se encuentran los trabajos del petróleo, porque parece que Su Señoría estaba discutiendo sobre esta materia en forma algo equivocada.

Muchas gracias.

El señor GODOY. — Creo que lo que la Honorable Cámara acaba de oír, no constituye,

en cierto modo, una rectificación a lo que todo el país sabe, esto es, que existe petróleo en el territorio nacional.

Pero, Honorables colegas, quería decir unas últimas palabras sobre la influencia, a que se refirió el Honorable señor Vargas que estarían ejerciendo desde el exterior las compañías que tienen el control de este producto mundialmente hablando: la Standar Oil Company y la Royal Dutch, o sea, la competencia mundial que existe entre las grandes compañías americanas e inglesas, que se disputan el mercado internacional y que se dejan caer, como aves de rapiña, allí donde aparece una gota de petróleo.

Todo el mundo sabe hoy día que, en la guerra del Chaco y en los propios acontecimientos que se han desarrollado en Irán, durante este último tiempo, ha estado metida la mano de estas grandes empresas imperialistas extranjeras. Además, yo creo que muchos de mis Honorables colegas conocen aquel libro denominado "Petróleo" precisamente, de un autorizado escritor norteamericano, Upton Sinclair, en que se describe la política que desarrollan estas empresas desde el propio interior de los Estados Unidos.

Hay algo más, señor Presidente, que ha ocurrido en uno de los países más ricos en pozos petrolíferos: Venezuela. Hasta el año pasado — lo he sabido en el propio país — no había allí una sola destilería de petróleo nacional. Lo llevaban en crudo, en bruto, a Trinidad o a Estados Unidos, de donde volvía para ser vendido en el mercado de consumo venezolano a un precio mucho más alto del que se vendía en Nueva York o en cualquier ciudad norteamericana; porque ésta es la política de estas compañías. Todo el mundo sabe, por ejemplo que si Juan Vicente Gómez gobernó "hasta que se murió de viejo" en Venezuela, se debió exclusivamente a que ese país tenía una de las riquezas petrolíferas más grandes del mundo y, entonces, era sostenido por estas compañías, a las que no les agrada entenderse con regímenes democráticos, sino con especies de agentes o administradores. Juan Vicente Gómez pudo gobernar en esta forma aquel país, castigando a tres o cuatro millones de hombres, condenándolos a vivir permanentemente bajo el régimen dictatorial.

Por esto es, señor Presidente, que creo que de una vez por todas nuestro país debe adoptar una política clara...

El señor ATIENZA. — No hay duda alguna.

El señor GODOY. — ... y agotar todos los procedimientos que humanamente puedan existir para llevar adelante las investigaciones sobre esta materia, que en el último tiempo se habrán intensificado. Y, señor Presidente, no hay que olvidar que si Estados Unidos se niega a proporcionar el equipo y las maquinarias que se requieren para con-

tinuar estos estudios, hay otros países que están en situación de proporcionarlas, como es el caso de uno con el cual recientemente hemos entrado en relaciones diplomáticas y que, naturalmente, deben derivar en relaciones de carácter comercial. Me refiero a la Unión Soviética que, sobre el particular, tiene una poderosa industria en marcha. Si fracasan las negociaciones que se hacen para llevar adelante las investigaciones, podría ese país prestarnos su auxilio a fin de confirmar la existencia del petróleo y ayudarnos no sólo en lo que se refiere a las exploraciones, sino en lo que se relaciona con la explotación del petróleo que existe en nuestro país.

He querido decir estas palabras, aprovechando la interrupción que me concedió el Honorable señor Vargas Puebla, para manifestar que el problema del petróleo, dentro de la gravedad e importancia que tiene, no contará, humanamente, con solución alguna, mientras el país no se libere, siquiera parcialmente, del monopolio que seguirá ejerciendo una política extorsiva contra nuestra economía, porque detrás del petróleo...

El señor HUERTA (Presidente Accidental). — Permitame, Honorable Diputado.

Advierto a Su Señoría que ha terminado el tiempo del primer discurso del Honorable señor Vargas Puebla. Si el Honorable Diputado le concede interrupción, podrá continuar Su Señoría dentro del tiempo de su segundo discurso.

El señor GODOY. — Bien, señor Presidente. Voy a terminar mis observaciones. Mi Honorable colega dispondrá de unos minutos más.

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

El señor GODOY. — Sostengo, señor Presidente, que el proyecto en discusión, como muy bien ha dicho el Honorable señor Vargas Puebla, si se acepta la idea de gravar el petróleo en algunas provincias, con un nuevo impuesto de veinte centavos por litro, va a significar una odiosa contribución que pagaremos todos, porque sabemos demasiado que, cuando se establece un impuesto sobre el petróleo, nunca sube este artículo solo, ya que los demás productos que se movilizan con él experimentan un alza exactamente regulada por el monto del impuesto.

Voy a dar una sola razón, un solo argumento más. Se anunció por la prensa que en algunos mensajes enviados al Congreso figuraba un gravamen a los vinos embotellados, con el fin de financiar, entre otros, el proyecto que mejora los sueldos del personal de las Fuerzas Armadas, proyecto que está todavía en discusión en la Comisión de Defensa Nacional y que ni siquiera ha pasado a la Comisión de Hacienda. Sin embargo, bastó el solo anuncio del envío de este proyecto para que los productores, los viñateros y los bodegueros procedieran a elevar los precios

en una suma que no guarda relación alguna con el nuevo impuesto — hipotético todavía, ya que está por discutirse — que consulta la iniciativa del Ejecutivo.

Es decir, señor Presidente, se adelantan, "se curan en salud" y, cuando sale la Ley, vuelven a gravar los artículos.

Esta es la verdad, porque la economía está librada exclusivamente a la voluntad de los poseedores. Por eso, como ha dicho muy bien el Honorable Sr. Vargas Puebla, somos partidarios de que se cambie este proyecto de impuesto por otro más equitativo, como sería un modesto derecho de peaje que deberán pagar todos los vehículos que utilicen estas ventajas que significan los túneles que se van a construir en aquellas cuestas y que representan un beneficio para los que van a usufructuar directamente de ellos.

Era lo que quería manifestar, señor Presidente.

El señor HUERTA (Presidente Accidental). — Puede continuar el Honorable señor Vargas Puebla.

El señor VARGAS PUEBLA. — Como la Honorable Cámara ha oído, el Mensaje que manda el Ejecutivo incorpora estas obras en el plan caminero. En ese proyecto se anuncia que se impondrá un gravamen de un peso por litro de bencina. De manera que, si hoy aprobáramos este gravamen de veinte centavos, tendríamos para estos departamentos un impuesto de un peso veinte centavos.

El señor PIZARRO (don Abelardo). — La Cámara es soberana, Honorable Diputado, y puede, en el momento oportuno, rebajar la contribución que se pretende imponer, en estas provincias, en una forma equivalente a este impuesto. De manera que no pesaría mayormente este gravamen de ahora con el otro de más tarde.

El señor VARGAS PUEBLA. — Cuando se anuncia que un proyecto viene con gravámenes de esta naturaleza, esto sólo, como dice el Honorable señor Godoy, basta para abrir paso a la carrera inflacionista de todos los artículos que requiere la población laboriosa.

Yo no quiero argumentar más acerca de este proyecto; pero, de acuerdo con lo que ha expuesto el Honorable señor Godoy, la Cámara convendrá en que el problema que estamos tratando reviste una gravedad enorme.

En realidad, no es posible resolver los problemas con la política del "parche". No es prudente tampoco aplicar impuestos a los artículos de primera necesidad, ya que ellos van a repercutir seriamente en la economía de la gente modesta de nuestro país.

Se trata de seguir una política en grande, una política que el Ejecutivo debe propugnar, recurriendo para ello a todas las armas que estén en su mano, a fin de que estos artículos queden liberados de la especulación que se hace con ellos, especialmente por las Compañías im-

perialistas que nos extorsionan este carburante.

Termino, señor Presidente, manifestando nuestra oposición al financiamiento que se ha dado a este proyecto.

El señor VALENZUELA.—Pido la palabra.

El señor GARCIA BURR.—Pido la palabra.

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

El señor VALENZUELA.— Señor Presidente, cuando se estudió este proyecto en la Comisión de Vías y Obras Públicas, tuve ocasión de participar en el debate, y fui uno de los partidarios de su aprobación, porque creo que beneficia a las provincias, especialmente a las de Aconcagua y Valparaíso, pero me manifesté contrario a su financiamiento. Estimé que el impuesto que se proponía no era conveniente para financiar una obra de esta naturaleza.

Además, recuerdo que este proyecto trataba de gravar sólo en diez centavos el litro de bencina y, posteriormente, se ha elevado este impuesto a veinte centavos.

También insinué en aquella ocasión la conveniencia de que algunos impuestos que quedaban sobrantes en algunos otros rubros de contribuciones podían ser aprovechados para financiar este proyecto.

El señor HUERTA (Presidente Accidental).—La materia que está tratando Su Señoría se refiere al financiamiento.

El señor VALENZUELA. — Sí, señor Presidente.

El señor HUERTA (Presidente Accidental).—Son diferentes los dos artículos, Honorable Diputado. Estamos discutiendo ahora el artículo 1.º.

El señor GODOY.—Acaba de admitir la Cámara que es correcto discutir ambos artículos conjuntamente.

El señor VALENZUELA. — Estoy hablando acerca de los dos, señor Presidente.

El término del racionamiento de la bencina ha dejado cuatro rubros, relacionados con el impuesto a este artículo, que han perdido su objetivo. Uno de ellos, era el mayor costo del flete del buque "San Pancho", que actualmente está en reparaciones. Este mayor costo que ha gravado a la bencina hoy día ya no existe, precisamente porque hay nuevos buques que traen bencina de Talara hacia Chile.

Además, señor Presidente, la Dirección de Abastecimiento de Petróleo ha disminuído su actividad en razón de que actualmente no hay racionamiento de petróleo para mantener una reserva en el país.

Fuera de los 21 centavos por litro que por este concepto se reciben, hay que tomar en cuenta la diferencia de precio del alcohol que se mezclaba con la bencina, que equivale a 46 centavos por litro, que también ha quedado como impuesto ahora que hay venta libre, impuesto que no hay necesidad de cobrar. Fuera

de esto hay un impuesto de 1.4 centavos por litro. Todo esto hace, señor Presidente, una cantidad de 67 centavos y medio, que grava hoy día a la bencina, impuesto que ha perdido su objetivo por haber terminado el racionamiento.

Creo que todos estamos de acuerdo en la conveniencia de este proyecto. En lo que no estamos de acuerdo es en su financiamiento; pues aquí hay una partida más que suficiente para hacer estos túneles, e incluso, para hacer otras obras. Lo que hay es que el Gobierno no se ha apresurado a decirle al Congreso en qué va a invertir estos dineros.

Fuera de esto, Honorable Cámara, tenemos una cosa mucho más grave. El informe del señor Ministro de Vías y Obras Públicas nos está diciendo que la construcción de estos túneles está incluida en el plan general de caminos, es decir, está incluida en un financiamiento a través de un alza de un peso por litro de bencina.

Quiere decir, señor Presidente, que tenemos un doble peligro si acordáramos esta tarde un impuesto de 20 centavos por litro. Desde luego, se comprometería moralmente la Cámara a aprobar la idea del Gobierno de un impuesto de un peso por litro que se propone en ese Plan General, y, en seguida, gravaríamos con un impuesto que no es tan necesario a esas dos provincias.

Por lo tanto, estimo que lo mejor, señor Presidente, es que este proyecto vuelva a la Comisión de Hacienda para que se haga un acabado estudio de su financiamiento.

El señor HUERTA (Presidente Accidental).—Tiene la palabra el Honorable señor García Burr.

El señor GARCIA BURR.—Creo que este impuesto no va a gravar el precio de venta de la gasolina porque dicho precio es fijado por decreto. En este decreto se toma en consideración la situación general del negocio de venta de la gasolina.

El señor VARGAS PUEBLA.— ¿Quién dicta estos decretos, Honorable Diputado?

El señor GARCIA BURR.— El Ministerio de Economía o el de Vías y Obras. Entiendo que actualmente es el de Economía.

El señor VARGAS PUEBLA. — Han dictado un decreto por un negocio de 79 millones de pesos sin consultar a nadie.

El señor GARCIA BURR.— Para dictar un decreto no se requiere consultar a la Cámara.

Lo que yo sostengo es ésto: el precio de la bencina al público es fijado por decreto y los organismos técnicos estudian el negocio en total. Es, entonces, perfectamente posible que, por el aumento de venta de gasolina que existe actualmente y que existirá también en el futuro este impuesto, que corresponde a la bencina que se vende en estas provincias, no alcance a hacer necesaria el alza en el precio de la ben-

cina y pueda, entonces, continuar vendiéndose al mismo precio, porque la diferencia entre la utilidad calculada y el precio actual y el aumento del volumen de ventas pueda absorber totalmente este impuesto.

Por esto, yo estimo que aún cuando se mantenga el impuesto no va a ser necesaria el alza del precio de la bencina en ninguna de esas dos provincias.

El señor VARGAS PUEBLA.— Entonces, si hay esas razones que el Honorable Diputado está dando a la Honorable Cámara ¿por qué se rechazó en la Comisión una indicación al artículo 2.º que decía: "El impuesto establecido en el inciso anterior no significará un alza en el precio de venta de la gasolina al público?"

El señor GARCIA BURR.— ¿Me permite, Honorable Diputado?

El señor HUERTA (Presidente Accidental).— Con la venia del Honorable señor Vargas Puebla, tiene la palabra Su Señoría.

El señor GARCIA BURR.— Ignoro las razones que haya tenido la Comisión para rechazar esa indicación, Honorable Diputado, porque no formó parte de aquélla; pero tal vez no era indispensable, porque es materia de cálculo que se haga al dictar el decreto y, en mi concepto, no va a ser necesaria el alza por las razones que ya he dado.

Por estas consideraciones, estimo que puede mantenerse el impuesto sin que ello signifique —y en ese entendido voy a votar el proyecto— el alza en el precio actual de la bencina, o en el precio que se fije de acuerdo con el volumen total de ventas en la República.

El señor ECHEVERRIA.— ¿Me permite, señor Presidente?

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

El señor ECHEVERRIA.— Señor Presidente, es con el objeto de confirmar las palabras que acaba de oír la Honorable Cámara al Honorable señor García Burr.

Tengo antecedentes de que en la actualidad las compañías distribuidoras de bencina obtienen una utilidad por lo menos superior en \$ 0.15 a la que les fijó el Gobierno al determinar el actual precio de \$ 3 al público en el período del racionamiento. Se me informa que este aumento de utilidad de las compañías es de más o menos \$ 0.15 por litro con respecto al precio del costo determinado actualmente. De tal manera que tiene toda la razón mi Honorable colega cuando afirma que se puede gravar en \$ 0.20 el precio de la bencina sin necesidad de recargar el precio de venta al público, porque hoy día las compañías están haciendo una utilidad por lo menos superior a \$ 0.15 por litro, que se explica por el hecho de que la venta de gasolina aumentó enormemente respecto el pe-

ríodo de racionamiento y los gastos no se elevaron. De manera que obtienen una utilidad muchísimo mayor.

Sé que el Gobierno designó, hace algunos días, una Comisión para estudiar el nuevo costo de la bencina en relación a las circunstancias actuales en que se hace el expendio de este producto. En consecuencia, la bencina puede gravarse en 20 centavos más sin que se eleve su precio de venta.

En seguida, como ha dicho el Honorable señor Valenzuela, existe, por lo menos, un aumento de 15 centavos en el precio de la gasolina, que ha sido decretado por el Gobierno sin estar facultado para ello por una ley especial que haya sido discutida en el Congreso Nacional. Estos 15 centavos por litro se destinan en gran parte al sostenimiento de la Dirección General de Transporte y Tránsito Público, que hoy no tiene razón de ser porque ella no desempeña ninguna función que justifique su existencia.

Todos estos antecedentes llevan a la conclusión de que un nuevo gravamen no significará un aumento del precio de venta de la gasolina.

Un señor DIPUTADO.— Muy bien.

El señor HUERTA (Presidente Accidental).— Ofrezco la palabra sobre el artículo 1.º.

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

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

El señor CARDENAS.— Honorable señor Presidente, es de indudable utilidad el objetivo principal de este proyecto, cual es el de construir túneles en las Cuestas de Chacabuco y de Lo Prado. Y, desde hace ya mucho tiempo, toda la opinión pública del país y principalmente la de las dos provincias centrales afectadas vienen solicitando que estas obras se realicen, por la gran pérdida de tiempo, de combustible y de energías que significa la no realización de estos túneles. Pero, señor Presidente, no se ha producido acuerdo en torno a su financiamiento por medio de un aumento en el precio de la gasolina.

En la última sesión, hice presente en forma breve que las aspiraciones de contruir caminos a través del país, financiados con un aumento del costo de la bencina, de 70 centavos por litro, iban a gravitar sobre importantes sectores de los gremios motorizados que no iban a aprovechar directamente estos nuevos caminos; y que esto ocurriría especialmente en nuestra capital y en Valparaíso, que es donde existe mayor número de vehículos que necesitan bencina para su movilización. Fué así como, cuando se presentó este proyecto, señor Presidente, el Diputado que habla, en compañía del Honorable señor Bedoya, presentó una indicación que no tuvo

acogida en la Honorable Comisión de Obras Públicas y Vías de Comunicación. Se trataba de un artículo nuevo que decía: "El gravamen que establece el artículo segundo no afectará a la bencina consumida por la locomoción colectiva."

Es indudable que quienes aprovechan más estas obras de bien público no son los servicios colectivos que se desarrollan en el centro de la ciudad, sino que los automóviles particulares que, ya sea por turismo, comodidad o veraneo, habrán de aprovecharse de aquéllas.

En todo caso, menos injustificado sería gravar la bencina en virtud de otro proyecto que se refiere a la construcción de caminos. Yo lo objetaba porque se iba a obligar a pagar a todos los elementos que usan medios de movilización, como camiones, autos, taxis, etc., y que posiblemente jamás habrían de utilizarlos. Por ejemplo, existe en Santiago una cantidad inmensa de automóviles, cuyos dueños no van a poder salir jamás ni al sur ni al norte, porque su esfera de acción se desarrolla en la capital, o en Valparaíso o en Viña.

Aún con las observaciones formuladas aquí sobre el exceso de gastos de distribución, que puede darse por disminuido, considerando que con esos mismos gastos ha aumentado la venta de la bencina; aún cuando se aprobara con carácter restringido sólo a las construcciones de estos dos túneles, aumentando únicamente en veinte centavos la bencina; el sólo conocimiento de la aprobación del proyecto, bastaría para que se empezara a especular alrededor del expendio de este producto.

Yo comparto en todas sus partes, porque hay ejemplos de toda índole que confirman lo que decía denantes el Honorable señor Godoy, los temores de este Honorable Diputado: pues no solamente cuando se dicta una ley sino cuando se está gestando una ley que signifique un impuesto determinado, comienzan los poseedores de ese artículo a aumentarlo de precio en forma desproporcionada.

No sé si de acuerdo con el oficio enviado por el señor Ministro, con fecha 8 de junio.—me parece que así oí al señor Secretario—, se desearía dejar también este proyecto para tratarlo junto con el proyecto general de caminos; pero como no es mi ánimo obstruir una labor que han venido desarrollando parlamentarios de esas provincias, y ellos están obligados a acoger el clamor que existe respecto a la construcción de estas obras públicas, me reservo el derecho de votar en contra de este financiamiento, sin el propósito, repito, de obstruir la realización, sin perjuicio de representar la inoportunidad de ella en el otro proyecto de carácter general que se ha anunciado.

El señor HUERTA (Presidente Accidental).— Ofrezco la palabra en el artículo 1.º.

El señor ESCOBAR, don Andrés.— Pido la palabra.

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

El señor ESCOBAR, don Andrés.— Señor Presidente y Honorable Cámara, tanto en la Comisión técnica como en la Comisión de Hacienda, nosotros estuvimos en contra del financiamiento de este proyecto, estando de acuerdo, en cambio, respecto a la idea general que él involucra, porque, como han dicho mis colegas, se trata de obras de adelanto que van a significar grandes economías a los particulares y al Estado.

Dijimos que estábamos en desacuerdo con este impuesto porque es un impuesto de lujo; en primer lugar, van a tener que contribuir a pagar estos túneles, personas que no aprovecharán de ellos. Y nos hace mucha fuerza a nosotros, especialmente el caso de la gente que trabaja en vehículos motorizados en las grandes ciudades, como son los transportes colectivos, como es el acarreo de los productos de primera necesidad a este mercado, o al mercado de Valparaíso, por ejemplo. Estos vehículos no van a pasar por estos túneles, por lo que no nos pareció justo ni conveniente que se les recargara el precio de la bencina. Por otra parte, ese recargo tendría que traer un alza general en los fletes, y quienes vendrían a pagar en definitiva este impuesto serían las personas más modestas, o sea, las que más necesitan movilizarse en los transportes colectivos y comprar los productos que se acarrean hacia los mercados en estos vehículos motorizados. En cambio, nos pareció que era muy justo que las obras a que el proyecto se refiere se financiaran con un derecho de peaje que deberían pagar las personas que van a utilizar estos túneles. En realidad, es justo que ellas paguen porque van a tener una economía considerable al transitar por dichos túneles y no por los caminos anteriores. En la Comisión de Hacienda, se dijo que cada automóvil que pasara por estos túneles iban a tener una economía igual a cuarenta o cincuenta pesos; entonces, ¿por qué no podrían ser estas personas, que van a tener esta economía en gasolina, en desgaste de máquinas, en tiempo, etc., las que costearan el financiamiento de este proyecto de ley? Eso parece lo lógico.

Por otra parte, yo quiero decir que este proyecto de ley, en ninguna de sus partes, tiene el alcance a que se han referido algunos Honorable colegas, en el sentido de que el alza de la bencina no se produciría. Al aplicarse este impuesto se produciría, Honorable Diputados; y sucederá esto sencillamente porque se va a alzar el precio de

venta. Naturalmente no se dice en el proyecto que se va a alzar en \$ 0.20, o que se va a vender en \$ 3.20 el litro; pero inmediatamente que se entre a aplicar esta ley, las Compañías quedarán autorizadas para elevar en el mismo valor que van a pagar de impuesto el costo del precio de la bencina. Entonces tendrá que venderse en estas provincias a \$ 3.20 el litro.

Si quisiera la Honorable Cámara darle el alcance que se pretende, habría que renovar la indicación presentada por el Honorable señor Correa Letelier, que dice: "El impuesto establecido en el inciso anterior no significará un alza del precio de venta de la gasolina al público". Si se incluye esto, entonces quedará establecido en la ley, en su espíritu, y así no habrá alza en el precio de venta de la bencina.

Concurro con los Honorables colegas que dicen que las compañías bencineras podrían vender su producto al mismo precio porque,

por una parte, están ganando \$ 0,47 por la distribución y, por otra \$ 0,15, que nadie pudo explicar en la Comisión de Hacienda a qué título lo perciben. En la Comisión de Hacienda, como digo, nadie supo explicarlo, y se dijo que esto se debía a que vivíamos en el desgobierno, y a que no había quien cautelara los intereses nacionales e impidiera que las empresas hagan lo que ellas quieran. De manera, entonces, señor Presidente, que nosotros vamos a renovar esta indicación...

El señor ATIENZA.— Ha llegado la hora.

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

Ha llegado la hora.

Se levanta la sesión.

—Se levantó la sesión a las 16 horas.

Enrique Darrouy P.,
Jefe de la Redacción.