

Sección Personal y Crónica

A CARGO DE RAÚL SIMON

SECCION CRONICA

EL APROVECHAMIENTO DE LAS AGUAS CORRIENTES COMO FUERZA MOTRIZ

Las concesiones que otorga el Gobierno, son muy restringidas.—Los concesionarios tropiezan con toda clase de obstáculos para el desarrollo de la industria.—Necesidad de modificar las actuales disposiciones sobre la materia.—El Instituto de Ingenieros se dirige al Gobierno.

En sus últimas sesiones el Instituto de Ingenieros se vino ocupando con todo detenimiento de la situación relacionada con el aprovechamiento de las aguas corrientes para la producción de fuerza motriz, cambiándose importantes ideas que han sido sintetizadas en la siguiente presentación que se ha hecho al Ministerio del Interior:

"Santiago, 9 de Junio de 1923.—Señor Ministro:

El Directorio del Instituto de Ingenieros de Chile, en sesión de 4 de Mayo, tomó el acuerdo de dirigirse a U.S. con el objeto de hacerle presente la necesidad de dar a la industria de la producción y distribución de energía, las facilidades de orden legal que le son indispensables para su desarrollo.

Las disposiciones que hoy rigen en esta materia, al contrario de lo que ocurre en los demás países del mundo, parecen inspiradas por el propósito de impedir el aprovechamiento de nuestras fuentes de energía hidráulica y de poner obstáculos a su distribución bajo la forma de energía eléctrica.

Las concesiones de fuerza motriz hidráulica se otorgan actualmente de acuerdo con un decreto reglamentario del año 1907, y la ley promulgada el mismo año sobre el "**aprovechamiento de las aguas corrientes como fuerza motriz**", sólo contempla situaciones tan especiales, que rara vez ha sido posible aplicarlas.

El titular de una concesión debe, según el decreto reglamentario citado, presentar dentro de cierto plazo planos definitivos de las obras destinadas a utilizar la energía hidráulica; pero como la concesión no le da derecho para hacer estudios dentro de las propiedades particulares, no es infrecuente el caso en que éstos sean interrumpidos por la acción de los dueños de los predios que las obras proyectadas deben ocupar. Y si a pesar de estas dificultades consigue el concesionario llevar a cabo los planos definitivos exigidos, y si obtiene para ellos la aprobación gubernativa, puede estar cierto que en la mayoría de los casos no logrará realizar las obras. Basta para impedirlo, que un propietario se resista a vender el terreno requerido para el paso de un cauce, por ejemplo; nadie puede obligarlo, porque no existe en nuestra legislación otra servidumbre de fuerza motriz hidráulica que la establecida en el artículo 861 del Código Civil, aplicable sólo en muy determinadas condiciones.

Pero las más serias dificultades se presentan cuando se trata de transportar y distribuir la energía eléctrica. Como tampoco existe una ley de servidumbre de paso de líneas eléctricas por predios privados, los industriales se ven en la necesidad de solicitar del Gobierno, para el uso de las calles y caminos, concesiones que, según la ley de 1904, sólo pueden ser otorgadas por diez años para líneas aéreas, y por veinte años cuando se trata de líneas subterráneas.

Los caminos públicos, si bien en muchos casos son adecuados para establecer en ellos líneas de baja y de media tensión, no se prestan en absoluto para las líneas de transporte y voltaje elevado. Además, el plazo de las concesiones es tan reducido, que son bien pocos los industriales que se deciden a establecer empresas de distribución de energía eléctrica, que son de lento desarrollo en los primeros tiempos, sobre la mezquina base de un permiso por diez o veinte años.

Toda red eléctrica debe necesariamente ocupar, a lo menos con una parte de sus líneas, las calles y caminos, de manera que aun cuando el industrial se imponga la paciente y dispendiosa tarea de adquirir fajas de terrenos particulares para el paso de sus líneas, siempre verá limitado el tiempo dentro del cual tiene que amortizar sus instalaciones, por el plazo de diez o veinte años que acuerdan las concesiones fiscales a la parte de su red que ocupa calles y caminos.

Por fin, una vez vencidas todas las dificultades, y establecida ya la empresa productora y distribuidora de energía se encuentra ésta en la más incierta situación; sus relaciones con el Gobierno y con el público consumidor, mal definidas en la ley de 1904, son fiscalizadas por una oficina de inspección creada con el carácter de provisoria hace diecinueve años y que, a pesar de la laudable actividad del escaso personal que la forma, no puede, por falta de medios y atribuciones, realizar la labor que le corresponde.

En las condiciones expuestas, la industria eléctrica no puede desarrollarse. Urge el despacho de una ley que modifique la situación actual, que permita al Gobierno otorgar concesiones por plazos razonables que establezca la servidumbre de obras hidráulicas y de líneas eléctricas, y que cree un organismo permanente encargado de atender en debida forma los servicios eléctricos del país.

La Comisión de Gobierno de la Cámara de Diputados, ha informado favorablemente un proyecto de ley que, aunque dista mucho del avanzado proteccionismo que caracteriza a las leyes vigentes sobre esta materia, en el extranjero, satisface, por el momento, las necesidades de la industria eléctrica y logrará ejercer una influencia muy favorable en su desenvolvimiento.

Las discusiones que han tenido lugar en la Cámara de Diputados demuestran que hay uniformidad de pareceres sobre los puntos fundamentales del proyecto de ley, y que no será difícil hacer desaparecer las divergencias de opinión que se han presentado sobre cuestiones de carácter secundario, como el monto de las indemnizaciones por servidumbres, el procedimiento para la fijación de las tarifas y la organización de la oficina encargada de los servicios eléctricos.

La conveniencia evidente de fomentar la producción de la energía eléctrica, que es materia prima común a todas las industrias y las consideraciones expuestas sobre las dificultades que hoy encuentran las empresas eléctricas para su establecimiento y desarrollo, han inducido al directorio de este Instituto a pedir a US. que recomiende al Soberano Congreso el pronto despacho de la ley de Producción y Distribución de Energía Eléctrica.

Saludan atentamente a US.—F. Mañónes, presidente.—Marcos Orrego P., secretario.—Al señor Ministro del Interior”.

DOCUMENTOS PARLAMENTARIOS FERROCARRILES DE SALTA Y DE LONQUIMAY

Informe de la Comisión de Relaciones del Senado, cuya publicación se acordó a petición del honorable Senador señor Bulnes.

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Relaciones Exteriores ha tomado en consideración el Mensaje del Ejecutivo que eleva a la ratificación del Congreso el Convenio celebrado en Santiago el 25 de Abril del último año

entre el señor Ministro de Relaciones Exteriores y el Excelentísimo señor Plenipotenciario de la República Argentina, relativo a la construcción de los ferrocarriles de Salta a Antofagasta y de Zapala hasta su empalme con los ferrocarriles chilenos pasando por Lonquimay.

Ese Convenio importa el compromiso de construir ambos trazados en el plazo de tres años. Sin especificar nada en materia de fletes, sienta la regla general que en la explotación de las nuevas vías, se adoptará, como principio básico, el propender al progreso económico de las regiones que sirvan, procurando el intercambio y el desarrollo de la riqueza, antes que los beneficios del capital que se invierta. Cuida, además, de contemplar el caso que convenga en uno u otro territorio, modificar las tarifas generales para crear una nueva industria, o impulsar un artículo determinado de producción, y deja la solución de ese punto a convenios ulteriores, libremente pactados, y con compensaciones recíprocas, lo cual hace innecesario examinar ese aspecto de la cuestión por ahora.

Vuestra Comisión estima que los ferrocarriles en proyecto crearán vinculaciones económicas profundas entre Chile y Argentina; que robustecerán sus relaciones políticas y afianzarán en forma permanente, la estrecha unión de ambos países. Esto sólo sería lo suficiente para que la Comisión estimara que cualquier sacrificio de dinero se compensa con la ventaja de estrechar los destinos de ambos pueblos pues ella considera que la única política inte.nacional conveniente es consolidar la sinceridad de estas relaciones, y al pensar así, interpreta el anhelo nacional.

La Comisión no se atrevería a avanzar juicio sobre el rendimiento económico de las obras, ya que la experiencia enseña que es imposible predecir los cambios profundos que una vía férrea introduce en el régimen agrícola e industrial de los territorios que quedan bajo su influencia; sabe que todo ferrocarril estimula la producción, crea riqueza y hace surgir industrias no sospechadas por los iniciadores de la idea. Y si eso ha ocurrido en todas partes, es de esperar que el caso se repita con creces en un territorio minero como el de Antofagasta, dotado de las materias más ricas y variadas que hoy están ignoradas, porque les falta para surgir, el soplo vivificante de la vía férrea, que puede colocarlas a poco costo en los mercados de consumo.

La Comisión estima que estos ferrocarriles responden a un justo anhelo de las localidades que se beneficiarán con ellos. Así como en el país hermano y vecino un alto pensamiento de Gobierno creyó cumplir con un deber de justicia social al abrir al Norte de su país la puerta que la naturaleza le reservó para su crecimiento y riqueza, así nosotros no podríamos negar a la provincia y ciudad de Antofagasta, los beneficios que el destino le otorga. Y la injusticia sería mayor si se considera que este territorio, suministra a la Nación la mayor parte de sus rentas y al solicitar, como hoy lo hace calurosamente, la ejecución de esta obra, sólo pide que no se le coloque como un índice de excepción entre los demás de la República.

No teme la Comisión que el ferrocarril de Salta, signifique un peligro para la agricultura nacional. Los estudios practicados por nuestra Legación en Buenos Aires, y otras informaciones igualmente serias, la inclinan a creer que las producciones de la región sub-tropical del Norte argentino, son distintas de las de Chile. Al ser esto cierto, el nuevo ferrocarril nos proporcionaría a menos costo, artículos que hoy adquirimos a gran precio en el extranjero, como el azúcar, el arroz, etc. Y si hubiera error en esas informaciones, no se alteraría la situación privilegiada que le proporciona la vía marítima, en la cual el flete es y seguirá siendo muchas veces más bajo que el que pueda ofrecer un ferrocarril de cordillera, con un kilometraje tres veces mayor que el de Uspallata, y teniendo que subir alturas que superan a las de éste en mil ciento y tantos metros. Y si todavía esto no fuera lo bastante, el país conserva la llave de sus aduanas, y es dueño de aplicar las tarifas que su conveniencia le aconseje.

La zona de atracción de este ferrocarril en la República Argentina, abarca una gran extensión, y a ella hay que agregar, el Oriente de Bolivia, donde en la actualidad se construye un ferrocarril que se

conectará en poco tiempo más con las líneas argentinas. Ese territorio inmenso, que es casi un Continente, junta ambos países. Argentina y Bolivia. en el mismo anhelo y en la misma aspiración. Ambos desean aproximarse al Pacífico, al mar del porvenir, para estar en contacto con los mercados universales, y en especial con el de los Estados Unidos, por medio del Canal de Panamá. Desean aprovechar la vía mundial abierta al progreso de todas las naciones: anhelo legítimo, que nadie puede contrariar sin colocarse al margen de la civilización.

Respecto del ferrocarril de Lonquimay, el Ministro de Relaciones Exteriores, presente a nuestras deliberaciones, manifestó que había sido introducido el convenio a petición de Chile. Esa vía pone en contacto nuestras provincias meridionales con el puerto de Bahía Blanca, y abre un ancho campo a las expectativas industriales de Valdivia y a los campos y poblaciones situados al Sur del Bío-Bío.

Después de un estudio concienzudo de los diversos aspectos del problema, que suscitan los Transandinos en proyecto, vuestra comisión os remienda que prestéis vuestra aprobación al Convenio de 25 de Abril de 1922, materia del presente informe.

Sala de la Comisión, a 23 de Mayo de 1923.—Gonzalo Bulnes.—Guillermo Rivero.—Alberto González E.—Eliodoro Yáñez.

LOS FERROCARRILES DE LA ZONA CARBONIFERA

Su adquisición por el Estado.—Texto de la nota por la cual el Consejo de los Ferrocarriles da su opinión sobre este negocio.—Nombramiento de una comisión.

Como se recordará, el Consejo de los Ferrocarriles del Estado, en su sesión de la semana última después de un detenido estudio del informe presentado por el ingeniero señor Alfonso López, sobre la conveniencia de la adquisición por el Estado de los ferrocarriles particulares de Lebu a Los Sauces y de Arauco, prestó su aprobación a este informe y acordó enviar al Gobierno una nota dando a conocer su opinión sobre este negocio.

Esta nota, que, como dijimos en nuestras ediciones anteriores, fué recibida hace algunos días por el Ministro señor Adrián, dice así:

«Señor Ministro: En oficio N.º 123, de 2 de Mayo último, expresó a US. que el Gobierno, interesado en el estudio y pronta solución del problema carbonífero desea que esta Empresa dé su opinión acerca de la forma y condiciones en que los Ferrocarriles del Estado podrían adquirir y llevar a cabo la explotación de los ferrocarriles particulares de Lebu a Los Sauces y de Arauco.

El Consejo y la Dirección General de la Empresa han considerado detenidamente el punto sometido a su estudio por US. y han acordado en síntesis, informar en los términos siguientes:

La superioridad de la Empresa considera que hay conveniencia nacional en que todos los ferrocarriles del país, que atiendan y sirvan intereses generales, estén en poder y sean explotados por el Estado por cuanto, este, en su gestión como dueño de vías ferroviarias, mira más al fomento y desarrollo de las industrias que las utilidades pecuniarias que pueda tener del negocio.

En este orden de ideas y considerando que los ferrocarriles a que US. se refiere atienden intereses generales, ya que sirven a una de las industrias más importantes del país, como es la del carbón, que está íntimamente ligada al desarrollo de todas las industrias nacionales la Empresa estima que habría utilidad y conveniencia que esos ferrocarriles pasaran a poder del Estado; pero cree al mismo tiempo

que siendo Empresa una entidad encargada de exclusivamente en explotar y en administrar vías férreas, no corresponde a ella hacer adquisiciones ni tomar a su cargo la construcción de nuevos ferrocarriles. Son éstas funciones propias del Estado y de las reparticiones públicas creadas precisamente por ley para estos objetos.

Cree, también, El Consejo, que en caso que el Estado decidiera llevar a efecto la adquisición de los ferrocarriles mencionados, la compra debiera efectuarse por un precio comercial, es decir, por un precio que, conviniendo a los intereses del Estado, permita fijar tarifas que, al mismo tiempo que produzcan las cantidades necesarias para interés y amortización de los capitales invertidos, sean lo suficientemente moderadas para fomentar el desarrollo de los transportes, del comercio y de las industrias de la región.

La Empresa de Ferrocarriles podría, si el S. Gobierno así lo ordenase, hacer los estudios del caso para determinar cuál podría ser ese precio comercial de la adquisición; pero para ello habría necesidad de disponer de un tiempo más o menos largo, porque aquellos estudios, que no son sencillos y fáciles abarcan una serie de antecedentes complejo que es preciso analizar minuciosamente.

Deben tomarse en consideración las obras ya hechas, las que quedan por ejecutarse, la producción agrícola y minera de la zona, las corrientes de acarreo, las imposibilidades industriales la influencia de la construcción del puerto de Lebu, etc.

Con lo expuesto cree la Empresa haber dado cumplimiento a lo solicitado por US.

Dios guarde a US.—**Rodolfo Jaramillo.**

El Ministro del ramo señor Adrián, después de imponerse de la nota precedente, ha nombrado ayer una comisión compuesta del Director General de los Ferrocarriles del Estado, señor Jaramillo; del Inspector General de los Ferrocarriles Particulares y del Ingeniero jefe de la Comisión de Obras de Puerto señor Rubén Dávila, para que practique una tasación de los ferrocarriles de propiedad de la Compañía Carbonífera de Lebu y de la Compañía Minera Industrial.

En los considerandos del decreto por el cual se ha nombrado esta comisión se dice que hay conveniencia nacional en que los ferrocarriles que sirven intereses generales sean explotados por el Estado; que los de Los Sauces a Lebu y de Concepción a Curanilahue, de propiedad particular están destinadas a servir principalmente la industria carbonífera a la cual se encuentra estrechamente vinculado el desarrollo de las industrias nacionales; que, en consecuencia, conviene a los intereses colectivos que estos ferrocarriles sean adquiridos por el Estado; que este propósito está contemplado en la ley que otorgó la concesión del ferrocarril de Lebu; que el de Arauco interrumpiría la continuidad de la red fiscal en la zona carbonífera y que la adquisición de estos ferrocarriles es conveniente para la mejor constitución de esta red.

SECCION PERSONAL

Manifestación

El personal de ingenieros y empleados del Ddpto. de La Vía y de los Ferrocarriles del Estado despidió con una comida en el Instituto de Ingenieros, el Sábado pasado al Distinguido Jefe de la Sección Obras de este Depto, don Luis Mate de Luna que pasa a ocupar igual puesto en la Sección Vía de la II Zona.

En esta misma oportunidad se despidió a los Ingenieros Señores Luis y Alberto Fernández que pasan del mismo Departamento al de Transportes.

Ofreció la manifestación el Ingeniero don Luciano Bravo, quien auguró un seguro éxito al señor Mate,

en vista de sus condiciones de jefe y de hombre técnico y de acción. Tuvo también palabras de sincero compañerismo para el Ingeniero señores Fernández.

Agradeció el Sr. Mate en sentidas frases, haciendo recuerdos del desarrollo del Departamento de la Vía de nuestros F. C., por cuyas orientaciones, crecimiento y prestigio él luchó durante cerca de 10 años.

Asistieron unos treinta profesionales y amigos de los festejados y el resto del personal excusó su inasistencia. Se leyó una excusa del Jefe del Departamento Don. Guillermo del Canto, en que expresaba todos los conceptos elogiosos que le merecían los subalternos que dejaban de cooperar con él.

Manifestación: El Viernes 28 de Junio con motivo de su traslado a Valdivia, el ingeniero señor Jorge de la Maza fué objeto de una manifestación en el Instituto de Ingenieros a la cual asistieron:

Alfonso López, Juan Waidele, Aurelio Puelma, Manuel Villalón, Fernando Vidal, Joaquín Tupper, Ernesto Pizarro, Demóstenes López, Eugenio Sommella, Julio Sepúlveda, Carlos Navarrete, Ernesto Ballo, Raimundo Vega, Ramón Acuña, A. de la Cruz, Ricardo Jinkal, Raúl Simón, Oscar Navarro, Andrés Díaz, Jorge Laclote, Alejandro Iriarte, Carlos Sotomayor, Luis Fernández, Alberto Fernández, Germán Yunge, Juan Lagarrigue, W. Cordero, Miguel Eyquem, Simón Figueroa, H. Arqueros, Víctor Andrés, Agustín Guldemont, Gabriel Barrechea, Rafael Aravena, Carlos Herrera, Raimundo Leiva, Esteban Niguez, Pedro Morán, José Urbina, Desiderio Cárcamo, Pedro Rubio, Jorge Arellano, Hernán Torres, Carlos Vargas, Juan Cousiño, Eduardo Loiselle, Héctor Muñoz, Carlos Bürhle, Héctor Merino, Pedro Bueno, Francisco Contreras.

