

CORPORACION DE FOMENTO DE LA PRODUCCION
SANTIAGO DE CHILE

PLAN DE ACCION INMEDIATA
DE
COMERCIO Y TRANSPORTE

**APROBADO POR EL CONSEJO DE
LA CORPORACION DE FOMENTO DE
LA PRODUCCION EN SESIONES DE
8 Y 29 DE NOVIEMBRE DE 1939.**



SANTIAGO DE CHILE
IMP. Y LITO. UNIVERSO - S. A.
AHUMADA 32

1940

PLAN DE ACCION INMEDIATA

DE

COMERCIO Y TRANSPORTE

**APROBADO POR EL CONSEJO DE
LA CORPORACION DE FOMENTO DE
LA PRODUCCION EN SESIONES DE
8 Y 29 DE NOVIEMBRE DE 1939.**



CORPORACION DE FOMENTO DE LA PRODUCCION

SANTIAGO DE CHILE

PRESIDENTE, MINISTRO DE HACIENDA	SEÑOR	PEDRO ALFONSO
VICE-PRESIDENTE	>	GUILTERMO DEL PEDREGAL
GERENTE	>	DESIDERIO GARCIA A.
SECRETARIO GENERAL	>	MANUEL FREDES
ASESOR JURÍDICO	>	OSVALDO HIRIART

COMISIÓN PARLAMENTARIA DE COMERCIO Y TRANSPORTES

Presidente	SEÑOR DESIDERIO GARCIA A.
Vicepresidente	SEÑOR MANUEL FREDES
Secretario	SEÑOR OSVALDO HIRIART

DEPARTAMENTO DE COMERCIO Y TRANSPORTES

Director	SEÑOR DESIDERIO GARCIA A.
Asesor	SEÑOR MANUEL FREDES
Secretario	SEÑOR OSVALDO HIRIART

COMERCIO Y TRANSPORTES

Plan de acción inmediata presentado por la Comisión de Comercio y Transportes de la "Corporación de Fomento de la Producción"

GENERALIDADES.

Los asuntos que, según la distribución de materias acordadas por la Corporación, corresponde atender al Departamento de Comercio y Transportes, son muy variados; pero para los fines de estudio del Plan de Acción Inmediata correspondiente, interesa sólo considerar algunos de ellos, en especial aquellos que se refieren a los siguientes puntos señalados por la Ley entre las atribuciones de la Corporación:

a) Medios destinados a facilitar el transporte, el almacenamiento y venta de productos, a fin de que éstos puedan ser aprovechados en su estado más satisfactorio y a los precios más convenientes (art. 22, b).

b) Adopción de medidas destinadas a aumentar el consumo de productos nacionales o a obtener una mayor participación de intereses chilenos en las actividades comerciales (art. 22, e).

c) Medios de mejorar la situación de la balanza de pagos internacionales (art. 22, a).

d) Construcciones y reparaciones de vías de comunicación y medios de transporte (inciso final del art. 22).

Dentro de las ideas señaladas, la Comisión considera que convendría contemplar en el Plan de Acción Inmediata los siguientes asuntos de comercio y transportes, que serán tratados cada uno en especial en el Presente Memorándum:

1. Desarrollo de una red de **Almacenes Frigoríficos** en el país;
2. Mejoramiento del almacenaje y del sistema de crédito de warrants mediante el establecimiento de una empresa de **Almacenes Generales de Depósito**;
3. Créditos e inversiones en empresas nacionales, destinados a aumentar su participación en las operaciones comerciales, y creación de una **Sección Comercial** que tome a su cargo las operaciones mercantiles necesarias para el mejor desarrollo de los planes de fomento de la Corporación;
4. Desarrollo de la **Marina Mercante Nacional**;
5. Mejoramiento de las **Vías de Comunicación y Elementos de Transporte**;
6. Fomento del **Turismo**;

1.—FRIGORIFICOS.

El establecimiento de una red de Almacenes Frigoríficos en el país es una necesidad muy sentida, cuya realización no admite mayor espera y al cual está ligado el desarrollo de diversas industrias de productos alimenticios, y en especial, la posibilidad de aprovechar en forma más conveniente y económica, algunos alimentos básicos, cuyo consumo por nuestra población alcanza límites extraordinariamente bajos (carnes, frutas, huevos, derivados de la leche, pescado, etc.) Interesa, también, considerar muy especialmente lo referente a facilitar la exportación de frutas y legumbres frescas, la que, por las especiales cordicior naturales del país, debe llegar a ser un importantísimo rubro en el comercio exterior chileno.

Para llenar estas necesidades es indispensable disponer de una red de Almacenes Frigoríficos ubicados unos en los principales centros de consumo, otros en centros de producción y otros en los puertos de exportación, debidamente corectados por transportes frigoríficos adecuados.

Es evidente la conveniencia de que todo ese sistema sea administrado bajo una sola dirección y, por esta causa, la Comisión estima que el desarrollo de la idea que se deja in-sinuada en los párrafos anteriores, sea confiado a una «Sociedad de Frigoríficos» que se formaría entre la Corporación, la Junta de Exportación Agrícola y otros organismos a quienes interesa este asunto.

Como es sabido, ha sido dicha Junta la que hasta ahora se ha preocupado casi exclusivamente del problema que consideramos, pero los medios con que cuenta no le permiten realizar las obras necesarias con la urgencia que se requiere. Entre la Corporación y la Junta se ha llegado ya a un acuerdo en principio, que permitirá satisfacer el anhelo manifestado en la forma que se indica a continuación:

Actualmente la Junta de Exportación Agrícola posee los siguientes Frigoríficos:

DESIGNACIÓN	INVERSIONES \$ m/c.	CAPACIDAD				PRODUC. HIELO
		Bruta mt ³ .	Neta mt ³ .	Carnes Congelad. Tons.	Manzan. miles cajas	Tons. por día
Frigorífico 1 Valparaíso.....	6.100.000	20.913	14.697	1.323	220	—
Frigorífico 2 Lontué.....	900.000	850	—	—	9	5
Frigorífico 3 Talcahuano.....	800.000	Proyec. para una capacidad de.....			150	

Para satisfacer las necesidades más urgentes se requiere:

- a) Aumentar inmediatamente en un 50% la capacidad del Frigorífico de Valparaíso;
- b) Terminar las obras del Frigorífico de Talcahuano;
- c) Construir un Frigorífico moderno en Santiago, especialmente para el comercio de carnes enfriadas y congeladas, frutas, pescado y otros productos perecibles;
- d) Ampliar el Frigorífico de Lontué;
- e) Construir un Frigorífico para pescado en San Vicente.

Según los estudios hechos por la Corporación y la Junta, la realización de esas obras, en plazos de 3 a 5 años, demararía un gasto total de unos \$ 42.000.000 tomando como base los costos actuales de edificación, maquinarias y obra de mano. De este total se necesitaría invertir hasta fines del año próximo unos \$ 10.000.000.

AÑOS	Frigorífico Valparaíso	Frigorífico Santiago	Frigorífico Talcahuano	Frigorífico Lontué	Frigorífico San Vicente	TOTAL
1940	2.500.000	4.200.000	3.000.000	—	500.000	10.200.000
1941	4.200.000	6.600.000	3.500.000	—	500.000	14.800.000
1942	2.300.000	6.700.000	4.000.000	—	—	13.000.000
1943	1.500.000	—	—	500.000	—	2.000.000
1944	1.500.000	—	—	500.000	—	2.000.000
TOTALES	12.000.000	17.500.000	10.500.000	1.000.000	1.000.000	42.000.000

Como anexo N.º 1 se acompaña un proyecto de convenio entre la Corporación y la Junta, que contiene las bases de formación de la «Sociedad de Frigoríficos». Según este convenio, la Junta aportaría anualmente una cuota de \$3.000.000.—de modo que sería necesario hacer una reserva por parte de la Corporación de \$ 7.000.000.—como aporte para el período del Plan de Acción Inmediata, suma de la cual se emplearía en el presente año \$ 1.600.000.

2.—ALMACENES GENERALES DE DEPOSITO (WARRANTS).

Se han agrupado aquí dos asuntos que están íntimamente ligados entre sí: el desarrollo del sistema de crédito de warrants y el mejoramiento de las disponibilidades de almacenaje en el país.

El crédito de warrants ha tenido hasta ahora un desarrollo relativamente pequeño en Chile, sobre todo en lo que se refiere a su aprovechamiento por parte de los productores. Muy diversas causas influyen en este hecho y, por los estudios realizados de acuerdo con el Comité de Warrants, organismo encargado por la Ley de este asunto, se necesitaría implantar las siguientes medidas para que este sistema de crédito se desarrollara con un ritmo más rápido que el que hasta ahora ha tenido y pueda favorecer en forma más amplia a los productores:

- a) Disminuir el costo total de las operaciones que comprende (almacenaje, comisiones, descuento, etc.);
- b) Realizar el almacenaje en el camino natural del movimiento de las mercaderías, evitando todo falso flete o movilización;
- c) Dar máxima seguridad a las operaciones, lo que facilitará el descuento de los créditos y evitará pérdidas a los interesados.

El conjunto de estas medidas sólo puede obtenerse con la formación de empresas fuertes de gran responsabilidad, que mediante la amplitud de sus instalaciones y servicios, puedan reunir un volumen considerable de operaciones y que desarrollen sus servicios más bien con fines de fomento que como negocios comerciales corrientes.

Al lado de esta cuestión existe otra derivada de la falta de bodegas en ciertas regiones del país, situación que se agravará como consecuencia de las nuevas necesidades de almacenajes que traerá el aumento de la producción (materias primas, abonos, minerales, etc.) que vendrá con la realización de los planes de fomento; las nuevas actividades de compra de trigo y otros productos agrícolas, por parte de la Junta de Exportación Agrícola, etc.

La Comisión considera que ambos problemas pueden ser resueltos progresivamente mediante la acción de una «Sociedad de Almacenes Generales de Depósito», que se formaría entre la Corporación y otras entidades interesadas en estos asuntos, como el Instituto de Crédito Industrial, la Junta de Exportación Agrícola, la Caja de Crédito Agrario, la de Colonización Agrícola, la de Crédito Minero, los Ferrocarriles del Estado, etc.

El capital de la Sociedad estaría en relación, por una parte, con el monto de las operaciones que realice (gastos de administración, arriendos de bodega, pagos de fletes, etc.) y por otra, con las adquisiciones y construcciones que necesite (bodegas, instalaciones, etc.) En ambos casos el capital se requerirá a plazos que estén de acuerdo con el desarrollo de los negocios.

Según las gestiones hechas con las instituciones nombradas y los estudios del Departamento de Comercio y Transportes, la Comisión considera que debe hacerse una reserva para estos fines, dentro del Plan de Acción Inmediata, de unos \$ 4.000.000.—

3.—CREDITOS E INVERSIONES EN EMPRESAS DE DISTRIBUCION, IMPORTACION Y EXPORTACION.—CREACION DE UNA SECCION COMERCIAL

La atención de las funciones relacionadas con el comercio, encomendadas por la Ley a la Corporación y que fueron señaladas al comienzo de éste Memorándum, y la de aquellas otras de esa misma índole, que requiere el propio funcionamiento de la Corporación y el mejor control de las inversiones necesarias para la realización de los planes de fomento, pueden llevarse a la práctica por los siguientes medios:

a) Aportes de capital y créditos a empresas chilenas de distribución, importación y exportación en condiciones que permitan aumentar sus posibilidades de negocios y que de esta manera se obtenga una mayor participación de intereses chilenos en las actividades comerciales del país.

b) Organización de una Sección Comercial en la Corporación, cuyo objeto será el de operar en la compra y venta de las mercaderías necesarias para el mejor desarrollo de los planes de fomento que ella realice.

Para los dos fines contemplados, la Comisión estima que deberá hacerse una reserva en el Plan de Acción Inmediata de \$ 12.000.000, distribuidos en la siguiente forma:

Para el Punto a)	\$ 10.000.000
Para el Punto b)	2.000.000
Total	<u>\$ 12.000.000</u>

4.— DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

El dilatado litoral (2.300 millas marinas=4.225 Km.), la configuración geográfica de nuestro país, que determina los diversos climas y producción de cada región y la necesidad de realizar transportes a largas distancias para abastecer las diferentes zonas del territorio, obligan a mantener una eficiente Marina Mercante de cabotaje. Esta exigencia alcanzará caracteres más graves con el desarrollo de nuevas producciones, ya que muchas de ellas, como los minerales para la fundición nacional, los abonos, el carbón y numerosas materias primas y productos agrícolas, significarán un considerable aumento de tonelaje de carga de cabotaje que deberá movilizarse en forma económica.

Por otra parte, la ubicación geográfica de nuestro país, los peligros de su aislamiento en casos de conflictos internacionales, el gran volumen de carga de comercio exterior, especialmente de exportación, que sólo puede movilizarse por la vía marítima, determinan la necesidad de disponer de una Marina Mercante para el comercio en el extranjero que, a la vez de llenar las necesidades indicadas, sirva para disminuir el enorme factor de desequilibrio de la balanza de pagos que significa el pago de fletes internacionales, en los cuales actualmente participamos con nuestra flota mercante, apenas en un 6% del total que alcanza, a los tipos existentes en la época normal anterior a la guerra, a una cifra superior a los \$ 700.000.000.— anuales.

La Comisión ha hecho un atento estudio de las condiciones actuales de nuestra Marina Mercante y de sus posibilidades y ha llegado a la conclusión de que es posible darle un fuerte impulso a esta actividad tan indispensable para el futuro económico del país. Insinúa para este efecto la adopción de las siguientes medidas:

a) Política de decidido y franco apoyo por parte del Gobierno, de las instituciones nacionales, del comercio y de las industrias hacia la Marina Mercante Nacional;

b) Dotación de los barcos y demás elementos que se requieren para aumentar progresivamente la participación de la Marina Mercante chilena en los fletes de nuestro comercio internacional;

c) Mayor coordinación entre los servicios de las diferentes empresas de navegación, tratando en lo posible de disminuir el número de ellas por medio de fusiones;

d) Preparación de personal eficiente para los servicios marítimos; y

e) Establecimiento de astilleros, diques y demás instalaciones para la reparación y aún la construcción de algún tipo de barco de nuestra marina comercial.

En el presente estudio nos referiremos principalmente al punto b) y en parte al d).

La Comisión ha considerado con todo detalle las necesidades de nuevos barcos, en relación con los servicios actuales y los que convendría establecer en un futuro próximo dentro de las posibilidades financieras y de elementos humanos de que puede disponerse, y ha llegado a la conclusión de proponer el siguiente plan de adquisiciones de barcos para los fines que se indican, dejando establecido, al mismo tiempo, que este plan deberá realizarse en un plazo que resulta hoy difícil de fijar por las condiciones tan especiales debidas a la situación internacional:

1. Línea a Europa.—Estima la Comisión que esta línea deberá restablecerse tan pronto como sea posible y, realizado esto, será indispensable construir una cuarta nave más o menos del mismo tipo de las actuales, para aumentar un poco la frecuencia de los viajes y contar con una nave de reemplazo que permita hacer las reparaciones y revisiones normales;

2. Línea a New York.—Es indispensable mantener en todo caso esta línea, por la importancia actual que tiene nuestro comercio con EE. UU. y demás países servidos por ella y, con mayor razón, considerando las expectativas de una mayor vinculación comercial con todos ellos, que se ve venir como una consecuencia de la guerra.

Para este fin, y suponiendo que se restableciera la línea a Europa, sería necesario contemplar la adquisición de tres barcos, de seis a siete mil toneladas de carga, con pequeña acomodación de pasajeros.

3. Línea a Argentina y Brasil.—Se requiere aumentar la frecuencia de los viajes a Brasil, país cuyo intercambio con el nuestro ha tenido un gran crecimiento en los últimos años. Sin embargo, creemos que combinando los servicios de esta línea con los de la línea a New York y los barcos fruteros a que se refiere el N.º 4), se podrá mejorar la frecuencia sin necesidad de nuevas adquisiciones especiales para esta línea a Brasil y Argentina.

4. Barcos fruteros.—Año a año aumenta la exportación de frutas frescas y, por consiguiente, la necesidad de barcos dotados de cámaras frigoríficas. En los últimos años ese comercio se ha encauzado hacia el mercado europeo, especialmente a Alemania. Hay evidente conveniencia en diversificar los mercados compradores de nuestras frutas y, a este respecto, se debe hacer todo esfuerzo para aumentar las ventas en los países latino-americanos. El Brasil, Perú y Ecuador se presentan como mercados favorables, y para atenderlos se debe contar con transportes adecuados.

La Comisión estima que debe incluirse en el plan de marina mercante la adquisición de una nave de unas 2.000 toneladas, dotada de cámaras frigoríficas, que podría hacer viajes al Brasil en el primer semestre del año, llevando manzanas y otras frutas y trayendo de retorno frutas tropicales y otros productos que se adapten a estas cámaras. En el segundo semestre, concluida la temporada de exportación a Brasil, se haría servicio hasta Guayaquil, llevando frutas chilenas para la región norte del país, y para Perú y Ecuador; de regreso, aprovechando la época de mayor importación a Chile de plátanos y otras frutas tropicales, contribuiría al transporte de aquella parte de esta importación que no es traída actualmente por barcos nacionales.

5. **Barcos petroleros.**—Chile importa actualmente una cantidad superior a 750.000 toneladas de petróleo y sus derivados, que, salvo una pequeña cantidad destinada a usos de nuestra marina de guerra, son transportados en naves extranjeras.

Por diversas razones es conveniente comenzar a la brevedad posible a participar en este transporte, para lo cual debería consultarse la adquisición de dos naves tanques, hasta de 10.000 toneladas c/u.

6. **Buque-Escuela.**—El programa de incremento de los servicios de la marina mercante nacional trae aparejada la necesidad de mayor y más eficiente personal. La preparación de este personal hace necesario llevar ahora a la práctica la idea tantas veces sustentada de establecer una escuela de pilotines en un moto-velero que debería adquirirse especialmente con este objeto, y que, a la vez, serviría como barco de carga para servicios auxiliares en el cabotaje y comercio exterior.

7. **Líneas de cabotaje.**—Más atrás se señaló la causa de la actual deficiencia de naves para la atención del cabotaje nacional y la necesidad de salvarla cuanto antes a fin de evitar la situación que se deberá producir por el fuerte aumento del tonelaje de carga por transportar y, por otra parte, por el ineludible retiro del servicio de algunos barcos que, debido a su edad, no podrán seguir navegando.

De los estudios practicados, la Comisión ha deducido que será indispensable adquirir dos naves para el servicio entre Corral y Arica, de unas 3.000 toneladas, y otra para mejorar el servicio entre Magallanes y el Norte del país, similar a las existentes.

En resumen, sería necesario adquirir las siguientes naves, cuyos precios normales de acuerdo con sus características pueden estimarse aproximadamente en los valores que se indican: (£ = \$ 117.).

1. Línea a Europa. —Construcción de un nuevo barco, gemelo de los actuales.....	£	220.000
2, 3 y 4. Líneas a: New York, Brasil y fruteros. —Adquisición de 3 barcos usados de carga, con pequeña acomodación de pasajeros, a £ 80.000 c/u. y un barco frutero a £ 50.000.....	£	290.000
5. Petroleros. —Adquisición de 2 buques-tanques, de hasta 10.000 tons. de capacidad, a £ 180.000 c/u.	£	360.000
6. Buque-Escuela. —Adquisición de un moto-velero.....	£	40.000
7. Línea de Cabotaje. —Adquisición de 2 naves para el servicio Corral-Arica, a £ 60.000 c/u., y de una para el servicio Magallanes-Norte, estimado en £ 100.000.....	£	220.000
TOTAL	£	<u>1.130.000</u>

La cantidad anterior que representa en m/c. aproximadamente unos \$ 132.000.000, deberá ser invertida, como ya se dijo, en un período de algunos años, que puede variar mucho de acuerdo con las circunstancias del mercado internacional. Por otra parte, esa cantidad total, que puede tener fluctuaciones importantes, en más y en menos, puede ser aportada en una cuota considerable por las actuales empresas de navegación.

Dada la incertidumbre de la situación actual, la Comisión recomienda que se haga una reserva de \$ 40.000.000.—a fin de iniciar la realización del plan indicado, por medio de aportes y créditos a las empresas de navegación, aprovechando toda ocasión favorable que se presente en el mercado de naves.

5.—MEJORAMIENTO DE LAS VIAS DE COMUNICACION Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE

Los asuntos relativos a transportes han sido ya considerados tanto en el presente Plan, como en el de otros Departamentos de la Corporación, y ellos comprenden:

Transportes Marítimos.

Construcción y reparación de caminos y FF. CC.

Obras de Puerto.

Equipo para transporte por camino, por ferrocarril y fluviales.

Bodegas, silos y otras instalaciones de almacén.

Las inversiones correspondientes han sido consideradas sea como obras complementarias de las que se contemplan en los diversos planes de fomento, sea como obras de interés general.

Pero, sin duda, hay algunas obras o fines de interés general relativos a transportes, cuya realización convendría también contemplar. En estos casos estima la Comisión que debería fijarse como política la de que estas obras o fines fueran llevados a la práctica de modo que se asegurara a la Corporación la devolución de los fondos que en ellos se inviertan. Para este objeto se podría proceder mediante la entrega a la Corporación del producto de impuestos especiales que gravarían a los beneficiados con las obras que se realicen, o comprometiendo la entrega a la misma de ciertas entradas por cobro de servicios de transporte que hayan sido construídos, ampliados o mejorados con ayuda de la Corporación, o por otros procedimientos semejantes, para todo lo cual se requirirían las autorizaciones legislativas correspondientes.

La Comisión considera que debe hacerse una reserva de \$ 3.500.000 para inversión y reparaciones de vías de comunicación y medios de transporte, dentro de las ideas señaladas.

6.—FOMENTO DEL TURISMO.

Las condiciones naturales de nuestro país para el turismo y las posibilidades de desarrollar el interés de turistas extranjeros por venir a Chile, constituyendo así una fuente de entrada de divisas, determinan la conveniencia de preocuparse de la preparación de todo aquello que contribuya a estos fines.

Desgraciadamente, las diversas instituciones que tienen interés en el desarrollo del turismo en nuestro país, no han procedido de acuerdo entre ellas, y las iniciativas que ha habido al respecto, en las cuales se han invertido gruesas sumas, no han obedecido a un plan armónico.

La Comisión ha estudiado este interesante asunto y considera que la Corporación debería contribuir al fomento del turismo siempre que se encontraran los medios de evitar en el futuro los inconvenientes señalados en el párrafo anterior.

Con este objeto estima que debería entregarse a un «Comité de Turismo» formado por representantes de las instituciones interesadas, la atribución de formular un plan sobre la materia, que se realizaría con cargo a un «Fondo de Turismo» administrado por el Comité y formado con aportes de esas mismas entidades y que se llevaría a la práctica por intermedio de los Servicios de Turismo del Ministerio de Fomento.

Cree la Comisión que deberían estar representadas en el Comité las siguientes instituciones:

1. Servicios de Turismo del Ministerio de Fomento;
2. Servicios de Caminos del Ministerio de Fomento;
3. Ferrocarriles del Estado;
4. Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio;
5. Corporación de Fomento de la Producción;
6. Empresas de Navegación;
7. Empresas de Turismo;
8. Asociación Hotelera;
9. Automóvil-Club.

El «Fondo de Turismo» se formaría con la base de una parte de los impuestos especiales de turismo, creados por la Ley 4585, que alcanzan a unos \$ 2.500.000 anuales, con una contribución anual de la Corporación que se fijaría en relación con la cuota anterior, con aportes anuales de las demás instituciones y con sumas que pudiera destinar el Fisco u otros a este objeto.

El Fondo sólo podría invertirse en fines directamente relacionados con el fomento del turismo, entre ellos los siguientes:

- a) Propaganda;
- b) Créditos para ayudar a la construcción de pequeños hoteles ubicados en los circuitos de turismo;
- c) Mejoramiento de caminos de turismo; adquisición de elementos de transporte (terrestres y fluviales, construcción de atracaderos, etc.).
- d) Preparación de personal para Hoteles y de guías intérpretes de turismo.
- e) Conservación de parques naturales y otros lugares de turismo.

La Comisión estima que debería hacerse una reserva hasta de \$ 3.500.000 para contribuir a la formación del «Fondo de Turismo» dentro de las ideas indicadas más atrás.

RESUMEN

Las recomendaciones que hace la Comisión de Comercio y Transportes para inversiones del Plan de Acción Inmediata son:

1. Frigoríficos	\$	7.000.000
2. Almacenes Generales de Depósito		4.000.000
3. Créditos e inversiones en empresas comerciales		12.000.000
4. Desarrollo de la Marina Mercante Nacional.....		40.000.000
5. Mejoramiento de las vías de comunicación y elementos de transporte..		3.500.000
6. Fomento del Turismo		3.500.000
TOTAL.....	\$	<u>70.000.000</u>

Santiago, Octubre 17 de 1939.

A N E X O

En Santiago, a treinta y uno de Octubre de mil novecientos treinta y nueve, entre don Arturo Olavarría B., Presidente y Representante de la Junta de Exportación Agrícola y el señor don Guillermo del Pedregal, en su carácter de Vice-Presidente de la Corporación de Fomento de la Producción, se ha convenido en el siguiente contrato:

PRIMERO.—Don Arturo Olavarría, en el carácter con que comparece, declara haber recibido de la Corporación de Fomento de la Producción, en calidad de préstamo, la suma de un millón seiscientos mil pesos (\$ 1.600.000) en dinero efectivo, íntegramente y a su entera satisfacción, con el objeto de invertirla en las obras de ampliación y mejoramiento del Frigorífico de Valparaíso, y que su representada se compromete a pagar dicha cantidad en el plazo de tres años, con un interés de 5% anual, a contar de la fecha de esta escritura, obligándose a hacer abonos anuales no inferiores a quinientos mil pesos (\$ 500.000).

SEGUNDO.—Los señores Arturo Olavarría y Guillermo del Pedregal, declaran que sus representadas, la Junta de Exportación Agrícola y la Corporación de Fomento de la Producción, están de acuerdo en realizar, conforme a lo ya aceptado por los respectivos Consejos, un acuerdo en el sentido de que la Corporación concorra a formar una Sociedad Comercial de responsabilidad limitada con la Junta de Exportación Agrícola, en los términos que en líneas generales establecen las siguientes modalidades básicas para la Sociedad en proyecto:

A) La Sociedad tendrá por objeto construir establecimientos frigoríficos y explotarlos juntamente con los que aporten a la Sociedad las partes contratantes y con los que en seguida puedan aportar nuevos socios.

B) La Sociedad se formará con un capital de cuarenta y dos millones de pesos (\$ 42.000.000) aportados en las siguientes proporciones: veinticinco millones de pesos (\$ 25.000.000) por la Junta de Exportación Agrícola y diecisiete millones de pesos (\$ 17.000.000) por la Corporación de Fomento de la Producción, sin perjuicio de aumentar este capital social con los aportes que hagan nuevos socios que ingresen a la Sociedad después que esté legalmente formada.

C) Estos aportes se enterarán de la siguiente manera: La Junta de Exportación Agrícola entregará en parte de su aporte sus útiles, maquinarias, enseres, elementos generales de trabajo, terrenos y edificios que tenga en propiedad y en concesiones de usos fiscales, semi-fiscales y municipales, por el valor que por ellos resulte de su estimación en los libros, previa comprobación, y el saldo lo enterará en dinero efectivo en seis cuotas anuales y sucesivas, no pudiendo ser las dos primeras inferiores a tres millones (\$ 3.000.000) por año, y las cuatro restantes, en cuotas iguales, hasta la concurrencia del total de sus aportes, haciéndose exigible la primera cuota el 1.º de Enero de 1940. La Corporación de Fomento de la Producción hará su aporte de diecisiete millones de pesos (\$ 17.000.000) en dinero efec-

tivo, a medida de las necesidades sociales y de acuerdo con el plan de desarrollo de los negocios.

D) Si alguno de los socios no cumple con los aportes estipulados, se reajustará el capital y el socio que quede con mayor aporte, tendrá mayoría en el Directorio.

E) La Sociedad será administrada por un directorio compuesto de cinco miembros, tres designados por la Junta de Exportación Agrícola y dos por la Corporación de Fomento de la Producción. Los Directores podrán ser renovados en cualquier tiempo por el socio que los designó y durarán en sus funciones mientras dicho socio no exprese su voluntad en contrario. En la primera sesión que celebre el Directorio, procederá a elegir de su seno un Presidente, por mayoría de votos. El Presidente así elegido, lo será también de la Sociedad. En esta misma sesión, el Directorio designará, con la concurrencia de los dos tercios del número de Directores, la persona que desempeñará las funciones de Gerente, el cual no podrá ser Director.

F) La duración de la Sociedad será de quince años, a contar de la fecha de la escritura por la cual se constituya y se renovará automáticamente por consentimiento tácito de las partes, por períodos de cinco en cinco años, si al término de los quince años o al finalizar cada período renovado de cinco años, no se avisa por uno de los socios al otro, con una anticipación de seis meses, su decisión de poner término a la Sociedad.

G) De las utilidades líquidas se reservará un 50% para la formación de un fondo de ampliaciones y futuras construcciones y el otro 50% se distribuirá entre los socios a prorrata de sus aportes.

H) La liquidación de la Sociedad por disolución anticipada o no, será hecha por el Directorio. En el caso de que deje de existir legalmente uno de los socios, la Sociedad continuará sus operaciones comerciales hasta su liquidación, a menos que el otro socio tome a su cargo íntegramente el Activo y el Pasivo de las operaciones sociales, caso en el cual hará por sí mismo la determinación de las prestaciones que deba hacer en favor de quien represente legalmente los bienes del socio desaparecido.

I) En cualquier tiempo podrán ingresar nuevos socios con el simple consentimiento de la Corporación y de la Junta; pero no tendrán derecho a intervenir en la designación de los Directores ni a intervenir en su liquidación.

TERCERO.—La suma de un millón seiscientos mil pesos (\$ 1.600.000) que según la cláusula primera de este instrumento, ha recibido la Junta de Exportación Agrícola, en calidad de préstamo, se cancelará acreditándola, con más los intereses respectivos, como parte del aporte de la Corporación en la Sociedad.

CUARTO.—Se reservarán para consultarlas en la escritura respectiva, las estipulaciones que conciernen a facultades del Presidente, del Directorio Administrativo y del Gerente, así como aquellos que determinen la época de los balances y la forma de arbitrar las posibles dificultades entre los socios e igualmente las relativas a la manera de usar la razón social y su fórmula enunciativa.

QUINTO.—Se deja expresa constancia que el presente contrato se ha celebrado en conformidad con los acuerdos adoptados por la Junta de Exportación Agrícola en su sesión N.º 737, de veintiocho de Septiembre de 1939, y de la Corporación de Fomento de la Producción en su sesión N.º 26, de veinticinco de Octubre de 1939.

Firman en dos ejemplares del mismo tenor y fecha, guardando cada parte el suyo.