Sección Personal y Crónica

A CARGO DE RAÚL SIMON

POR EL PROGRESO DE LA INDUSTRIA CUPRIFERA NACIONAL

Con fecha reciente el Director General de los Servicios de Minas y Geología del Ministerio de Industria y Obras Públicas, señor Javier Gandarillas Matta, ha remitido al Ministro del ramo, señor Francisco Mardones, el folleto número 9 del servicio a su cargo, y que se titula "La zona cuprífera de los departamentos de Vallenar y Freirina", por el ingeniero consultor, don Julio Kuntz.

Manifiesta el señor Gandarillas que esta publicación será seguida de otras referentes a los departamentos de Copiapó, Chañaral, Antofagasta y más tarde por las monografías mineras de las provincias de Coquimbo, Santiago, etc., hasta completar el estudio sistemático de los depósitos de minerales de cobre de Chile.

Hace ver en seguida el Director de los Servicios de Minas y Geología la conveniencia de relacionar los estudios encomendados al ingeniero señor Kuntz, con los mandados ejecutar anteriormente, recordando, a este respecto, que los primeros trabajos de esta naturaleza fueron ordenados por el Ministerio del Interior en el año 1883, antes de la creación del Ministerio de Industria, y le tocó al eminente y recordado don Francisco San Román, iniciarlos con el importante estudio sobre el Desierto y Cordillera de Atacama, que empezó a publicar y que fué interrumpido por su muerte.

Los estudios del señor San Román fueron completados más tarde por el que en vida fuera su colaborador, Sr. Lorenzo Sundt, que publicó "Estudios Geológicos y Mineralógicos del Desierto y Cordillera de Atacama".

Después, en 1894, cuando la Universidad de Chile abrió un certamen sobre un estudio técnico de los terrenos carboníferos de Chile, y sobre la calidad de los carbones, el profesor de Geología, don Alfonso Nogués, redactó su notable memoria sobre "La Formación Ligaitífera del Sur de Chile."

Por otra parte, la Inspección de Geología y Minas de la Dirección de Obras Públicas, junto con la publicación de varios mapas mineros de las provincias de Aconcagua, Coquimbo, departamentos de Chañaral, Vallenar, Freirina, etc., publicó en el Boletín de la Inspección entre los años 1905—1914, descripciones monográficas de los principales distritos mineros, comprendidos en las regiones planificadas, referentes a toda clase de minas.

Esta descripción, en sí muy valiosa, agrega la nota del señor Gandarillas, no podía constituir un elemento completo y definitivo del estudio de nuestros yacimientos metalíferos.

En 1911 se contrataron los servicios de los geólogos señores Juan Brüggen y Juan Felsch, para que procedieran al levantamiento de la carta geológica de Chile y efectuaran un estudio sistemático de la región carbonífera del país. El Ministerio hizo publicar los estudios del señor Brüggen sobre los carbones, en la provincia de Arauco; y el señor Felsch hubo de concretarse al estudio de la zona austral del país, como posible fuente de petróleo. Otro trabajo sobre los carbones de Chile, muy importante también, fué presentado al Congreso de Minería y Metalurgia, en 1916, por el ingeniero de la Inspección de Minas, don Eduardo Lemaitre

Finalmente, hace presente el señor Gandarilas que después de algunos estudios aislados practicados en los sentidos que indica, puede mencionarse como de los más interesantes el practicado por el in-

geniero señor Carlos Vattier, sobre nuestros minerales de hierro; y quedaba por efectuar una investigación sistemática de los recursos cupríferos de Chile, por cuanto las grandes explotaciones norteamericanas de El Teniente y Chuquicamata, demostraban que inmediatamente después del salitre tenía que ser considerada la industria del cobre como fuente de riqueza nacional. Además existía la razón imperiosa de la necesidad de nuevos estudios sobre los yacimientos cupríferos, por el inmenso adelanto realizado en los últimos años con los procedimientos de beneficio para tratar minerales de baja ley, ya fuera para concentrar minerales por el sistema de flotación, ya para aplicar los métodos de vía húmeda, creados en enorme escala en Chuquicamata.

Termina la nota reiterando que, contratado especialmente para este objeto, el señor Kuntz desde su arribo al país ha recorrido en buena parte los principales distritos mineros de cobre y ha presentado una serie de informes que se irán publicando en la misma forma de folleto que mencionamos al principio de esta información.

LAS OBRAS DE ELECTRIFICACION DE LA 1.ª ZONA DE LOS FF. CC.

Gracias a la actividad desplegada por la firma Errázuriz, Simpson y Cía que, como se sabe, tiene a su cargo la electrificación de la primera zona de los Ferrocarriles del Estado, estas obras se encuentran ya muy avanzadas y en un futuro muy próximo nuestro país podrá contar con un importante factor de progreso que influirá considerablemente en la economía nacional.

Desde luego podemos anunciar que dentro de poco se entregará a la explotación eléctrica gran parte de la línea en construcción entre Santiago y Valparaíso, esto es, probablemente a fines de Diciembre correrán todos los trenes con locomotoras eléctricas hasta Las Vegas y también en el ramal a Los Andes.

Según se nos ha informado, para esto sólo falta probar las sub-estaciones de Rungue y Llay-Llay, en las cuales ya existe corriente y se trabaja activamente en secar los transformadores y probar los aparatos de manejo y control.

Como se sabe, hoy día se hace casi la totalidad del arrastre desde Mapocho hasta Tiltil con tracción eléctrica, donde se están comprobando los resultados de economía que estaban previstos en los estudios.

Apenas se entregue la vía hasta Las Vegas la economía en carbón será mucho mayor, pues la parte más difícil y de explotación más cara a vapor es la gran cuesta del Tabón.

Actualmente hay en servicio con tracción eléctrica dos locomotoras de patio en Yungay y una en Mapocho, cuatro trenes de carga y seis trenes de pasajeros.

Tuvimos oportunidad de conversar con el administrador de la 1.ª Zona de los Ferrocarriles del Estado, señor Vargas Salcedo, quien al ser interrogado sobre el estado de aquellas obras nos dijo:

"Los trabajos de la electrificación, tocan ya a su término por lo que creo que, entre pruebas y subsanamientos de las dificultades todo quedará listo allá a finesde Febrero, pudiendo adelantarse como muy probable que el primer tren eléctrico entre Santiago y Valparaíso podrá correr el primero de Marzo de 1924.

Por lo que respecta al material eléctrico rodante, éste ha llegado casi todo.

Actualmente la maestranza del Barón trabaja en armar las pequeñas locomotoras eléctricas que harán el servicio local.

Hay ahora nada más que veinte locomotoras armadas y algunas como los expresos en pleno funcionamiento, pues son las que se encargan de arrastrar diariamente al tren equipajero, entre las estaciones de Mapocho y Tiltil.

Respecto del primer tren a Los Andes creo que no podrá correr en la fecha que se ha anunciado porque ha habido ciertos inconvenientes.

Tengo entendido que la Compañía Nacional de Electricidad, no ha podido entregar todavía la corriente necesaria por razones que no hace al caso consignar y que por tal motivo habrá que guardar por lo menos unos quince días, antes de que pueda llevarse a la práctica lo que se ha resuelto.

Entregada la corriente, es preciso probar las instalaciones repetidas veces y sobre todo, ajustarlas, cosa que no se consigue tan fácilmente.

Por los móviles antes apuntados, considero que ese primer tren no podrá correr antes del quince de Diciembre próximo.

Es todo cuanto puedo informarles sobre el particular, terminó diciéndonos el señor Vargas Salcedo.

MENSAJE SOBRE OBRAS DE REGADIO

En muchas ocasiones hemos informado acerca del estado en que se encuentran las diferentes obras de regadío que se ejecutan en el país.

Por esas informaciones, se han dado cuenta nuestros lectores de la importancia que estas obras revisten, toda vez que irán a contribuir en grado sumo al progreso de la industria agrícola nacional.

Con el objeto de proceder a su terminación, el Gobierno ha enviado a las Cámaras el mensaje que damos a continuación.

Dice el mensaje:

"En ocasión anterior el Gobierno ha sometido a la consideración del Honorable Congreso un proyecto de ley destinado para proseguir las obras de regadío en actual ejecución.

En el mensaje respectivo se advertían los inconvenientes que podían sobrevenir a causa de la insuficiencia de los fondos indispensables para la completa terminación de las obras.

Desgraciadamente, se ha confirmado esos temores y la ejecución está en peligro de paralizarse a causa de dicha insuficiencia de fondos que ha provenido, principalmente de la fuerte acumulación de intereses por servicio de los bonos durante la construcción de los canales, que ha recargado los presupuestos en más de un 40% por ciento.

A fin de no paralizar su ejecución, el Gobierno recurrió a la facultad que le confiere el artículo primero de la ley número 2953, de 9 de Diciembre de 1914, y ha invertido en la ejecución de algunas obras para las cuales los fondos han sido insuficientes, las sumas disponibles de otros trabajos, obtenidas de leyes dictadas en conformidad a la ley general de regadío a que se ha hecho referencia.

Este es el caso del canal matriz del Melado, para cuya ejecución la ley número 3369, de 16 de Mayo de 1918, consultó la suma de ocho millones de pesos, de la cual no se ha invertido aún la mitad en dichas obras y sin embargo, los fondos están agotados a causa de que en otros canales, especialmente en el Maule, se ha gastado más de lo consultado en la ley especial correspondiente y este exceso se ha pagado con los fondos disponibles de la ley número 3369, ya citada, y de otras leyes de regadío.

En la situación de estas obras se encuentran las demás de regadío que actualmente se llevan a cabo, y no es posible dejar que este estado de cosas produzca la paralización de las faenas, circunstancia que acarrearía difícil situación al Fisco, a los contratistas y a las asociaciones de canalistas, fuera de los perjuicios de todo orden que reportaría y de los mayores gastos en que habría que incurrir para la prosecución de los trabajos.

Agotados los recursos de que se dispone para la realización de estas obras y siendo del todo imposible paralizar los trabajos por las razones expuestas, es necesario recurrir a una nueva emisión de bonos que produzca el dinero necesario para la terminación de los canales.

En virtud de estas consideraciones, oído el Consejo de Estado y con su acuerdo para que pueda ser tratado en el actual período de sesiones extraordinarias, tengo el honor de someter a vuestra aprobación el siguiente proyecto de ley:

ARTICULO UNICO.—Se autoriza al Presidente de la República para que en conformidad a las disposiciones del artículo cuarto de la ley número 2953, de 9 de Diciembre de 1914, emita los bonos de regadío necesarios para producir la suma de quince millones trescientos mil pesos ($ 15 300 000) que invertirá en conformidad al siguiente detalle, en la ejecución de los canales que se indican, pago de estudios definitivos, de la inspección técnica y servicio de los bonos durante la construcción:

Canal Maule.—Canal matriz, cuatrocientos mil pesos ($ 400 000).
Canales derivados, dos millones trescientos mil pesos ($ 2 300 000).

Canal Melado.—Canal matriz, cinco millones de pesos ($ 5 000 000).
Canales derivados, seis millones de pesos ($ 6 000 000).

Canal Laja.—Canal matriz, doscientos mil pesos ($ 200 000).
Canales derivados, setecientos mil pesos ($ 700 000).
Toma del Planchón ($ 350 000).
Canal Perquilauquén, derivados ($ 150 000).
Canal Tipaume ($ 200 000).
Santiago, a 31 de Octubre de 1923".

TRATADO ARGENTINO-BOLIVIANO SOBRE FERROCARRILES INTERNACIONALES

En un detallado artículo sobre "Política ferroviaria de Bolivia", su autor, el ingeniero don Santiago Marín Vicuña hizo repetidas referencias a un tratado celebrado en La Paz en 1922, entre el representante de la Argentina y el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, sobre la prolongación del ferrocarril de Perico a Embarcación y Yacuiba hasta la ciudad boliviana de Santa Cruz de la Sierra.

Como ese tratado ha sido sometido recientemente a la consideración del Congreso de ambos países, para el trámite de su ratificación, produciendo manifiesta contrariedad en el Brasil, que lo estima incompatible con las estipulaciones de un tratado anterior, celebrado en Petrópolis en 1903, creemos útil darlo a conocer a nuestros lectores, por referirse a una cuestión que preocupa vivamente a la opinión del continente sudamericano.

El convenio respectivo ad referéndum de los Congresos de ambos países, fué firmado el 6 de Enero de 1922 por el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario, doctor Horacio Carrillo, y por el doctor Alberto Gutiérrez, Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia.

En vista de algunas indicaciones formuladas por la Inspección General de la Dirección de los Ferrocarriles, tendientes a precisar las condiciones en que deben realizarse los trabajos de construcciones y explotación de la línea, el Poder Ejecutivo argentino ha creído conveniente modificar algunos artículos de la Convención, cuyos términos definitivos son los siguientes:

Artículo 1.° El Gobierno de la República Argentina mandará realizar los estudios necesarios para prolongar el ferrocarril central norte desde Yacuiba o sus cercanías hasta la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, debiendo iniciarlos dentro del término de un año de la ratificación de esta Convención.

Art. 2.° El Gobierno de Bolivia podrá cooperar a la realización de esos estudios con el personal técnico que estimare conveniente, por su cuenta, convmiéndose oportunamente la forma en que actuará la comisión mixta así formada

Art. 3.° Aprobados los estudios definitivos por ambas partes, se fijarán los términos en que comenzarán y concluirán las obras, procediendo el Gobierno argentino, administrativamente o por empresas particulares, a la construcción del ferrocarril, en las que el Gobierno boliviano no tendrá que hacer ningún desembolso inmediato.

Art. 4.° El Gobierno de Bolivia podrá en cualquier tiempo adquirir la propiedad de la línea, una vez terminada ésta y sus ramales, pagando el valor total de su costo y el interés del 6 por ciento anual del capital invertido; pero hasta tanto ese valor no sea reintegrado, el Gobierno argentino tendrá la administración y manejo de la línea, en las mismas condiciones que corresponderían a una empresa privada sin perjuicio de los derechos inherentes a la soberanía de Bolivia. El Gobierno boliviano podrá también, en cualquier tiempo devolver parte del capital empleado siempre que pague también sus intereses; hasta ese momento, y en tal caso participará de las utilidades líquidas de la línea en la proporción del aporte respectivo del capital

Art. 5.° El Gobierno de Bolivia no tendrá derecho a intervenir en las tarifas del ferrocarril mientras dure la administración argentina pero ésta tendrá en cuenta las obsevaciones que sobre ella considerara prudente formular el Gobierno de Bolivia. Los transportes que se hagan por cuenta de este Gobierno y dentro de su territorio, lo serán con un 50 por ciento de rebaja sobre las tarifas ordinarias. Esta franquicia, en lo que se refiere al pasaje de las personas, se conservará por el término de veinte años en favor del Gobierno argentino una vez que la línea pase a poder de Bolivia. Además, se conducirán gratuitamente, con igual reciprocidad, las valijas de correspondencia que se despachen por las oficinas de correos, otorgándose pase libre a los conductores de aquéllas y a los funcionarios judiciales o de policía que fueran a practicar diligencias en cumplimiento de su misión.

Art. 6.° Una convención especial para la cual quedan autorizados los Poderes Ejecutivos de ambos Estados, fijará el régimen de tarifas para el transporte de materias primas o productos elaborados con las mismas materias, por industrias nacionales en los ferrocarriles del Gobierno argentino y en las líneas de Bolivia.

Art. 7.° El ferrocarril convenido podrá construirse por secciones y si no hubiera graves inconvenientes, la secciones terminadas podrán entregarse al tráfico sucesivamente, debiendo ambos Gobiernos dar, por intermedio de sus funcionarios y empleados, todas las facilidades necesarias para la más rápida y perfecta construcción de la línea, la que se realizará dentro del plazo que ambos Gobiernos establezcan, como se determina en el artículo 3.°, debiendo iniciarse las obras dentro de un plazo de dos años desde la aprobación de los estudios completos de la línea principal o de sus ramales, rigiendo para éstos iguales condiciones que para la línea troncal, desde el día en que ellos se convengan por ambos Gobiernos.

Art. 8.° El Gobierno de Bolivia cederá gratuitamente los terrenos fiscales por donde atravesará la línea y que sean indispensables para la construcción de la vía y sus dependencias; de dichos terrenos se podrán extraer los materiales requeridos para la construcción, también en forma gratuita y además el uso de las aguas que no pertenezcan o a que no tengan derecho los particulares, o que sean también necesarios para los trabajos de la línea y explotación del ferrocarril.

Art. 9.° Los terrenos fiscales aptos para la colonización dentro de la zona de influencia del ferrocarril, podrán ser reservados al Gobierno de Bolivia para su colonización por la empresa ferroviaria en la forma y condiciones que oportunamente se convengan, quedando para ellos facultados los Poderes Ejecutivos boliviano y argentino.

Art. 10. El Gobierno de Bolivia se obliga asimismo a facilitar, de acuerdo con sus leyes respectivas,

la expropiación de los terrenos que no fueran de propiedad del Estado y que sean requeridos por el ferrocarril, lo que deberá hacer a su costo. Dará igualmente facilidades para las ocupaciones temporales de terrenos y constitución de todas las servidumbres administrativas que sean necesarias para la construcción y explotación del ferrocarril como cierre de fundos colindantes de la extensión que atraviesa la línea, extracción de materiales indispensables al ferrocarril, prohibición de ejecutar algunos trabajos a menos de cierta distancia de los caminos, etc., etc.,

Art. 11. No se podrá impedir, retardar o dificultar ningún trabajo del ferrocarril o sus accesorios, a causa o mientras duren los procedimientos administrativos o judiciales necesarios para determinar las expropiaciones o las servidumbres, declarada que sea de utilidad pública.

Art. 12. Serán libres de todo derecho de introducción nacional, departamental o municipal los materiales necesarios para la construcción y explotación del ferrocarril, así como los víveres, ropas y enseres domésticos que durante el tiempo de la construcción de la línea se introduzcan para el mantenimiento o uso de empleados y trabajadores, conforme a un pliego de especificaciones que se formulará de común acuerdo.

Art. 13. La línea férrea, así como las propiedades muebles o inmuebles de su dependencia, quedarán exentos de toda contribución ordinaria o extraordinaria durante el tiempo que esté en poder del Gobierno argentino.

Art. 14. Para el uso del ferrocarril, el Gobierno de Bolivia facilitará combustible de los bosques fiscales que atraviesa la línea y combustible líquido a precio de costo o como lo adquiera dicho Gobierno, de acuerdo con las leyes o contratos que celebre o tenga celebrados en la misma región con compañías particulares.

Art. 15. La línea tendrá un privilegio de zona doble del acordado por la ley general de ferrocarriles de Bolivia, y el Gobierno argentino tendrá preferencia para construir y explotar, dentro de las estipulaciones generales de esta convención, los ramales que de la línea troncal puedan bifurcarse a Sucre, Cochabamba, Puerto Suárez, interior del Chaco boliviano o a donde ambos Gobiernos lo estimen conveniente.

Art. 16. Queda incluido en esta convención y como una obra ampliatoria, la línea a Tarija, autorizada por la ley de Bolivia del 8 de Diciembre de 1906, bifurcándose de la línea principal convenida, de acuerdo con lo que aconsejen los estudios técnicos.

Art. 17. Esta convención caducará si dentro del plazo de seis años de ratificación por ambos Estados, los trabajos de construcción de la línea principal no estuvieran oficialmente iniciados, o si comenzados, se interrumpieran por más de dos años, plazos que puedan prorrogarse de común acuerdo.

Art. 18. Las características y condiciones técnicas en que se construirá y explotará la línea, serán las mismas que están en vigor en el territorio argentino para las líneas del Estado, y no podrán ser modificadas en ningún tiempo por el Gobierno de Bolivia hasta que no se haya hecho cargo de toda la línea y ramales, si los hubiere.

Art. 19. Aprobada esta convención por los Gobiernos boliviano y argentino, será sometida a la deliberación de las Cámaras Legislativas de uno y otro país.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios de la República Argentina y de la República de Bolivia firmaron la presente, en doble ejemplar, y la pusieron sus respectivos sellos.

El mensaje que acompaña el acuerdo es muy breve y se concreta a manifestar que el Poder Ejecutivo declara su convicción de que la obra proyectada tenderá a facilitar las comunicaciones con la República de Bolivia y favorecerá las relaciones entre ambos países.

También se envía al Congreso copia del decreto aprobatorio de la convención.