

ACTAS

Sesion 162.^a ordinaria del Instituto, celebrada el miércoles 15 de Octubre de 1913

Presidida accidentalmente por don Enrique Doll, se abrió la sesión a las 9.30 P. M., con asistencia de los señores Luis Aguayo, Luis A. Bolados, Alberto Covarrubias P., Belisario Diaz Ossa, Domingo Durán, Camilo Donoso, Rafael Edwards, Carlos Errázuriz O., Alberto Espina, Luis García Huidobro, Javier Herreros V., Carlos Hoerning D., Luis Harnecker, Alberto Ibarra, Domingo Izquierdo, Guillermo Illanes, Justo Jungk, Carlos Lanas, Leonardo Lira, Alfonso López R. J., Gonzalo Lavín, Bernardo Larrain, Pedro Michaelsen, Luis Mate de Luna, Enrique Madrid O., Camilo Pizarro P., Adalberto Rojas Alvarado, Ricardo Simpson G., Justiniano Sotomayor, Eliseo Valenzuela, Horacio Valdes i del secretario señor Jorge Torres Boonen.

Leída i aprobada el acta de la sesión anterior, el señor Presidente comunicó al Instituto que el objeto de la sesión era oír una conferencia del señor Horacio Valdes sobre electrificación de los Ferrocarriles del Estado.

El señor Valdes comenzó su conferencia haciendo historia sobre las incidencias que ha tenido la electrificación de los ferrocarriles, sobre las primeras comisiones nombradas para su estudio i las diversas propuestas presentadas para llevar a cabo la electrificación de la 1.^a Sección de los Ferrocarriles del Estado, planteando en seguida el tema sobre cual es la mejor manera, desde el punto de vista económico, para electrificar nuestros ferrocarriles.

«La respuesta, dijo el conferencista, se encuentra en el desarrollo mismo de la cuestión: el Gobierno del Excmo. señor Montt, al estudiar la primera propuesta hecha por la casa Westinghouse, estimó que, económicamente, las obras debían pagarse por medio de las ganancias obtenidas por el cambio de tracción, sin que el país desembolsara un solo centavo. En esa forma presentó el Ejecutivo el mensaje de 1910, mensaje que fué la base del proyecto elaborado por las comisiones de la Cámara de Diputados.

La Cámara aprobó ese proyecto quitando sólo al Ejecutivo la de aceptar las propuestas presentadas, obligándole a pedir nuevas propuestas.

La comisión del Senado ha cambiado substancialmente el primitivo proyecto, elaborando otro que no satisface los intereses del país, que contiene numerosos i graves errores.

Quita a los proponentes la responsabilidad del trabajo para echarla toda sobre el Gobierno; exige garantías pequeñas i deficientes; destruye la uniformidad entre el estudio i ejecución de la propuesta, etc.

En vez de pagar las obras con las economías realizadas con el cambio de tracción, la comisión del Senado propone un empréstito de Gobierno, empréstito que es insuficiente para ejecutar las obras, quitando de ese modo al contratista la responsabilidad en la buena ejecución.

En seguida hizo notar el señor Valdes los errores que contiene el proyecto de la comisión del Honorable Senado; defendió la acción de la comisión técnica que informó las propuestas i terminó proponiendo al Instituto las siguientes conclusiones:

1.º El procedimiento del Supremo Gobierno en 1910 de pedir propuestas públicas aunque fuera sin autorización del Congreso comprometió al Estado chileno ante el extranjero a respetar las bases de las propuestas i las propuestas sobre ellas presentadas, i este procedimiento fué debidamente legalizado por las Cámaras en tiempo oportuno.

2.º Las bases de las propuestas aprobadas por el Supremo Gobierno consultan para el Estado la mejor forma para llevar a efecto las obras, pagándolas con las economías, por cuanto con ello no grava el crédito del país i se obtiene una de las mejores garantías. El éxito de la obra i la garantía de las economías se obtienen mediante el contrato de servicio indicado por la comisión técnica i aceptado por las comisiones de ambas Cámaras.

3.º El procedimiento del Gobierno de rechazar las propuestas presentadas al concurso de 1910 aceptando la conformidad de las propuestas con las bases aprobadas i fundado en consideraciones que afectan únicamente a éstos ha sido incorrecto, contrario a la opinión de la comisión técnica, contradictorio del mismo Gobierno, denigrante para el buen nombre del país i de la seriedad del Gobierno ante el extranjero, aparte de las consideraciones que puedan hacer valer los concurrentes a la licitación de 1910.

4.º El proyecto de lei de la Cámara de Diputados, excepto en lo que se refiere a la anulación de ese concurso, es aceptable por ser económico i consulta las mejores garantías.

5.º El proyecto de lei de la honorable comisión del Senado es deficiente, oneroso, grava el crédito del país, contiene errores de importancia i no prescribe las garantías suficientes.

6.º Para mantener la anulación del concurso de 1910 fundado en las economías que se pueden tener de otro modo deben necesariamente exigirse al mismo tiempo estas economías. Ellas deben ser a lo ménos las economías de dos años de servicio eléctrico que se perderán con los estudios definitivos, petición i resolución de nuevas propuestas.

El Congreso para ser consecuente no puede autorizar un contrato de mas de £ 1 700 000 i un empréstito superior a £ 2 200 000.

Si esto no se efectua se dará derecho para juzgar que con las nuevas propuestas no se persigue la economía ni se resguardan los intereses del país i caerá la responsabilidad sobre los que con cálculos falsos induzcan al Congreso a mayores e injustificados gastos.

Terminada la conferencia el señor Döll la agradeció a nombre del Instituto i recomendó a los socios que tomaran en cuenta las conclusiones del trabajo del señor Valdes.

Habiendo ofrecido la palabra sobre el tema tratado por el señor Valdes, hizo uso de ella el señor Michaelsen, para hacer algunas observaciones sobre la electrificación del ferrocarril de circunvalación, las que fueron contestadas por el señor Valdes.

No habiendo otro asunto de que tratar se levantó la sesión a las 10,30 P. M.

CÁRLOS G. AYALOS,
Presidente.

Jorje Torres Boonen,
Secretario.