

---

**ANALES**  
DEL  
**INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE**

---

OFICINA:

Calle de San Martín N.° 352 -- Casilla 487 -- Teléfono 3100

COMISIÓN DE REDACCIÓN

**DON RODOLFO JARAMILLO**

**DON LUIS MATE DE LUNA**

» RAÚL SIMÓN

» JUAN WAIDELE

**DON WALTER MÜLLER**

---

**SECCION EDITORIAL**

---

**OBRAS PUBLICAS EN LA REGIÓN CARBONIFERA**

---

El mensaje presentado al Congreso por el Supremo Gobierno, para la construcción de un conjunto de Obras Públicas que faciliten el transporte del carbón, ha sido recibido con general aceptación por toda la opinión pública.

El Gobierno estima que si no se protege a la industria carbonífera pasará ella por una fuerte crisis en un plazo más o menos cercano.

Primero por la competencia que los combustibles extranjeros hacen a nuestro carbón. Lenta pero seguramente han ido el petróleo y el carbón importados, desplazando al carbón chileno de la región norte del país; posteriormente la importación de carbón ha llegado hasta Valparaíso y San Antonio y ferrocarriles como el del Teniente han adoptado el petróleo para sus locomotoras. En segundo lugar la facilidad de encontrar en el centro de Chile caídas de agua para la producción de fuerza motriz, traerán como consecuencia la electrificación general de los ferrocarriles, ciudades, industrias etc. El primer paso de esta electrificación será el de la primera zona de los Ferrocarriles del Estado y como consecuencia la de aprovechamiento

de la energía eléctrica en todos los puntos donde ella sea aplicable en las provincias de Santiago y Valparaíso.

La electrificación terminará de desplazar al carbón en un plazo más o menos largo, pero nada podrá impedir su rápido desarrollo en todo el centro de Chile.

El Gobierno ha pensado pues con gran previsión al querer tomar los dos mercados de combustibles más cercanos, que son el de la región salitrera y el de la República Argentina para el consumo del carbón de nuestras minas.

Contempla el mensaje las obras marítimas del Puerto de Lebu, y la construcción de muelles en Antofagasta e Iquique y el mejoramiento de las actuales instalaciones de desembarco en Arica, Tocopilla, Taltal y Coquimbo.

Propone además la construcción del Ferrocarril Trasandino por Lonquimay y del ramal de Curanilahue a los Alamos.

Establece por fin el rescate de la concesión de Ferrocarril de Lebu a los Sauces y la terminación de esta línea.

Con este conjunto de obras puede decirse que todas las minas actuales, y los mejores mantos inexplorados pueden tomar un gran desarrollo, pues tendrán buenos medios de movilización, y fácil acceso a los dos grandes centros de consumo mencionados.

Tiene por fin el mensaje del Gobierno una feliz fórmula de financiamiento que lo coloca a la cabeza de los proyectos de Obras Públicas que generalmente se hacen en Chile.

Se crea un impuesto módico a la producción de carbón nacional, dos pesos por tonelada a los carbones livianos y tres pesos a los pesados. Grava con seis pesos a la tonelada de carbón extranjero que se consuma en Chile y con ocho pesos a la de petróleos.

A fin de propender al consumo en el Norte y no encarecer el costo de producción del salitre, libera de todo derecho al carbón nacional que se consuma en las provincias de Coquimbo al Norte.

Con la base de este impuesto que producirá unos 13 millones de pesos al año, se autoriza al Presidente de la República para contratar un Empréstito hasta por la suma de 135 millones de pesos, cantidad necesaria para la ejecución del plan de obras mencionado.

Es de esperar que este proyecto, que tendrá grandes proyecciones para la economía general del país, encuentre la acogida que su importancia merece en el Congreso Nacional.

---