

AUTORIZACIÓN DE LÍNEAS ELÉCTRICAS

POR J. JIMENÓ LASSALA. INGENIERO DE CAMINOS

Señala el autor de este breve e interesante artículo un caso frecuente de duplicidad en la interpretación de la legislación vigente sobre el tema del epígrafe, que a su juicio no tiene razón de ser, como demuestra a lo largo de su trabajo.

Mis aficiones hacia la legislación de obras públicas no se han entibado con la jubilación; por el contrario, me queda más tiempo para dedicarme a ello y sigo atentamente consultando el *Boletín Oficial*, en cuanto pueda referirse a nuestra profesión. Nada, por lo tanto, me preocupaban los anuncios publicados en sus anejos, correspondientes a la sección dedicada a las Delegaciones Provinciales de Industria; pero buscando cierto asunto que se refería a mi provincia, tropezó mi vista con algo que me hizo fijarme y que luego de leído me sorprendió en extremo. Se trataba de la autorización pedida por un particular para establecer una línea eléctrica en una cierta provincia, publicada en el *Boletín* del 12 de Abril último, con el fin de admitir proposiciones por los industriales que se considerasen afectados por la misma y pudiesen presentar las reclamaciones oportunas durante el plazo de diez días.

Desde entonces he venido fijándome en estos anuncios, que son bastante numerosos, hasta el punto de que el día 5 de Julio eran unos 30, aproximadamente. Tampoco me fijaba en las resoluciones del Ministerio de Industria, referentes a las nuevas industrias autorizadas; pero lo dicho anteriormente, me llevó a buscar alguna aprobación que afectase a líneas eléctricas, para ver si aquellas peticiones eran tenidas en cuenta al resolver sobre su construcción, como así sucede efectivamente. Recientemente he encontrado algunas, como son: una, de transporte de energía eléctrica para Vizcaya, en el *Boletín Oficial* del 14 de junio; una, para León; otra, para Zamora, y otra, para Valladolid, y... ¿para qué seguir?

Si escuetos son los anuncios de petición, no son mucho más extensas las autorizaciones, pues puede decirse que se reducen a concederlas "con arreglo a las condiciones generales fijadas en la norma II de la Orden de 12 de Septiembre de 1930", y a las especiales que siguen: 1.ª, plazo; 2.ª, empleo de elementos de fabricación nacional; y 3.ª, hacer presente que "la autorización no implica la aprobación del proyecto en los aspectos técnico y administrativo, que son objeto de reglamentación especial y deberá obtenerse de los organismos técnicos, siguiendo la tramitación que señalan las vigentes disposiciones en materia de electricidad".

La disposición que se toma por base para la tramitación y resolución de estos expedientes, es el De-

creto de 20 de Agosto de 1938 (B. O., 22) y la Orden de 17 de Noviembre siguiente, para industrias de nueva planta, de las que ordinariamente dependen del Ministerio de Industria, y, sin embargo, las líneas eléctricas, ni son "industria", ni dependen de dicho Ministerio, sino exclusivamente del de Obras Públicas, como luego se verá. Como el Decreto anterior tenía carácter provisional, se dictó luego el de 8 de Septiembre de 1939 (B. O., 17), también para industrias dependientes del Ministerio de Industria, y para su cumplimiento apareció la Orden de 12 del mismo mes, que es la que contiene la base II citada en las resoluciones antes mencionadas.

Y si bien se mira todo lo actuado, ¿a qué finalidad conducen las autorizaciones? A ninguna, práctica. El proyecto no se conoce y los reclamantes mal pueden atacarlo si no saben, por lo menos, cuál es su traza, y, aunque fuese conocida, si no queda aprobado, tampoco puede tener efectividad alguna. Por eso luego hay que acudir a la reglamentación especial señalada por las disposiciones vigentes, o sean las de Obras Públicas. Y si hay que acudir a este nuevo expediente, ¿para qué ha servido todo lo tramitado antes si no ha podido plantarse ni un solo poste hasta obtener la declaración de imposición de servidumbre de línea eléctrica?

En el fondo de todo lo dicho, sólo se ve una reproducción de lo ocurrido en tiempos anteriores, que dió lugar a que se dictase la Orden del Ministerio de Obras Públicas, de 1 de Septiembre de 1938, para evitar "duplicidades y complicaciones innecesarias y sin que por ello gane en rapidez la resolución del expediente, que corresponde, exclusivamente, a este Ministerio o al Ingeniero Jefe de Obras Públicas"; por lo que la Orden recordaba "que los expedientes de autorizaciones administrativas de líneas eléctricas, no comprendidas en el artículo 4.º del Reglamento de 27 de Marzo de 1919, deben iniciarse exclusivamente en las Jefaturas de Obras Públicas"; para resolverse, "en virtud de lo dispuesto en el artículo 8.º", y autorizada la línea "se dará cuenta de las condiciones de la misma a la Delegación de Industria".

Pocos años antes, un asunto de esta clase motivó una competencia, porque siendo conocido que una Jefatura Industrial había informado sobre una línea de transporte de energía de 70.000 voltios, la Jefatura de Obras Públicas estimó que aquella era incom-

petente, y surgida la divergencia y planteado el conflicto, se resolvió a favor de Obras Públicas, con vista de los artículos 2.º de la Ley de 23 de Marzo de 1900, que creó la servidumbre forzosa de paso de corrientes eléctricas, y 8.º y 10 de su Reglamento, para instalaciones eléctricas en cuanto afectan a la seguridad pública y a la servidumbre forzosa de paso; de los artículos 1.º y 6.º del Reglamento de 9 de Marzo de 1931, para contadores y regularidad del suministro de la energía; de la R. O. de 11 de Octubre de 1922, sobre elevación de tarifas; de la R. O. de 23 de Febrero de 1927, que señala la misión del Verificador de contadores, y de la Circular de 4 de Noviembre del año 1925, sobre instalaciones eléctricas y declaración de servidumbre. Esta importante Decisión de Competencia, que lleva fecha 18 de Marzo de 1933, insiste en que los expedientes tramitados con arreglo a las prescripciones del capítulo 2.º, título 4.º, del citado Reglamento de 1919, son de la exclusiva competencia del Ministerio de Fomento, no obstante que a la R. O. de 21 de Abril de 1932, dictada para el caso particular de la Competencia, quería dársele carácter general y pretendía atribuir al de Agricultura facultades de intervención en la resolución de los mismos, y añade, que esta pretensión no está tampoco en armonía con la Ley de 23 de Marzo de 1900, que señala al de Fomento como el organismo competente, y que la concesión gubernativa implica declaración de servidumbre forzosa de toda clase, según la Circular dicha, de 4 de Noviembre de 1925. Hoy esa facultad gubernativa ha sido transferida a las Jefaturas de Obras Públicas por Ley de 20 de Mayo de 1932.

El nuevo Reglamento, de 5 de Julio de 1933, es sólo para instalaciones receptoras y no hace referencia, por lo tanto, a las líneas de transporte, por lo que no altera lo antes dicho. Tampoco introduce modificación el Reglamento de 5 de Diciembre del mismo año (ambos del Ministerio de Industria) para comprobaciones eléctricas y seguridad de los suministros, que sustituye al de 19 de Marzo de 1931.

Parece así comprobado lo que se quería demostrar.

* * *

Después de remitido a la REVISTA lo anteriormente escrito, al hablar sobre ello con un distinguido compañero, éste me ha hecho saber la existencia de un cambio de comunicaciones entre la Delegación de Industria y la Jefatura de Obras Públicas de una cierta provincia, con motivo de la presentación, en la primera, de un proyecto de línea de transporte de energía eléctrica, solicitando autorización para ser instalada.

Aparece la diferencia de criterio entre ambas oficinas, al recibir la de Obras Públicas el proyecto remitido por la Delegación de Industria, para el informe del mismo, "en la parte de dicha línea, en la

zona de servidumbre de la citada carretera y, en especial, de su cruce en el km. 18", sin citar la legislación en que se apoyaba; pero la Jefatura devuelve el proyecto porque, según el Reglamento de 27 de marzo de 1919, ha debido ser presentado en esa misma oficina para su tramitación. La Delegación vuelve a remitir el proyecto, tomando como base los artículos 2.º y 4.º, apartado B, de la Ley de 24 de noviembre de 1939, opinando que el Ministerio de Industria y Comercio debe otorgar la concesión cuando se trata de generación, transporte, transformación, distribución y aplicación de la energía eléctrica, Ley que deroga cuantas se oponen a la misma. Nuevamente la Jefatura de Obras Públicas rechaza la petición, porque aun siendo incuestionable que la Ley citada concede a las Delegaciones las facultades sobre otorgamiento de las concesiones mencionadas en su artículo 2.º, como el proyecto de que se trata no es más que de línea eléctrica de alta tensión y no de un proyecto completo de industria declarado de interés Nacional, la tramitación del mismo debe regirse por el Reglamento de Instalaciones eléctricas de 27 de marzo de 1919, no derogado por las Leyes de 24 de octubre y 24 de noviembre de 1939. Por tercera vez remite la Delegación el proyecto a la Jefatura, porque la Ley de 24 de noviembre de 1939 define, como industria, toda actividad económica desarrollada con alguna de las finalidades siguientes: generación, transporte, transformación, distribución y aplicación de la energía mecánica, química, eléctrica o térmica, de modo que alcanza al que se tramita. En esta ocasión la Jefatura ya no discute con la Delegación y no devuelve el proyecto, sino que, exponiendo su criterio, remite todos los documentos recibidos a la Abogacía del Estado, rogando dé su opinión sobre cuál sea el Organismo a quien corresponde la tramitación del establecimiento de la línea eléctrica solicitada y discutida. La Abogacía informa que es a la Jefatura a quien corresponde conocer el asunto que se discute, y en su vista, dicha Jefatura devuelve los documentos a la Delegación.

Ante los hechos relatados en extracto, hay que acudir para formar opinión a la Ley que como base toma la Delegación de Industria, y extrañará, indudablemente, que siendo tan importante, como se dice, para la tramitación de las peticiones de líneas eléctricas, no figure entre tantas como se han citado en el escrito anterior; pero mucho más sorprendente ha de ser que las distintas Delegaciones de las provincias a que se refieren las 30 peticiones allí citadas, no toman como base de sus expedientes la referida Ley de 24 de noviembre y se limiten a apoyar la tramitación y resolución de aquéllos en una sencilla norma 11.ª de una Orden de 12 de septiembre de 1930. Y conviene saber que aquellas Delega-

ciones son en número de 16, que están enfrente de una sola. ¿Es que no conocen la Ley aplicada por esta última? Esto es cosa que no puede admitirse por absurda, y, por lo tanto, para líneas eléctricas, como la que sirve de base al expediente, hay que sospechar que opinan que no tiene aplicación la Ley dicha, coincidiendo, por lo tanto, con el criterio de la Jefatura de Obras Públicas de que se está hablando.

Y si así es, razón tienen aquellas Delegaciones, ya que la Ley de 24 de noviembre de 1939, dictada como su precedente de 24 de octubre anterior, tiene a la *Protección y Fomento de la Industria Nacional*, y con este título las encabezan los repertorios de legislación de Alcubilla y Aranzadi, añadiendo el primero la coletilla: *Ordenación industrial. Restricción de las adquisiciones en la industria extranjera*; y el segundo: *Ordenación y Defensa*. Ambas Leyes son de aplicación a todas las industrias, de cualquier clase que sean, en cuanto a la nacionalización de las adquiridas.

Para extraer el contenido en ambas Leyes, nada mejor y más imparcial que copiar lo que el interesantísimo "Alcubilla" pone, encabezando la publicación de dichas Leyes. Con relación a la de 24 de octubre, dice: que estimula a la iniciativa particular para la implantación de industrias necesarias para nuestra defensa y economía nacional, concediéndoles ciertas garantías y beneficios que les aseguren un normal desenvolvimiento y nos rediman de la importación de productos exóticos capaces de producirse o manufacturarse en el área de nuestra Nación. Respecto a la Ley de 24 de noviembre, explica: que es la segunda de las promulgadas para crear una economía industrial española liberada de la extranjera, y así, después de la concesión de estímulos para la instalación de industrias de interés nacional, a que se refiere la de 24 de octubre, se definen y clasifican las industrias, se regula su implantación, se fija la intervención del Estado en la ordenación, se impone el empleo de fabricación española y se limita a casos rigurosos de verdadera necesidad el de los producidos en el extranjero.

Ante la magnitud de la idea que preside a estas Leyes, ¿cabe que en ellas se descienda a detalles tan nimios, cual el de señalar la oficina que tramite un proyecto de línea eléctrica de carácter particular?

Hágalo quien lo haga, bien estará; por ello nada se dice en este sentido, y no son incompatibles ambas Leyes con la de 23 de marzo de 1900 y Reglamento de 27 de marzo de 1919. Pero, aunque así no fuese, ¿es que un cambio de tramitación ha de brotar espontáneamente, sin regla alguna que lo presida, aunque sólo sea para decir que lo encargado a las Jefaturas de Obras Públicas pase a las Divisiones de Industrias?

Dentro de la hermosa idea de protección a nuestras industrias, no sólo caben, sino que por precisión

han de figurar en la Ley, todas las que señala el artículo 2.º de la de noviembre, e indica la Delegación de Industria en cuestión, en sus grupos de: generación, transporte, transformación, distribución y aplicación de la energía mecánica, química, eléctrica o térmica; pero no siempre es posible unir una clase de las cinco señaladas primeramente con cualquiera de los cuatro orígenes de energía mencionados después, para que resulte una industria a la que se pueda aplicar la Ley en todas sus manifestaciones.

¿Qué es industria? Según el Diccionario de la Academia, es "un conjunto de operaciones materiales, necesario para la obtención y transformación de algún producto natural", y esta definición se halla perfectamente de acuerdo con el párrafo B del artículo 2.º de la Ley, que dice: "obtención de productos mediante operaciones manufactureras o fabriles que tengan por base procedimientos mecánicos, químicos, eléctricos o mixtos". Es decir, que para que haya industria hace falta procedimiento o manufactura fabril para obtener un producto, y esto no ocurre en una línea eléctrica, que sólo sirve de enlace entre dos centros en donde se produce algo material, pero no la línea intermedia.

Y, sin embargo, esta línea eléctrica, ¿queda completamente al margen de la Ley cuya aplicación se estudia? En modo alguno. Se halla sujeta, cuando menos, a que todos los materiales necesarios para su construcción sean españoles, y por eso, y para algún otro detalle que puede ser pertinente, la Orden de Obras Públicas de 1.º de septiembre de 1938, ya antes citada, dispuso que, una vez autorizada la línea eléctrica por este Ministerio, se dé cuenta a la Delegación de Industria. A pesar de cuanto se ha dicho en contra de la aplicación de la Ley de 1939, debe reconocerse que hay un caso posible, aunque muy remoto, en que su intervención sería primordial, cual es el de una línea de transporte eléctrico para la importación de fluido producido en el extranjero, para su consumo en España, pues entonces es el Ministerio de Industria el que primero debe intervenir para declarar el caso como de interés nacional, aunque luego el de Obras Públicas tramite el proyecto para imponer la servidumbre, terminando el expediente en el de Industria, en donde se inició.

Para terminar este escrito, que se hace excesivamente largo, conviene llamar la atención sobre la circunstancia de que, si se llevase el asunto según los senderos deseados por la Delegación, ya tantas veces aludida, se llegaría a que la tramitación de las electrificaciones de ferrocarriles sería de la competencia del Ministerio de Industria, tomando al pie de la letra el concepto de transporte eléctrico, y hasta que todos los ferrocarriles también lo serían, pues realizan transportes con energía eléctrica o térmica.

Por segunda vez parece que queda justificado lo que se quería demostrar.