SECCIÓN EDITORIAL

DIRECCION DE SERVICIOS ELECTRICOS

La Dirección de Servicios Eléctricos, oficina dependiente del Ministerio de Obras Publicas, Comercio y Vías de Comunicación, ha dado a conocer recientemente la primera memoria anual que detalla la marcha de sus servicios.

La labor de esta oficina, gemela de la Inspección Superior de Ferrocarriles, es poco conocida. Su origen proviene de la Ley de Servicios Eléctricos—Decreto-Ley N.° 252 de Febrero 18 de 1925—la cual vino a reemplazar y mejorar la antigua Ley 1665 del año 1904, dictada en circunstancias en que el desarrollo de la industria eléctrica sólo se insinuaba en el país.

La tendencia de la nueva Ley de Servicios Eléctricos es semejante a la contenida en la Ley General de Ferrocarriles, habiendo sido estudiadas y dictadas ambas por el Ministro de Obras Públicas, Comercio y Vías de Comunicación, ingeniero señor Francisco Mardones.

Puede decirse en general, que ellos representan el único progreso alcanzado en el último tiempo en cuanto a la realización de nuevos conceptos legislativos y gubernativos. Se consulta en ellas, en efecto, la existencia legal de empresas de utilidad pública con carácter de monopolio, tales como las de ferrocarriles y las de luz y fuerza. En los tiempos en que fué preparada la mayor parte de la legislación existente no se sospechaba el desarrollo industrial a que el mundo alcanzaría en pocas decenas de años, ni tampoco se reconocía, ni siquiera en teoría, la posibilidad y el derecho de las concentraciones industriales hasta el extremo de constituir un verdadero monopolio público privado.

Las primeras nociones, en ese sentido, se produjeron con la enorme amplitud alcanzada por las empresas privadas de ferrocarriles. Primero, dentro de los conceptos de la economía clásica y de la tradición legislativa, se pensó que esas empresas podrían regularse por la simple competencia. Pero pronto las empresas, agobiadas por la competencia y la dispersión consiguiente del tráfico, fueron a la ruina económica con grave perjuicio del público que necesitaba el transporte y del público que

había suscrito las acciones y los bonos, o se consolidaron en combinaciones de alzas de tarifas. Más tarde, con el desarrollo de la electricidad, la misma situación llegó a producirse con los servicios municipales, primero, y en seguida, con la transmisión de la energía a la larga distancia, los monopolios afectaron a provincias y aun a países enteros.

La experiencia de los países que han llevado al máximo la organización industrial, obligó luego a reconocer, en relación con los servicios de utilidad pública, las bases legislativas siguientes, aceptadas hoy en las leyes de todos los países:

1.° La concentración industrial, la fusión del capital, y la administración unida provocan un mejor rendimiento, una reducción de los costos, mayores facilidades de ampliación y financiamiento, y un mejor servicio público.

2.° La concentración industrial, por la destrucción de la competencia, crea el monopolio.

3.° Desaparecida la competencia, la defensa del público obliga al Gobierno a intervenir en la dirección y fijación de las tarifas de los servicios de monopolio.

Los nuevos principios legislativos entregaron así a los Gobiernos y a los Congresos funciones técnicas que no existían ni se sospechaban en el tiempo en que fueron establecidos los principios democráticos del Gobierno. La intervención directa de los Ministros y parlamentarios fué desastrosa.

Faltos de capacidad técnica para juzgar cuestiones complicadas de tarifas ferroviarias o de servicios eléctricos, terminaron por arruinar a las industrias o dejarse dominar por ellas. (Hemos visto algo parecido entre nosotros respecto de la política salitrera y carbonera para citar únicamente los ejemplos más recientes).

Fué ante estas dificultades que nació el concepto de las Comisiones de Gobierno. El Congreso y el Ejecutivo optaron como más conveniente el delegar parte de sus facultades en comisiones o consejos a cargo de la fijación de las tarifas y demás cuestiones relacionadas con asuntos de interés público. Dentro de este sistema han sido creadas las comisiones o consejos que controlan los ferrocarriles, los puertos, los bancos centrales y el régimen monetario, los servicios eléctricos, y en general, todas las funciones de carácter técnico especializado.

En lo que se refiere a servicios eléctricos, considerando el ejemplo de los Estados Unidos, la primera comisión, con el nombre de «New York Public Service Commission» fué creada en 1906 por ley del Estado de New York. Desde entonces se ha desarrollado el mismo sistema por todos los Estados, existiendo el mismo regimen para ferrocarriles, fuerza eléctrica, gas, agua potable, teléfonos y cualquiera empresa

de monopolio que sirva a varias municipalidades a la vez. El progreso alcanzado por la industria eléctrica, especialmente después del establecimiento de una legislación adecuada, puede considerarse apreciando sólo el desarrollo del capital invertido en instalaciones de fuerza eléctrica en los últimos cinco años. Así, para un capital invertido de 222 millones de dólares en 1921, se había llegado a 632 millones en 1925

La Ley de Servicios Eléctricos, dictada por el Ministro señor Mardones, en Febrero 18 de 1925, tiende, precisamente, a crear una Comisión de Gobierno que atienda a la regulación de todas las cuestiones que afecten a la industria eléctrica. A semejanza de la Ley General de Ferrocarriles, la Ley de Servicios Eléctricos ha creado una Dirección Técnica que atiende a la tramitación ordinaria de todas las materias relativas al cumplimiento de la Ley, tales como las concesiones de mercedes de agua destinadas a la producción de energía eléctrica, las concesiones industriales de producción y distribución de energía eléctrica, las concesiones de líneas telegráficas y telefónicas, las servidumbres respectivas, y las relaciones entre las empresas, el Estado y el público.

Un Consejo de Servicios Eléctricos forma la autoridad final en materias de tarifas y demás cuestiones que se le sometan por parte de las empresas o del público.

Característica de esta Ley, lo mismo que la de Ferrocarriles, es el principio de que la inspección y fiscalización sea costeada por las empresas respectivas. Una contribución insignificante de un *décimo de centavo* por kilowatt-hora producido, más otros ligeros gravámenes sobre las empresas telegráficas y telefónicas y de radio, asegura, independientemente del Presupuesto Fiscal, las entradas necesarias para costear el servicio de control. Los excedentes de estos gravámenes, más las multas y otras cuotas, pasan a formar un fondo general de fomento de la industria eléctrica.

La Ley consulta la independencia de estos recursos del Presupuesto General. Pensamos que, precisamente, en esta medida reside gran parte de la posibilidad de un desarrollo armónico del servicio de control con el crecimiento natural de las empresas que corresponde fiscalizar.

La primera memoria de la Dirección de Servicios Eléctricos, referida al período 1.° de Marzo de 1925 al 30 de Abril de 1926, la abundante reglamentación puesta en vigencia, las entradas cercanas a 700 mil pesos que se calculan para el año en curso, la satisfacción de las empresas mismas, comprueban que el nuevo servicio se desarrolla en forma normal, tanto administrativa como financieramente.

De desear sería, a este respecto, que la comisión informante de los decretos-leyes, primero, y el Congreso, en seguida, desoyeran el espíritu ambiente de destrución de la legislación creada durante el período revolucionario. Existen, sin duda, decretos-leyes que es necesario modificar y en algunos casos anular. Pero no están, ciertamente, en esa categoría ni la Ley de Servicios Eléctricos ni la Ley General de Ferrocarriles, las cuales representan unas de las obras de legislación más completas y científicas que podamos exponer.

R. S.