

SECCION EDITORIAL

EL PRIMER CONGRESO NACIONAL DE VIALIDAD

En la semana comprendida entre el 12 y 19 de Abril último se verificó en esta capital el Primer Congreso Nacional de Vialidad, habiendo correspondido a S. E. el Presidente de la República su Presidencia Honoraria. Desempeñó la Presidencia efectiva el Ministro de Obras Públicas, Comercio y Vías de Comunicación, ingeniero don Francisco Mardones, actual Presidente de nuestro Instituto.

Los Vice-Presidentes del Congreso fueron los Presidentes de las Asociaciones de Automovilistas de Valparaíso y de Santiago, don Carlos Barroilhet y don Jorge Besa.

El Congreso de Vialidad fué auspiciado y organizado por dichas Asociaciones de Automovilistas, instituciones entusiastas y progresistas que desde hace tiempo vienen preocupándose de impulsar el desarrollo y perfeccionamiento de nuestros caminos.

El objeto de este torneo fué estudiar y formular principios y recomendaciones que sirvan de normas técnicas, legislativas, administrativas, financieras, etc. para el mejoramiento de los caminos de Chile y toda otra medida que tienda al mismo fin.

Las sesiones se realizaron en un ambiente de entusiasmo y cooperación aportando todos los congresales una eficaz ayuda, lo cual contribuyó a cimentar el éxito indiscutible del Congreso.

La Asamblea discutió y aprobó conclusiones y mociones muy interesantes que servirán para unificar las ideas y opiniones sustentadas por las diversas entidades y personas que actualmente están ligadas a esta importante rama de nuestras obras públicas.

Las conclusiones y mociones aprobadas fueron entregadas por el Comité Ejecutivo del Congreso al señor Ministro de Obras Públicas para su consideración, pudiendo de este modo el Gobierno llevar a la práctica las que estime convenientes.

Una de las muchas ventajas del Congreso ha sido la de reunir al personal de Caminos de la mayor parte de la República para discutir en conjunto temas relacionados con sus diarias actividades, y esto no sólo se ha traducido en la adquisición de comunes orientaciones para mayor beneficio del servicio, sino también en una intimidad y conocimiento mutuo más intensos.

A este torneo concurren representantes del Gobierno; de la Dirección General de Obras Públicas, que con su personal de ingenieros contribuyó en gran parte a su buen resultado; estuvieron presentes miembros de las Asociaciones Automovilísticas que formaron el Comité Ejecutivo; personeros del Estado Mayor General del Ejército; ingenieros representantes de Empresas Constructoras de caminos; miembros del personal administrativo del Ministerio de Vías de Comunicación; delegados de algunas Juntas Departamentales de Caminos, etc. Todas estas entidades están relacionadas con el servicio de caminos de nuestro país.

Pues bien, creemos que así como todas ellas se unieron y esta unión originó el éxito de la Asamblea, del mismo modo debe procederse en la vida diaria de trabajo. Es decir, esta unión debe continuar permanentemente, con lo cual se obtendrá una resultante poderosa de fuerzas del mismo sentido y dirección que impulsará nuestra política caminera con mayor aceleración que la que ha tenido hasta ahora.

Deseamos señalar aquí uno de los puntos más importantes tratados por el Congreso. Este es el que se refiere a una red de caminos nacionales, cuya construcción y mejoramiento debe ser emprendida por el Estado.

Se dieron en la Asamblea diversas razones para iniciar desde luego la construcción de dicha red con una suma primaria de 150 millones de pesos. La conformación de tal red de caminos sería aproximadamente análoga a la actual red de ferrocarriles. Es claro, que es conveniente por una parte, la idea de complementar la continuidad de las comunicaciones de nuestro territorio con caminos. Pero es preciso considerar, como quedó en evidencia en el mismo Congreso, que los recursos que por ahora podemos disponer para el objeto son muy escasos y que, además, nuestros ferrocarriles nos proporcionan un transporte incompleto y muy distante de ser el más económico. Una de las causas es, precisamente, la falta de buenos caminos de acceso a sus estaciones.

El transporte de un artículo desde un centro de producción a uno de consumo tiene que verificarse, por lo general, por camino y por ferrocarril, de modo que el valor total del flete será mínimo cuando las dos vías mencionadas estén explotadas armónicamente y en las mejores condiciones. Creemos que es esto lo que más nos conviene por ahora, imponiéndose consecuentemente, en primer lugar, el mejora-

miento y construcción de los caminos que unen los centros de producción con las estaciones de ferrocarril. Esto no es obstáculo para que se construyan o se mejoren simultáneamente algunos caminos que razones de orden político o estratégico así lo aconsejen, caminos que pueden ir estableciendo la continuidad de la red caminera nacional conforme a la idea matriz sustentada en el Primer Congreso Nacional de Vialidad.

F. G. LEIGHTON.

