

Corporación de Fomento a particulares; con un plazo de 15 años para su pago y uno de gracia, en unidades de fomento, pero sin intereses, a lo cual se agregó la franquicia de un 30 por ciento de descuento por la cancelación oportuna de las amortizaciones.

A estas condiciones, se agregaron franquicias tributarias, inusuales en sus alcances, pues han representado un subsidio cuantioso que la sociedad está realizando en favor de los nuevos accionistas, los cuales se ven aun beneficiados por normas preferenciales en el reparto de las utilidades.

En definitiva, hasta la fecha, los bancos han sido privatizados desde el punto de vista de los derechos de propiedad, pues en términos efectivos fueron el Banco Central y después la Corfo las entidades que entregaron los recursos para que los bancos continúen operando hasta la fecha y los nuevos adquirentes sólo han financiado la cuota al contado, inferior al diez por ciento del compromiso total, que han recuperado a través de dividendos y franquicias tributarias.

Como ha sido tradicional durante este gobierno, los traspasos de la propiedad estatal al sector privado han continuado realizándose con los propios fondos públicos, pues aquel sector carece de ahorros propios suficientes para financiar desestatizaciones que resultan forzadas, estándose ante la realidad de un sector privado que ha sido profundamente debilitado en su capacidad creadora e innovadora, por el mismo gobierno que pretendía no sólo su promoción, sino transformarlo en el principal agente dinámico de un desarrollo que no se produjo y terminó en el período de estancamiento más prolongado de nuestra historia económica.

PARA RECORDAR

“Para ver bien una esperanza hay que cerrar los ojos a todo”.

José Selgas

—¿Y eso?

—Es el lema de los candidatos oficialistas.

CARTAS

Museo y Escuela de Bellas Artes

Señor Director:

La polémica sobre el edificio del Museo Nacional de Bellas Artes y la Escuela de Bellas Artes, hoy convertida arbitrariamente en museo, se ha referido a términos de edificios. El acervo que tiene la obligación de conservar no forma parte del diálogo. Estas obras guardadas en depósitos llenos de hongos, humedad y polillas no interesan. Así se están destruyendo en cajones *El Museo de la Solidaridad* con los valiosos Miró y Vasarely.

Extraña la posición del señor Nemesio Antúnez, quien al referirse a la labor de extensión de la Facultad de Arte, en su columna de *La Epoca* la insta a ser “pastejero a tus pasteles”. Debe ser influencia posmoderna, descolocada.

La Universidad ha sido, es y será el territorio más amplio donde nuestro arte ha tenido impulso. Todo en la vida es pasajero, la historia no se detiene; es por eso que no se puede entregar tan fácilmente nuestra tradición por caprichos efímeros. El modelo de Universidad que hoy veo no es el que escogería, pero tampoco destruiré lo que, desde 1849, nuestro país

ha construido en el territorio del arte.

El Museo ni sus dependencias deben convertirse en talleres de restauración. En un museo civilizado, las obras deben conservarse de modo que no necesiten restauración. **Ernesto Muñoz M.** Santiago.

Trolebuses

Señor Director:

Creo que fue un error el cometido, hace años, al suprimirse los trolebuses de la ciudad de Santiago. Incluso hasta me atrevería a pensar, aunque no con tanta firmeza, que tampoco debieron ser eliminados los tranvías. Románticos y útiles vehículos como éstos todavía circulan airosamente por muchas ciudades del mundo.

Debe haber sido un afán de modernidad, alentado por la baratura del petróleo; pero hubo falta de visión. Lamentablemente estos medios de transporte no contaminantes ya no corren por Santiago. En cambio, sí lo hacen, contaminando exágeradamente, los famosos microbuses, que, además, son una perturbación constante para el tránsito a lo largo de Alameda y Providencia, especialmente. Me he enterado de que la misma empresa que mantiene trolebuses en Valparaíso, estaría interesada en extender sus actividades a Santia-

go. Ojalá que los intereses creados no le salgan al paso y pueda cumplir sus propósitos.

Los troles correrían desde la estación del Metro Escuela Militar hasta los faldeos de la cordillera. También podrían hacerlo por muchas otras vías importantes y de larga extensión, como Vicuña Mackenna, Pedro de Valdivia y algunas avenidas en el tramo norte-sur del barrio alto.

Mientras se sigan permitiendo los microbuses, altamente contaminantes, no convendría que los trolebuses circularan por la Alameda, salvo que llegara a saturarse la capacidad del Metro en su recorrido oriente-poniente y viceversa.

Si el proyecto de los troles avanza, habrá un griterío de parte de muchos. Se me ocurre que podría haber una solución para eso. Que los empresarios de esos rodados vendan por lo menos la mitad de sus vehículos a ciudades de provincias, cuyas condiciones eviten la contaminación ambiental, o instalarse ellos mismos fuera de Santiago. En cambio, la empresa de Valparaíso, por su propia conveniencia, o la autoridad competente, podría negociar este asunto de manera que los empresarios del transporte terrestre de Santiago tengan la opción de tomar ac-