

Sección Personal y Crónica

A CARGO DE RAÚL SIMÓN

SECCION CRONICA

El Instituto de Ingenieros festeja a Mr. Leo S. Rowe

En los salones del Instituto de Ingenieros de Chile, se verificó el Viernes 27 de Abril el banquete que sus miembros ofrecían en honor del Presidente de la Unión Panamericana, Mr. Leo S. Rowe, banquete al que concurren especialmente invitados el Ministro de Instrucción y otras personalidades.

El local se encontraba profusamente engalanado, proporcionando a los visitantes una visión de especial agrado por la forma artística como se había adornado y por lo esperado de sus decoraciones y construcción.

Más o menos a las 9 de la noche, los asistentes tomaban colocación alrededor de la mesa, ocupando los sitios de honor, el Ministro de Instrucción, el festejado Mr. Rowe, el Presidente del Instituto, señor Mardones y otras personalidades.

Al servirse el champagne, ofreció la manifestación en un brillante discurso, el señor Francisco Mardones, siguiéndole en el uso de la palabra Mr. Rowe. Al terminar cada discurso, una escogida orquesta ejecutó hermosos trozos musicales que fueron muy aplaudidos.

Damos a continuación los discursos:

De don Francisco Mardones.

"Señor Ministro, señores: Ninguno de los que aquí nos hemos reunido hoy, desconoce la personalidad de Mr. Rowe. No es indispensable, pues, que yo me encargue en este momento de describirla. Pero si alguien ignora cualquiera de sus rasgos característicos no le haría falta para juzgarle, siempre que no olvide que él es el Director General de la Unión Panamericana, de aquella institución que consagra sus actividades al desarrollo del comercio, de la relaciones amistosas y de un mejor conocimiento y mutua inteligencia entre los pueblos americanos; con lo cual no sólo procura mayor prosperidad a estos mismos pueblos, sino que sirve también, a la humanidad, puesto que contribuye a dotar al nuevo mundo de nuevas fuentes en donde los viejos continentes pueden encontrar la inspiración que ellos van ya necesitando para renovar sus instituciones sobre fundamentos más propicios para el humano vivir.

Por otra parte, tal vez ninguno de los que nos encontramos aquí reunidos, ignora qué es el Instituto de Ingenieros de Chile y cómo está constituido sobre la base de la cooperación de todos en beneficio del progreso de esta rama tan importante de las actividades humanas, que conocemos con el nombre genérico de ingeniería.

Ahora bien, el principio de la cooperación que es esencial en el desarrollo de nuestras actividades sociales, es también un principio esencial en el panamericanismo y ya sea que se trate de la asociación entre individuos que se dedican a cuestiones afines, o ya sea que se trate de la asociación espiritual entre pueblos que tienen aspiraciones comunes, la cooperación no puede rendir sus frutos si los asociados no se conocen y se aprecian mutuamente.

Y como esta mutua estimación entre los pueblos es en gran parte la integral de los afectos que entre los individuos de las distintas colectividades resulta que cultivar estos afectos entre los individuos del nuevo mundo es desenvolver el espíritu panamericano.

El Instituto de Ingenieros de Chile cumple esta patriótica tarea con esmerada atención, examinada la nómina de asociaciones de las diversas categorías y encontraréis ligados a nuestra institución ingenieros de casi todos los países del nuevo mundo. Examinad nuestra Biblioteca y encontraréis en ella las revistas técnicas más sobresalientes de las diversas capitales de las Américas. Y en esta misma ocasión en que saludamos en nuestro hogar social al eminente Director de la Unión Panamericana, encontramos reunidos a su alrededor ingenieros de diversas nacionalidades y creamos por su intermedio nuevos sentimientos de afecto no sólo con los colegas profesionales de su patria, sino que también con los de todos los países que forman parte de la institución que él dirige.

Señores: en nombre del Instituto de Ingenieros, formulo votos porque las cooperaciones similares del nuevo mundo aumen sus esfuerzos para contribuir al más rápido desenvolvimiento del espíritu panamericano; y alzo mi copa en homenaje al Director General de la institución encargada de proteger con sus actividades aquella mutua inteligencia que hace posible la cooperación en la conquista del bien común.

De Mr. Leo S. Rowe.

Durante mucho tiempo he deseado tener el placer de estar en compañía de los miembros del Instituto de Ingenieros de Chile. Cuando mi amigo, el señor Calvin W. Rice, Secretario de la Sociedad Americana de Ingenieros Mecánicos regresó de Chile, habló con mucho entusiasmo de los trabajos de este Instituto y de los magníficos servicios que está prestando al país. También habló entusiastamente del deseo y la buena voluntad de esta organización para entrar en relaciones cooperativas con organizaciones semejantes de otras partes del Continente a efecto de establecer con ellas, sobre base sólida y firme una unidad eficaz de esfuerzos entre las sociedades de ingenieros del Continente americano.

No puedo pensar en ningún elemento más importante para el desarrollo de un verdadero Panamericanismo. Debemos siempre tener presente que el Panamericanismo no sólo significa relaciones estrechas y cordiales entre los Gobiernos del Continente americano, sino que también quiere decir en primer término el establecimiento de relaciones estrechas entre asociaciones privadas, porque por medio de esas relaciones se establecen la confianza y la comprensión mutuas sobre las cuales descansa el movimiento panamericano.

Por lo demás, tiene importancia especial el que se establezcan comprensión y servicios mutuos entre las asociaciones de ingenieros del Continente americano. La profesión de ingeniería, más que todas las otras, ha asumido en sus actividades alcance internacional. No existe otra profesión que envíe a tantos de sus representantes a tierras extranjeras, y no hay ninguna que requiera una combinación tan excepcional de cualidades para asegurar el buen éxito. He visto ingenieros extranjeros trabajando en muchas tierras y me ha impresionado profundamente el hecho de que sus actividades requieren no sólo preparación técnica sino también combinadas con ella, las cualidades del administrador y del diplomático.

Sin embargo, el servicio internacional de la profesión de ingeniería presenta otro aspecto de influencia trascendental y que también significa mucho para el futuro Panamericanismo. La falta de nomenclatura y especificaciones uniformes en los materiales, la ausencia de una terminología técnica panamericana en equivalencias bien establecidas en los distintos idiomas ha constituido un obstáculo serio para el desarrollo de relaciones comerciales más estrechas entre las Repúblicas del Continente americano. En ese terreno vosotros y las sociedades análogas a la vuestra existentes en las otras Repúblicas, estáis llamados a realizar un gran servicio internacional.

Para terminar, permitidme felicitaros por los grandes trabajos que habéis realizado en lo pasado. Estoy cierto de que podremos esperar confiadamente que en el futuro realizaréis obras mayores aún. ¡Brindo por el Congreso y la prosperidad del Instituto de Ingenieros de Chile!

La asociación que habéis formado que crecerá, sin duda, con los años, está llamada a prestar ser-

vicios de mucha trascendencia, no sólo a la profesión de ingeniero por lo que respecta al ejercicio de esta profesión en sus variadas ramas sino a este hermoso país que es vuestra patria, pues por su fines está llamada a ser un importante factor del progreso y prosperidad de Chile, que tantas riquezas todavía oculta en sus montañas y en su fértil suelo, las cuales sólo esperan para dar sus frutos que las explote el trabajo humano asociado de los medios que hoy en día nos ofrece la técnica moderna.

Diffícilmente hay un problema social y económico que interese a las Repúblicas del Continente americano para cuya acertada solución no sea necesario el concurso de la ciencia de que vosotros sois los representantes de Chile.

Ve que el Instituto de Ingenieros penetrado como está del rol que le señala su organización, ha puesto al servicio del país, y con esto del progreso de la América los conocimientos y la experiencia de sus miembros, procurando señalar, conforme a los dictados de la ciencia y técnica modernas, la solución que debe darse a tantos problemas nacionales en que es indispensable su concurso.

Permitidme, señores, manifestaros mis deseos de que el éxito más completo corone vuestros esfuerzos tanto por lo que dice a vuestra labor profesional, como por lo que respecta a los servicios públicos que están llamados a prestar.

Brindo por el progreso y la prosperidad del Instituto de Ingenieros de Chile!

Asistieron al banquete los señores Le S. Rowe, Francisco Mardones, Rodolfo Jaramilla, Carlos del Campo, Juan Blanquier, M. S. Mc Goldrick, Wenceslao Sierra, Luis Harnacker, Jorge Cerveró, Jorge Alessandri, Juan Tonkin, Walter Bartholomew, Jorge Lira Orrego, Robert A. Wrench, Camilo Dinos, Javier Herreños, V., Gustavo Lira, Victor Navarrete, Hugh Gibson, Charles R. Cullen, H. Mac James, F. Brulé, E. Lausli, Duward Copeland, George Waters, Rubén Dávila, Walter Müller Ramón Montero, Camilo Pizarro P., Carlos Valenzuela C., Carlos Haering, Francisco Lobos, José López L., Juan A. López, Arturo Roldán, Guillermo Illanes, Carlos Lanas, Bruno Leuschner, Guillermo del Canto, Norman Rowe, Vicente Izquierdo Ph., Rafael Edwards, Luis Pérez Gacitúa, Luis Mate de Luna, Alfredo Lea-Plaza, Julio Donoso, Manuel Zañartu, Hernán del Río A., Héctor Marchant, Miguel Eyquem, Hernán Melina, Fernando Vidal, Alfonso López, Arturo Lorca, Miguel Solar, Carlos Guzmán, Carlos Gass, Domingo Santa María, Fernando Santa Cruz, Juge Beaumont, Francisco Cruz, Harvey Diamond y Lester Roger Waugh.

JUBILACION DE DON ALBERTO OBRECHT.

La Cámara de Diputados ha concedido su jubilación abonando los años necesarios para completar el número legal al señor Alberto Obrecht, Director del Observatorio Astronómico y Profesor de Astronomía, Cálculo Infinitesimal y Mecánica Racional en la Universidad de Chile.

En pocas ocasiones la Cámara ha obrado con mayor justicia. Las jubilaciones, los abonos por años de servicios, la elevación de grado o de renta, muchas, muchísimas veces, se han concedido a personas que no las merecían ni por su estado de salud, ni por la calidad de servicios prestados al Estado.

Pero esta vez, como hemos dicho, la Cámara ha sido justa. Y, a este respecto no queremos olvidar un rasgo generoso del Diputado señor Pradenas. La representación demócrata, por sistema hace oposición a las jubilaciones, principalmente al mejoramiento de la situación legal del solicitante para obtenerla en mejores condiciones. El honorable señor Pradenas ha querido hacer una excepción con el señor Obrecht. A pesar —ha dicho el señor Pradenas,— que los alrededores del Congreso están llenos de hombres a quienes les falta ya una pierna, ya los ojos, o ya los dedos de una mano, o ya una mano o ya los brazos —a pesar de que esos hombres persiguen el aumento de una mísera pensión y por más que algunos de ellos tienen pensiones que llegan a la irrisoria suma de 17 peses mensuales — voy a dejar pasar

este proyecto en homenaje a un viejo profesor que hoy se encuentra enfermo... Yo esto y en antecedentes de la gran labor realizada por el señor Obrecht y reconozco el enorme trabajo que ha desarrollado en pro del adelanto científico del país...

Puede el viejo profesor estar orgulloso de este homenaje que el trabajo rinde a la ciencia y a la inteligencia.

El señor Alberto Obrecht aventajado alumno de la Escuela Politécnica, compañero de Eiffel, conocido y estimado en los círculos intelectuales del mundo entero, llegó a Chile cuando todavía era joven, tan joven que en este país estableció su hogar y se quedó. Desde entonces profesor de nuestra Universidad, ha formado muchas generaciones de ingenieros y arquitectos. Ningún maestro como él, se ha hecho querer más de sus discípulos. Era un sabio que no lo parecía en su jovialidad francesa. No aparentaba esa gravedad cómica del pedagogo que tanto divierte a los alumnos. Sus clases de la más intrincada ciencia de la mecánica celeste y del análisis infinitesimal atraían a los alumnos. Sabía hacer amenos hasta el cálculo integral...

Muchos de los alumnos del señor Alberto Obrecht son hoy día miembros del Congreso. Alguno de ellos han rendido homenaje al sabio profesor. Así, el señor Edwards Matte dijo en la última sesión: El señor Obrecht es un viejo maestro universitario, de excepcionales dotes intelectuales. El proyecto que actualmente interesa a la Cámara fué presentado a iniciativa de Diputados de todos los partidos políticos: conservadores, radicales, liberales... la mayor parte de los cuales hemos sido alumnos del señor Obrecht y pudimos constatar su especial preparación y su labor casi apostólica en la enseñanza universitaria. El caso del señor Obrecht es urgente, ha caído este viejo maestro víctima de una grave enfermedad. Ello nos pone en el caso de pedir a la Cámara que, en la brevedad posible le otorgue el abono de años de servicio que propone el Mensaje, a fin de que pueda encontrar su jubilación y su descanso. Se trata de un hombre que ha envejecido en el servicio de la enseñanza y tiene ganada sobradamente la gracia que en este proyecto de ley se le concede.

Nosotros expresamos nuestro acuerdo con las palabras del señor Edwards Matte, y agregamos nuestro deseo de que este proyecto, de plena justicia, sea prontamente tratado y despachado en la otra Cámara.

NUEVO RECLAMAMIENTO DE ASCENSOS PARA EL PERSONAL DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO.

Hasta hoy el medio más comúnmente usado en las reparticiones fiscales para la promoción de empleados ha sido el de un estricto escalafón de antigüedad. Sin embargo, el ascenso por antigüedad, dando opción a todas las personas a todos los puestos, conduce siempre a la deficiencia de los servicios públicos por la incapacidad general de los que por simple edad, llegan a desempeñar puestos superiores.

Siguiendo el procedimiento general de ley de 1914 y su reglamento complementario dieron a los F.F. C.C. del Estado un escalafón de antigüedad.

Los inconvenientes derivados de este hecho han sido graves, que la Dirección General y el Congreso de Administración se resolvieron por estudiar un nuevo reglamento cuya base fuera el mérito justamente comprobado. El Supremo Gobierno prestó su aprobación a un nuevo reglamento coleccionado sobre estas bases.

Como se trata de una iniciativa de una verdadera trascendencia, y digna de ser imitada en otras reparticiones públicas y aún privadas, copiamos el texto del referido reglamento y el decreto de Gobierno que lo pone en vigencia.

Santiago, 14 de Noviembre de 1922.

rector General de los Ferrocarriles del Estado, por el cual se somete a la aprobación del Gobierno el Proyecto de Reglamento especial sobre Promociones del Personal a contrata de los Ferrocarriles de Estado acordado por el Consejo de Administración de la Empresa en sesión de fecha 30 de Mayo del año en curso,

HE ACORDADO Y DECRETO:

Apruébase el acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado, para modificar las disposiciones vigentes sobre ascensos y promociones del personal a contrata de la Empresa, en la forma que se indica a continuación:

I

Reemplázase el artículo 58 del decreto reglamentario Núm. 491 de 29 de Julio de 1914 por el siguiente

«Las promociones del personal a contrata se harán en la forma que prescriba un reglamento especial dictado por el Consejo de Administración en conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la ley».

II

Apruébase el siguiente Reglamento Especial sobre promociones del personal a contrata de los Ferrocarriles del Estado:

Promociones a los grados 2.º, 3.º y 4.º.

ARTICULO 1.º De cada tres vacantes que se produzcan en cada uno de los grados 2.º, 3.º y 4.º, dos serán proveídas de acuerdo con la lista de selección y una por el empleado de grado (o renta dentro del grado) inmediatamente inferior que tenga mayor tiempo servido en el grado (o en la renta dentro del grado).

ART. 2.º Se establecerán las listas de selección de conformidad con los preceptos que se detallan más adelante. Cada una de ellas será formada en definitiva por el Director General y contendrá tres empleados elegidos entre los que sean propuestos por los jefes que en seguida se señalan para cada una de dichas listas, en una reunión ante el Director General a que concurrirán todos esos jefes.

En especial, para las listas de selección correspondientes a empleos del grado 2.º el Director General podrá incluir en ellas a empleados de esa misma categoría, de cualquiera repartición de la Empresa.

Se formarán las siguientes listas de selección:

a) Para cada uno de los puestos de Jefe de Departamento de Transporte, Tracción y de Maestranzas, Vía y Obras y Contabilidad.

El Jefe del Departamento respectivo y cada uno de los Administradores de zona presentarán por separados, los nombres de dos empleados de grado 3.º de su dependencia y del servicio a que corresponda la lista respectiva.

b) Para Jefe de Departamentos de Materiales y una para un puesto de Administrador de Zona. Cada uno de los jefes de Departamento y cada uno de los Administradores de Zona presentarán por separado listas que contengan dos empleados del grado 3.º de su dependencia.

c) Para cada uno de los puestos de grado 3.º de una Zona o de un Departamento.

Cada uno de los Administradores de Zona y el Jefe del Departamento de Servicio, a que corresponda la lista, presentarán por separado los nombres de los empleados de grado 3.º o de grado 4.º bajo su dependencia y de servicio a que se refiera la lista de selección respectiva.

d) Para cada uno de los puestos de grado 4.º de una Zona o de un Departamento.

Cada uno de los Administradores de Zona y el Jefe del Departamento a que correspondan la lista presentarán los nombres de dos empleados de grado 4.º o de grado 5.º bajo su dependencia y del servicio a que se refiera la lista respectiva.

ART. 3.º Un mismo empleado podrá figurar en cualquiera de las listas de selección de Jefe de Departamento o Administrador, o en cualquiera de las de grado 5.º de Zona o de Departamento, o en cualquiera de las de grado 4.º de Zona o de Departamento, siempre de acuerdo con lo dispuesto en el ART. 2.º

ART. 4.º Los Jefes señalados en el Art. 2.º deberán presentar al Director General las listas en que les corresponderá intervenir, en la primera quincena del mes de Julio de cada año.

ART. 5.º El Director General presentará las listas de selección definitivas a la consideración del Consejo, para su ratificación.

ART. 6.º A fin de uniformar el criterio sobre la formación de las listas de selección, se recomienda encauzarlas hacia un análisis de las facultades y antecedentes que se indican en el cuadro siguiente:

ANTIGUEDAD	INTELIGENCIA	CARACTER	CUALIDADES MORALES
Experiencia útil adquirida en los años servidos en la Empresa.	Expresión. Criterio.	Energía.	Preocupación por el interés general. Coraje de las responsabilidades.
Salud y vigor físico.			

Facultad esencial capacidad administrativa subdivididas en capacidad de control, previsión, comando, coordinación y organización.

Promociones a los grados 11 a 5.º inclusivos

ART. 7.º Los jefes que se señalan en el artículo 8.º harán una clasificación de los empleados bajo su dependencia inmediata comprendidos en los grados 12 a 6.º inclusivos, reuniendo en un grupo a todos aquellos que dichos jefes consideren aptos para ser promovidos a un empleo de grado o renta inmediatamente superior. Dicha clasificación deberá ser presentada en la primera quincena de Julio de cada año a los jefes que las controlarán y que se indican en el Art. 9.º

En los casos en que una categoría comprenda empleos que requieran características diversas en los empleados que los hubieren de desempeñar, los jefes aludidos podrán ampliar la clasificación a que se refiere el inciso anterior, si así los estimasen necesario, expresando si hay necesidad de que el empleado declarado apto, en general sea sometido a un examen previo para aquilatar sus aptitudes especiales a alguno de sus empleos, en la oportunidad en que ocurra una vacante de esos mismos.

El Director General hará una relación de los empleos que se encuentran en el caso del inciso anterior, para cada servicio y categoría, la que formará parte integrante del presente Reglamento.

ART. 8.º Los jefes que harán la clasificación serán:

Para los empleados de un Departamento: El Jefe de Sección respectiva.

Para los empleos de una zona: El Inspector de Transporte respectivo en la Sección de Transporte; el Ingeniero de Tracción y el Ingeniero de Maestranza, en sus respectivas sub-secciones de Tracción y Maestranzas; el Ingeniero de Distrito en la sección Vía, Para los empleos la Sección Contabilidad y para aquellos que no sean de la dependencia inmediata de los jefes señalados en sus respectivos servicios, el Jefe de Sección correspondiente.

ART. 9.º Las clasificaciones serán controladas por los siguientes jefes:

Para los empleos de un departamento, por el Jefe del Departamento y por el Director General; para los empleos de una Zona, por el Jefe de Sección y el Administrador respectivo y por el Director General.

Hecho el control quedará fijado en definitiva el grupo de los aptos para ser promovidos.

ART. 10. Producida una vacante, será promovido el empleado de categoría inmediatamente inferior a la de la vacante y que tenga mayor tiempo servido en el grado de entre los que figuren en el grupo de los aptos para ser promovidos al empleo de que se trata, y previo el examen a que se refiere el inciso 2.º del Art. 7.º, si fuere del caso.

Si no hubiere aptos declarados en esta categoría se hará la elección en igual forma en las categorías inferiores, siguiendo en orden decreciente de jerarquías.

ART. 11. A fin de uniformar el criterio sobre la clasificación del personal, se recomienda encauzarla hacia un análisis de las facultades y antecedentes que se indican en el cuadro siguiente:

ANTIGUEDAD	INTELIGENCIA	CARACTER	CUALIDADES MORALES
Experiencia útil adquirida en los años servidos en la Empresa.	Memoria. Comprensión. Asimilación.	Perseverancia. Actividad.	Disciplina. Iniciativa. Sentimiento del deber.
Salud y vigor físico.			

III

Deróganse, en consecuencia, los artículos 60, 61, 62, inciso 2.º del 63 y el 64, del decreto reglamentario Núm. 491 de 29 de Julio de 1914; y los decretos Núms. 359 y 473 expedidos por el Ministerio de Ferrocarriles con fecha 27 de Setiembre y 28 de Noviembre de 1921 respectivamente.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno.—ALESSANDRI.—M. Letelier.

LA PLANTA ELECTRICA DE LOS MAITENES HA SIDO INAUGURADA OFICIALMENTE.

Ha sido inaugurada, sin ruido de ninguna naturaleza ni con el cortejo de festejos pomposos, la planta hidroeléctrica de Maitenes, que entró en funciones el mismo día en que se hizo la primera prueba de la electrificación de parte de los Ferrocarriles del Estado, a los cuales se les suministrará la energía necesaria.

Un poco de historia.

Posiblemente para la mayor parte de la población debe ser desconocida la forma como se generó la planta eléctrica que se encuentra ubicada en el Río Colorado, afluente del Maipo, y en los primeros contrafuertes de la Cordillera de Los Andes.

En 1906 fué explorado por el conocido ingeniero chileno don Juan Tonkin Th., quien se propuso darle forma práctica para utilizar la corriente de ese río como fuente hidroeléctrica.

En el año 1914 llegó al país el reputado ingeniero especialista en hidroelectricidad, señor Norman Rowe, quien después de algunos estudios hechos en el centro de Chile, se acercó con el señor Tonkin, para desarrollar en grande escala aquel suministro de fuerza barata a la industria del centro del país. Ambos desplegaron actividades extraordinarias que significaron gastos de sumas considerables.

Los indicados ingenieros se dedicaron con todo afán, a estudiar prolijamente la forma cómo llevar a la realidad sus cálculos; y después de cierto tiempo, cuando vieron que sus proyectos eran

realizables, organizaron un sindicato del que formaron parte los señores don Ricardo H. de Ferrari, don H. L. Wessel, don George G. Kenrick, don Percy Ipsen y el distinguido jurisconsulto don Paulino Alfaro, quien continuó la labor de don Raimundo J. del Río y atendió a la parte legal del negocio.

Este sindicato tuvo gran trabajo, cuyos esfuerzos fueron siempre coronados por el más completo de los éxitos.

En seguida este sindicato resolvió fusionar la Cía. Nacional de Fuerza Eléctrica, razón social que poseía con la Chilian Electric Tramway & Light Co. Ltda.

Este sindicato completó la inversión de 600 mil pesetas, más o menos en la fundación del negocio.

Realizado el objeto de este sindicato, a saber, constituir el negocio sobre las bases legales indiscutibles y en estudios también adecuados se encargaron los señores Tinkin y Rowe, con la ayuda de los demás amigos del sindicato, de organizar la Compañía Nacional de Fuerza Eléctrica con un capital efectivo de 150 000 libras esterlinas.

El primer directorio de esta Compañía quedó constituido de la manera siguiente:

Presidente, don Ricardo H. de Ferrari; vice, don Juan Tinkin; quien además sería el inspector jefe y gerente general con Norman Rowe, e ingeniero jefe de la Compañía, don T. K. Mathewson. Los cargos de directores estuvieron servidos por los señores don Paulino Alfaro, don H. L. Wessel, don Percy H. Ipsen, don George Kenrick, don Carlos Van Buren, don Walter Callway, don Roberto H. Hayward, don R. T. White y don A. C. Walsh.

La citada Compañía inició las labores de la planta de Maitenes en el mes de Marzo de 1920, contratando con el distinguido ingeniero don Luis Laguna para la construcción de la bocatoma y del canal para la planta.

Los trabajos de construcción e inversión en la región del río Colorado son un centro de mucha actividad y los operarios se veían diariamente por centenares.

El esfuerzo del trabajador chileno y la técnica especial del cuerpo de ingenieros puso de manifiesto una vez más que en nuestro país existen los medios más adecuados para la obra de ingeniería de aliento.

En aquel mismo año la Compañía acordó fusionarse con la Chilian Electric Tramway and Light Co. Ltda., para formar la Compañía Chilena de Electricidad, y continuar con los trabajos de las obras bajo la dirección del ingeniero consultor general de ella señor Norman Rowe y del ingeniero jefe señor Sanstrom.

La nueva Compañía que quedó constituida por la Cía. Nacional de Fuerza Eléctrica y la Chilian Electric Tramway and Light Co. Ltda. se organizó con fuertes capitales concurriendo a formar rentas de la Compañía la conocida firma inglesa S. Pearson & Son.

La nueva Compañía designó como su único asiento y domicilio legal a Santiago de Chile, y su directorio quedó formado de la manera siguiente:

Presidente, don B. C. Pearson; Vice don Ismael Tomalá; director general don A. E. Worswick, y los señores Samuel Claro Lasterria, Ricardo H. de Ferrari, Guillermo H. de Purcel, Pedro A. Torres y don Juan Tinkin quien es a la vez director delegado.

El señor R. F. Hayward, fué nombrado gerente general, ingeniero que ha tenido distinguida actuación en las necias hidroeléctricas del Canadá, Estados Unidos y México.

La nueva empresa tiene un capital de £ 8 270 000 y además bonos y debentures por 3 750 000 libras esterlinas, haciendo un total de £ 12 000 000.

Potencia de la planta hidroeléctrica.

La planta de Maitenes tiene una capacidad de 25 000 H. P. y está con siderada por los técnicos que la han visitado como una de las más potentes del mundo.

Esta planta eléctrica, que es una magna obra de ingeniería, ha sido visitada por distinguidos in-

genieros que siempre han tenido frases elogiosas para sus constructores y para la Compañía Chilena de Electricidad.

EL PROYECTO SILVA SOMARRIVA SOBRE LEY GENERAL DE REGADÍO.

Observaciones que le merece al ingeniero señor Rodolfo Jaramillo, Director de los F.F. C.C. del Estado.

Se encuentra en trámite en la Cámara de Diputados un proyecto de ley que es digno de la más amplia acogida de parte del Gobierno y del Congreso. Me refiero al proyecto de una Ley General de Regadío presentado por el Honorable Diputado señor Jorge Silva Somarriva.

En una forma sencilla y práctica han sido combinadas la acción del Gobierno y de la Caja de Crédito Hipotecario. El primero interviene con los estudios que, a pedido de los interesados, efectuaría la Dirección de Obras Públicas. Por su parte la Caja de Crédito Hipotecario facilita su acción comercial y protectora de la agricultura, acción que, hasta ahora, ha sido siempre conducida dentro de los más correctos y atinados procedimientos económicos, como lo puede demostrar la alta cotización de los bonos respectivos en los mercados de valores.

En vigencia esta ley, entra en lo posible que, antes de diez años, y por los diversos sistemas de regadío que pudieran aplicarse a la superficie regada del país aumente aproximadamente en un millón de hectáreas. El valor del suelo alcanzaría a un valor triple o cuádruple del actual, representando este mayor valor la utilidad directa del propietario del terreno. Por otra parte, no es de despreciar el beneficio general que al país significaría un aumento considerable de su producción agrícola.

Aparte de las grandes expectativas económicas que ofrecería el despacho de esta ley, expectativas que se hacen más visibles en la zona central del país quiero referirme especialmente al efecto del regadío en la zona Norte y, en particular a la región servida por el Ferrocarril longitudinal.

El estado ha invertido en esta vía de transporte un capital superior a cuatro millones de libras esterlinas. Este capital no ha producido hasta la fecha, ningún interés, ni directo ni indirecto y, por el contrario ha debido el Estado atender a los continuos déficits de la explotación, primero con sus rentas generales y actualmente con las entradas de la Red Central.

Causa fundamental de esta pérdida de varios millones anuales en la explotación es, naturalmente la falta de tráfico en la zona servida por el Ferrocarril Longitudinal. Esta falta de tráfico corresponde, como es lógico a una falta de población y producción.

La Dirección de Obras Públicas ha consultado la posibilidad de efectuar obras de riegos para incrementar en cien mil hectáreas la superficie cultivada. Esta cifra ha sido deducida de algunos estudios definitivos y de varios ante-proyectos y reconocimientos. No parece difícil que—una vez y transformados los anteproyectos y reconocimientos en proyectos definitivos, y efectuados nuevos estudios esta cifra puede elevarse a ciento cincuenta mil hectáreas.

La producción de esta nueva superficie regada en la Zona Norte del país podría dar lugar en caso de que no interviniesen otros factores a una corriente de tráfico que, atendida por el Ferrocarril longitudinal, vendría a mejorar sus condiciones de explotación permitiéndole costear sus gastos con sus propias entradas. No es difícil comprender que en un ferrocarril, como en toda industria, el costo unitario disminuye con la mayor cantidad de trabajo producido.

Este hecho es, de por sí, de una alta importancia económica. Pero habría también otros beneficios que recordar.

En las actuales condiciones la vida económica del Norte es incierta y, por lo mismo, intermitente. Si los precios del mercado mundial, son favorables, se agitan las explotaciones mineras y se produce un intenso intercambio comercial. A esto puede agregarse todavía la posibilidad de algunas lluvias y, entonces, al comercio de minerales se agrega una relativa abundancia de producción agrícola. Pero, si no se realiza ninguna de las circunstancias anotadas, una intensa depresión económica afecta a las actividades de Atacama, Coquimbo y Aconcagua. Así estas provincias pasan por alternativas sucesivas de abundancia y de miseria.

Sólo el regadío abundante de esas regiones podría dar origen a una situación de trabajo y producción agrícola normal. Ese incremento de la superficie regada vendría a estabilizar el trabajo y a dar lugar a una producción reguladora capaz de asegurar una vida económica importante aún en los años secos y en los de crisis de la explotación minera. Y, por otra parte esas mismas obra de vigor permitirían el establecimiento de faenas mineras que hoy no pueden mantenerse precisamente, por falta de producción agrícola local que pueda atender al consumo en condiciones fáciles y económicas.

Es grande pues, como se ve, la trascendencia económica de esta Ley General de Regadío. Sin embargo, creo oportuno hacer referencia a algunas consideraciones que, tomadas en cuenta en el texto de la ley vendrían a hacerla aún más eficaz.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado se ha preocupado en los últimos tres años de resolver el problema de la provisión de agua a sus locomotoras a lo largo del Ferrocarril Longitudinal. Después de una paciente y empeñosa labor dirigida por el distinguido geólogo, señor Johannes Feish, y cuyos resultados han sido comentados muy favorablemente ha podido resolverse este problema con un éxito desde todo punto de vista inesperado.

Los estudios geológicos y los pozos perforados han podido comprobar la existencia de aguas subterráneas y aún artesianas, de alguna importancia, en muchas regiones del desierto.

Las ventajas de aprovechar en mejor forma el agua subterránea o superficial en la región Norte son, por razón de clima, mucho mayores de las que resultarían del regadío en la zona central o en la frontera. Así, una hectárea regada y cultivada intensivamente en el Huasco Alto o en el Valle de Elqui equivale, en su producción y valor comercial de la misma, a muchas hectáreas regadas en la Zona Sur.

Según la clase de cultivo que se adopte, podría establecerse fincas agrícolas de cinco, diez, veinte y hasta de cincuenta hectáreas. Pero, si en lugar de cultivo propiamente agrícola se resuelve afectar plantaciones forestales, que tienen un inestimable valor en las regiones áridas de la Zona Norte, la superficie aprovechada sería naturalmente mucho mayor, y podría crecer en forma prácticamente indefinida.

Es por esta razón que convendría a mi juicio, el que no se fijara un límite al área del terreno por regar. Tampoco debe existir un límite inferior para la superficie regada. Si los estudios de la Dirección de Obras Públicas y de la Caja de Crédito Hipotecario demuestran la conveniencia de regar una hectárea de terreno, conviene social y económicamente al país que esa hectárea sea regada; socialmente porque contribuye a la subdivisión de la propiedad; económicamente por el aumento lógico de la riqueza general que crean el trabajo y la producción.

Conviene pues, eliminar el límite que señala el proyecto de ley. Por otra parte, la ley debe ser amplia que permita efectuar el riego en cualquiera forma ya sea por canales, tranques o pozos artesianos o de elevación mecánica.

Existe también un tropiezo que conviene evitar en la formación de las Asociaciones de Canalistas. En muchas regiones existen comunidades de terrenos que no pueden permitir la formación de títulos saneados de la propiedad. Sería recomendable que se consultase en este proyecto de ley, o en otro separado las facilidades necesarias para la disolución de la comunidad incluyendo las mejoras. Un medio expedito sería, por ejemplo, el remate público solicitado por uno de los comuneros.

Por último debe considerarse el caso del riego de terrenos que no pertenecen a nadie y que son o se estiman de propiedad fiscal. El Fisco no ha inscrito en el libro del Conservador de Bienes Raíces muchos de esos terrenos y ello envuelve una dificultad para su venta o concesión. Por este motivo es útil estudiar algún procedimiento que consulte la inscripción rápida de estas propiedades fiscales.

Salvados estos inconvenientes pienso que esta ley reportará al Estado, a los propietarios, y al país un beneficio incalculable. La mayor riqueza derivada del regadío de terrenos improductivos ayudará a la economía nacional y, por consiguiente, a las finanzas públicas. El Estado no tendrá otro gasto que el muy insignificante del valor de los estudios que deberán efectuar sus oficinas técnicas. Ello le será muy luego compensado, en forma directa, por el mayor valor de la propiedad territorial y el mayor rendimiento de las contribuciones respectivas; y en forma indirecta, por el aumento de la producción y de la riqueza pública.

Así las Cámaras harían una verdadera obra de patriotismo y de previsión económica al hacer del proyecto del Diputado señor Silva Somarriva una Ley de la República.

R. J.

El proyecto Silva Somarriva sobre ley General de Regadío.—Observaciones que merecen al ingeniero Alberto Decombe, Inspector General de Regadío

En la tabla de fácil despacho de la Honorable Cámara de Diputados se encuentra un proyecto de ley general para construcciones de Obras de Regadío, ya que ha sido aprobado en general y cuya discusión particular está de actualidad.

Sobre este proyecto el Inspector General de Regadío señor don Alberto Decombe ha formulado las siguientes observaciones:

Como es sabido existe una ley de regadío que autorizó la construcción de cuatro grandes canales: el de Mauco, derivado del río Aconcagua; el de Maule, el del Melado y el del Laja. Leyes posteriores

autorizaron la construcción de las obras de aprovechamiento de las lagunas del Planchón; las del Canal Perquilauquen, las de embalse del río Colina, de embalse del río La Laguna Elqui y del canal Tipaume. Con excepción de las tres últimas obras, cuya ejecución aún no se inicia, las demás están terminadas o muy avanzadas.

Las autorizaciones legales para estas obras ascienden a más de 35 millones de pesos. Además hay pendiente de la aprobación del Congreso catorce proyectos de ley, cuyo valor en conjunto es de 34 millones de pesos. Como se ve, se trata de proyectos importantes, cuya ejecución, si fuera despachada la ley de regadío en discusión, tendría que ajustarse a los términos de ella.

La primera ley de regadío de 9 de Diciembre de 1914 fué dictada sin que hubiera experiencia en el país sobre la materia. Algunos de sus defectos han sido ya puestos en evidencia y remediados por leyes y decretos posteriores. Parece lógico que una nueva ley de regadío venga a aprovechar la experiencia adquirida y a subsanar, hasta donde es posible, los defectos que se han experimentado. Por desgracia no sucede así, y si graves son los inconvenientes de la ley actual, mayores son los del proyecto de ley en discusión en la Honorable Cámara.

La ley N.º 2.953, de 9 de Diciembre de 1914 que autorizó la inversión de 16 millones de pesos en los canales Mauco, Maule, Melado y Laja. Esta cifra correspondía a los presupuestos de construcción, según los ante-proyectos existentes, y los valores se habían dado en dinero efectivo. El legislador se olvidó de este antecedente y dispuso que los fondos se obtendrían por la emisión de bonos, sin tomar en cuenta que podrían llegar a cotizarse bajo la par, como ha sucedido efectivamente, y por consiguiente los 16 millones de pesos en bonos iban a rendir una suma muy inferior en dinero efectivo. Pero se cometió todavía otro error: la ley imputó a los mismos 16 millones el costo de los estudios definitivos, los gastos de inspección técnica y el servicio de los bonos durante la construcción. El dinero para estos gastos también tenía que obtenerse por la emisión de bonos, y, por consiguiente, la suma en efectivo para la construcción de obras iba a resultar considerablemente recortada.

Apenas terminados los estudios definitivos de las obras, entre los años 1916 y 1917, hubo necesidad de modificar la citada ley, elevándose los 16 millones a 25 millones 640 mil pesos. Pudiera creerse esta enorme diferencia de casi diez millones de pesos correspondía principalmente a mayor valor de las obras pero no fué así. Los presupuestos oficiales de construcción de las obras, a los precios de ese entonces (años 1916 y 1917) ascendieron a un total de 17 millones 958,372 pesos contra 16 millones de pesos destinados en los ante-proyectos de 1914 o anteriores a ese año. La diferencia restante de más de 7½ millones de pesos correspondía al recargo por gastos de estudio de inspección técnica y principalmente a la depreciación de los bonos y a la acumulación de intereses y amortización durante la construcción fijándose para ello plazos prudentiales de alrededor de tres años. En buenas cuentas los 18 millones de pesos su cifra redonda, a que ascendía el presupuesto de construcción de las obras se iba a recargar en más de 7½ millones por efecto del mecanismo de la ley, o sea en casi 42 por ciento.

Este recargo que ya parece enorme y que constituye el mayor inconveniente de la ley vigente, se calculó con una cotización media de los bonos de 95 por ciento y con un plazo de construcción, como se ha dicho, alrededor de tres años. Pero en la práctica sucedió que la cotización de los bonos de regadío ha bajado mucho más.

Por otra parte, el trastorno producido con la terminación de la guerra europea, baja del cambio, alza de jornales, etc. hizo difícil a los contratistas terminar las obras dentro de las sumas alzadas de sus contratos celebrados en 1917 y 1918, y como el Fisco no podía acordarles aumentos de precios ni de plazos sin el consentimiento de los canalistas por cuya cuenta se construían las obras, en dos de los canales hubo de rescindir y a pedir nuevas propuestas, con el recargo consiguiente en los precios afectados a las nuevas condiciones y con mayores plazos de construcción, factores todos que van a hacer aumentar considerablemente el recargo de 42 por ciento calculado en 1917 sobre los costos de construcción propiamente tales.

En el proyecto Silva Somarriva se pretende separar totalmente el estudio de las obras de regadío y la ejecución de las mismas, encargando el primero a la Dirección de Obras Públicas y la segunda a los canalistas con la absoluta presidencia de esa Oficina.

Entregando a la Dirección de Obras Públicas el estudio de las Obras, se cree introducir una economía que a primera vista parece enorme, en presencia de los gastos de construcción, pero en realidad ese estudio es costoso si se toman en cuenta los diversos factores que intervienen en él. Por lo demás, esta separación de estudios y vigilancia de la construcción hará perder la unidad del conjunto que simplifica la tarea de los ingenieros y reduce al costo de ambas partidas.

Los estudios de una obra de regadío, demandan crecidos gastos, y si el fisco ha de costearlos habrá que consultar en la ley de presupuestos considerables sumas para tal objeto. Y como los presupuestos son generalmente despachados con atraso, resultará que no podrá disponerse de fondos en los meses de

verano que son los únicos apropiados para los estudios en el terreno. Por otra parte, se ha reducido a su más simple expresión el personal de planta de la Dirección de Obras Públicas, contando la Inspección de Regadío con sólo cinco ingenieros y dos topógrafos. De aquellos dos tienen que atender el movimiento de la Inspección General y supervigilar al personal. Un ingeniero y dos topógrafos se dedican exclusivamente a los afloros de todos los ríos y canales, de modo que habrían sólo dos ingenieros de planta para atender a los estudios y como no se podrá contratar nuevos empleados para tal objeto, resultará que el estudio de una obra de regadío demandaría tanto tiempo que haría ilusoria su construcción, porque habrían ya cambiado las condiciones económicas de los proyectos.

Destruir la unidad de conjunto como lo propone el referido proyecto, perjudicaría al Estado y a los interesados, y por tanto sus beneficios serían nulos.

Por otra parte, la falta de un plan u orden para estos estudios, conduciría seguramente, a subdividir los fondos para varios estudios, con el peligro de no terminar ninguno, si el Estado por falta de recursos, no pudiera proporcionar los fondos del caso en tiempo oportuno.

El proyecto no señala las precauciones que tomará la Caja Hipotecaria para que los fondos entregados a los particulares se empleen en obras bien ejecutadas. Sabido es que en toda construcción importante debe haber un contratista con sus ingenieros inspectores encargados de vigilar que las obras se ejecuten de acuerdo con las bases del contrato en armonía con las reglas del arte. Es de toda necesidad que el personal técnico que proyecte o estudie obras tenga experiencia en ellas, y sólo puede conseguirse alternando los estudios con la construcción tal como se ha procedido en el actual personal de la Inspección de Regadío.

La reforma propuesta en el proyecto de ley está llamada a desquiciar el régimen de ejecución de las obras que hoy día da garantías, reemplazándolo por otra que es más probable que no dará el resultado que se desea.

Ya que se trata de dictar una ley de carácter permanente sobre la materia, se puede estudiar algunas ideas que ya han sido presentadas a las Cámaras legislativas en varias ocasiones.

Estas ideas son las siguientes:

Crear la Oficina Nacional de Riego administrada por un Consejo quién decidiría si se pueden o no iniciar las obras que se propongan. La Oficina tendría por objeto el fomento de las obras de riego, los estudios topográficos, hidrológicos de las cuencas de los ríos y afluentes estudiaría el régimen de las corrientes de agua, obras de artes para embalses y de fuerza motriz hidráulica, etc. Haría la emisión de bonos si los hubiera, la contratación de obligaciones hipotecarias y las expropiaciones que fueren autorizadas por leyes especiales. Pediría las mercedes de aguas y compraría y vendería regadíos en los canales que se ejecuten, etc. Estudiaría y construiría las obras hasta entregarlas a los canalistas interesados, distribuiría las aguas de los ríos en los canales. Una oficina organizada así tendría libertad de acción para dirigir y estudiar obras, resolvería las cuestiones difíciles de aguas, reuniendo en una sola repartición las diferentes actividades que se derivan del uso de las aguas de los ríos, canales, etc. Sólo esa organización puede corresponder a problemas cuya solución reclaman con urgencia los intereses económico del país.

REORGANIZACION DE LOS FERROCARRILES FEDERALES SUIZOS

Berna, 23 de Febrero de 1923.

SEÑOR MINISTRO:

Esta Legación ha tenido el honor de imponer con frecuencia a U.S. de los diferentes problemas que suscita en Suiza la Administración de los Ferrocarriles Federales.

U.S. está impuesta de la pésima situación financiera porque atraviesa esta Administración. A las causas de orden general que dificultan siempre la explotación de los ferrocarriles por el Estado se agregan en Suiza las que tienen su origen en la crisis económica actual y en el tipo tan elevado de este cambio que hace excesivamente onerosas las tarifas ferroviarias.

El déficit que U.S. conoce no permite tampoco encarar la posibilidad de una reducción general de tarifas.

Como U.S. sabe, se pensó hasta en la enajenación de los ferrocarriles a sociedades particulares, lo que resulto imposible por razones poderosas de política e independencia nacional.

Desde hace mas de un año, los poderes públicos han estudiado la mejor forma de reorganizar los ferrocarriles para simplificar su administración y hacer su explotación más económica. De los profundos estudios que han realizado las diferentes comisiones técnicas bajo la activa dirección del Jefe del Departamento Federal de Ferrocarriles Dr. Haab, resultó un proyecto de ley que, estudiado minuciosamente por las Comisiones parlamentarias respectivas, ha sido definitivamente aprobado por ambas Cámaras el día 1.º del mes en curso.

Como toda ley suiza de alcance general, esta ley necesitará la aprobación expresa o tácita del pueblo para ser promulgada referendun facultativo, pero se cree que el pueblo no hará uso de su derecho de oposición que vence el 7 de Mayo próximo.

Antes de imprimir a U.S. de una de las más autorizadas opiniones que se han emitido respecto de esta ley, estimo de interés transmitir a U.S. el texto íntegro de la ley de reorganización de ferrocarriles ya citada, que reemplaza todas las leyes y decretos anteriores sobre la materia.

He aquí la fiel traducción de la mencionada ley:

I. Disposiciones generales.

ART. 1. La Confederación administra y explota los ferrocarriles rescatados o construidos por ella en conformidad con los principios comerciales y amparando al mismo tiempo los intereses de la economía nacional.

Se confía la administración y explotación a una administración federal, autónoma dentro de los límites fijados por la legislación federal y que lleva el nombre de Ferrocarriles Federales.

A fin de simplificar y acelerar la marcha de los negocios, se acuerda la mayor independencia posible a los diferentes servicios y se reduce el control en todo lo que sea compatible con una administración económica y bien ordenada.

ART. 2. Los ferrocarriles federales tienen su domicilio legal en el asiento de la dirección general.

Están además obligados a elegir domicilio en la capital de cada Cantón, donde pueden ser demandados por los habitantes del Cantón.

Se intentarán las acciones reales en donde esté situado el objeto litigioso.

ART. 3. Los ferrocarriles federales están exentos de todo impuesto cantonal y comunal. Esta disposición no se aplica a aquellos inmuebles que, aunque perteneciente a los ferrocarriles federales, no son necesarios a su explotación.

La presente ley no modifica en nada la indemnidad de que la Confederación debe hacer entrega a los Cantones, en virtud de la ley federal del 22 de Diciembre de 1916 sobre el aprovechamiento de las fuerzas Hidráulicas.

Las disposiciones cantonales sobre seguro contra incendio no se aplican a los ferrocarriles federales, en lo que respecta al material rodante, muebles y objetos sometidos al transporte.

ART. 4. Salvo disposición en contrario de la ley, la legislación general de la Confederación en materia de FF. CC. es aplicable a los FF. CC. federales.

Las disposiciones sobre supervigilancia y control de las empresas de FF. CC. y de navegación por la Confederación no se aplican a los FF. CC. federales.

II. ATRIBUCIONES DE LA ASAMBLEA FEDERAL Y DEL CONSEJO FEDERAL.

ART. 5. Incumbe a la Asamblea Federal:

1. legislar sobre los principios generales en materia de tarifas;
2. legislar sobre sueldos;
- 3.º aprobar el presupuesto;

4. aprobar las cuentas anuales y el informe de administración;
7. autorizar al Consejo Federal a contratar empréstitos para las necesidades de los FF. CC. federales.

ART. 6. El Consejo Federal ejerce la supervigilancia sobre la administración de los FF. CC. federales y les da las instrucciones que estima útiles en el interés del país. Tiene además las atribuciones siguientes:

1. Representa a los FF. CC. federales ante la Asamblea Federal;
2. Nombra:
 - a) al presidente, vice-presidente y miembros del Consejo de Administración;
 - b) al presidente de la dirección general, directores generales y directores de distrito;
 - c) a seis miembros de cada uno de los consejos de distrito;
3. Emite los empréstitos y fija sus condiciones después de oír al Consejo de administración o a propuesta de éste;
4. Aprueba:
 - a) los proyectos generales para la construcción de nuevas líneas;
 - b) los programas de trabajo, cuyo presupuesto no exceda de tres millones de francos;
 - c) los programas de otras obras, incluso los proyectos de instalaciones eléctricas de otras empresas que invadan el dominio de los FF. CC. federales, cuando éstos últimos no lleguen a entenderse con las autoridades federales o cantonales llamadas a dar su opinión, o con los terceros interesados;
 - d) los itinerarios;
 - e) los contratos de arriendo o explotación de líneas ferroviarias;
 - f) los estatutos del seguro del personal;
 - g) el fondo de explotación.

III. ORGANOS DE LA ADMINISTRACION.

ART. 7. Los órganos de la administración son los siguientes:

1. el consejo de administración;
2. la dirección;
3. los consejos de distrito.

1. Consejo de Administración.

ART. 8. El Consejo de administración se compone de un presidente, un vice-presidente y trece miembros.

Cada consejo de distrito debe estar representado en el consejo de administración por los menos por un miembro.

La duración de las funciones del consejo de administración es de tres años.

ART. 9. El consejo de administración tiene las siguientes atribuciones:

1. vigila el conjunto de la administración;
2. se pronuncia previamente sobre todas las materias importantes relativas a los FF. CC. federales que deben ser examinadas por el Consejo Federal o la Asamblea Federal;
3. firma el presupuesto, examina las cuentas anuales y el informe de administración y los transmite al Consejo Federal;
4. decide la organización general de la administración, las atribuciones de los diferentes servicios y los principios que rigen las instituciones de previsión en beneficio del personal;
5. estatuye sobre los proyectos generales de trabajos de cierta importancia;
6. gratifica los contratos importantes;
7. presenta al Consejo federal sus candidatos para el nombramiento de presidente de la dirección

general, de directores generales y de directores de distrito y nombra los jefes de división de la dirección general.

El reglamento de ejecución precisará las atribuciones del consejo de administración.

ART. 10. Los directores generales y los directores de distrito asisten a las sesiones del consejo de administración. Tienen voto consultivo y derecho a hacer proposiciones.

El presidente y los miembros del consejo de administración perciben indemnidades cuyo monto fijará el Consejo Federal.

2. Dirección.

ART. 11. La dirección comprende una dirección y direcciones de distrito.

A DIRECCION GENERAL

ART. 12. La dirección general se compone del presidente y de dos directores generales nombrados por el Consejo Federal a propuesta del Consejo de administración; el consejo federal no está obligado a nombrar a las personas propuestas.

La duración de las funciones del presidente y de los directores generales es de seis años.

La dirección general tiene su asiento en Berna.

ART. 13. La dirección general ejerce la alta dirección y la administración de los FF. CC. federales, dejando a salvo las atribuciones del consejo de administración y las que la ley otorga a las direcciones de distrito.

La dirección nombra su personal, a excepción del previsto en el art. 9 cifra 7, y previa consulta al director de distrito, a los jefes de división de los distritos.

La dirección general decide sobre los negocios importantes. La preparación de estos negocios, la liquidación de los de menor importancia y la dirección y vigilancia de los diferentes servicios corresponde, por departamentos, al presidente y a los directores generales.

ART. 14. El presidente de la dirección general representa a la administración de los FF. CC. federales ante terceros.

Dirige el departamento de la presidencia y vigila la marcha de la administración. A este efecto, puede requerir directamente de cada servicio los informes necesarios.

ART. 15. Se instituirán en el asiento de la dirección general las divisiones necesarias para la dirección de los servicios que dependen directamente del presidente y de los directores generales; con la autorización del Consejo Federal, podrán transferirse ciertos servicios fuera de este asiento, si el interés de los FF. CC. federales lo exige.

ART. 16. Un jefe de división, nombrado por el consejo de administración, estará a la cabeza de cada división.

Los jefes de división dirigen los negocios de su división, dentro del marco de la organización del servicio y del presupuesto anual. Dentro de los límites de sus atribuciones, dan las instrucciones necesarias a las divisiones de distrito y vigilan su cumplimiento. Se informan de estas instrucciones a los directores de distrito.

Los jefes de división deben dar cuenta verbalmente y, en los casos importantes, por escrito al jefe del departamento de que dependen, de la marcha de los asuntos y formular las proposiciones necesarias.

B1 DIRECCIONES DE DISTRITO

ART. 17. La red de los FF. CC. federales se reparte, para la administración y explotación, en tres distritos.

El Consejo Federal limita los distritos, a propuesta del consejo de administración.

Los límites de los distritos no deben ejercer ninguna influencia sobre el empleo del personal y el aprovechamiento de las instalaciones y del material de explotación.

ART. 18. Se instituye una dirección de distrito por cada distrito.

Las direcciones de distrito tienen su asiento en Lausanne, Lucerna y Zurich.

Se establece una inspección en Basilea y en San Gall para vigilar la explotación, suministrar informaciones sobre las cuestiones de tarifas y liquidar las reclamaciones; se fijarán las atribuciones de las inspecciones en una instrucción aprobada por el Consejo Federal.

ART. 19. Las direcciones de distrito tienen las siguientes atribuciones:

1. Representan a los FF. CC. federales en materia administrativa y judicial, en todas las cuestiones de su resorte;

2. Dirigen las siguientes ramas de servicio, en el límite de su distrito, conforme a las prescripciones en vigencia y a las instrucciones que se les da:

administración de las propiedades raíces;

cuentas y servicio de caja;

conservación y vigilancia de la vía;

servicio de estaciones y de trenes;

servicio de la navegación y de los puertos;

servicio de la tracción de trenes;

administración de las bodegas;

organización de los servicios de camionaje;

3. Proceden al contrato, nombramiento, traslación, licenciamiento y jubilación de los funcionarios, empleados y obreros de las direcciones de distrito, a excepción de los jefes de división, y fijan los sueldos y salarios de este personal, dentro de los límites de las disposiciones en vigencia;

4.º Suministran al público informaciones sobre las cuestiones de tarifas, cooperan a las medidas para fomentar el tráfico e informan a la dirección general sobre la situación comercial;

5.º Estatuyen sobre los pedidos de indemnidades en los casos de accidentes de personas o lesiones corporales y solucionan las cuestiones de seguro obligatorio en casos de accidentes que entren en su esfera de actividad;

6.º Estatuyen sobre las reclamaciones sobre la falsa aplicación de las tarifas y errores de expedición, sobre las pérdidas y averías de objetos transportados, y sobre los atrasos en el transporte de viajeros y mercaderías, siempre que no se confiera esta competencia a los jefes de estación.

7.º Establecen los proyectos de trabajos y proveen a su ejecución en la medida prevista por el reglamento que seguirá a la presente ley;

8.º Tratan además de los asuntos que les encomiende el reglamento de ejecución, una decisión del consejo de administración o un acuerdo de la dirección general.

ART. 20. Está a la cabeza de cada distrito un director de distrito nombrado por el Consejo Federal a propuesta del consejo de administración; el Consejo Federal podrá nombrar a personas distintas de las presentadas.

Los directores de distrito duran seis años en sus funciones.

Los directores de distrito dependen directamente de la dirección general y son responsables ante ella de la explotación de su distrito. Representan a la Dirección General en los distritos. Ejercen solos o en conjunto con las divisiones subordinadas las atribuciones conferidas a las direcciones de distrito según el art. 19 de la presente ley y aseguran la ejecución de las instrucciones de la dirección general. Dedicar especialmente su atención a los asuntos del personal, informan a la dirección general en lo que respecta al tráfico de su distrito, a las necesidades del comercio, de la industria, de la agricultura, de los oficios, etc. y vela por la marcha regular de los asuntos de la explotación.

ART. 21. Un jefe de división nombrado por la dirección general está a la cabeza de cada una de las divisiones subordinadas al director de distrito, ante quien es responsable.

Los jefes de división dirigen los asuntos de su división dentro del marco de la organización del servicio y del presupuesto anual. Corresponden directamente con los jefes de división de la dirección general.

Los jefes de división deben informar verbalmente y en los casos importantes por escrito al director de distrito sobre la marcha de los asuntos de su cargo.

ART. 22. El director de distrito procede al nombramiento, promoción, licenciamiento y jubilación de los funcionarios y empleados del distrito, después de oír al jefe de división.

Si el director de distrito no adhiere a la proposición del jefe de división, se somete el asunto a un colegio compuesto del director de distrito y de los jefes de división. El director de distrito y los jefes de división tienen derecho a voto en este colegio. En caso de empate, el voto del director de distrito cuenta por dos.

3. Consejos de distritos.

ART. 23. Se instituye un consejo de distrito en cada distrito.

Cada Consejo de distrito comprende de veinte a veinticinco miembros, seis de los cuales son nombrados por el Consejo Federal y los otros por los Cantones y medio Cantones.

El reglamento de ejecución determina la repartición de los asientos reservados a los cantones. Cada Cantón o medio Cantón situado en el radio de un distrito debe tener por lo menos un representante.

Se reparten los otros asientos según el largo o importancia comercial y económica de las líneas del distrito que surcan el territorio de los cantones interesados.

El Consejo Federal debe velar, en estos nombramientos, por que en cada consejo de distrito estén representados los oficios, la industria, y el comercio, la agricultura y el personal.

La duración de las funciones de los consejos de distrito es de tres años y coincide con la del consejo de administración.

ART. 24. Los consejos de distrito tienen las siguientes atribuciones:

1. eligen su presidente y su vice presidente, de entre sus miembros por la duración de un período administrativo;

2. discuten las cuestiones de orden general, de construcción, de explotación, de orden comercial y financiero, incluso las cuestiones de tarifas e itinerarios y someten proposiciones sobre el particular a las autoridades competentes;

3. dan su opinión a las autoridades competentes sobre las cuestiones mencionadas en la cifra 2, cuando son requeridos para ello.

a. por el Consejo Federal;

b. por un Gobierno cantonal;

c. por el consejo de administración;

d. por la dirección general;

e. por los representantes organizados de la agricultura, del comercio, de la industria, de las artes y oficios o por otras asociaciones que persigan un fin económico;

f. por los miembros mismos del consejo de distrito;

4. Se imponen de los proyectos de trabajos importantes que interesan al distrito y, si llega el caso, formulan observaciones a este respecto;

5. Dan previamente su opinión sobre los proyectos de presupuestos de construcción y de la explotación y examinan las cuentas anuales de construcción y explotación del distrito.

ART. 25. Los consejos de distrito se reúnen convocados por su presidente, cada vez que los negocios lo exigen o que lo pide por lo menos la cuarta parte de sus miembros. Los directores de distrito toman parte en las sesiones con voto consultativo.

Los tres consejos de distrito se reúnen además dos veces por año en sesión común, convocada y presidida por el jefe del Departamento Federal de los ferrocarriles, para discutir las cuestiones de orden general que interesan a los FF. CC. federales como también para emitir votos y sugerencias.

Los miembros del consejo de administración, los directores generales y los directores de distrito toman parte igualmente en estas sesiones comunes de los consejos de distrito.

ART. 26. Los miembros de los consejos de distrito perciben fichas de presencia e indemnidades de traslado, en igual forma que las comisiones de las Cámaras Federales.

IV. Contabilidad de los FF. CC. Federales.

ART. 27. La contabilidad de los FF. CC. federales es distinta de la de la administración federal. Debe llevarse en tal forma que la situación financiera pueda establecerse exactamente en todo momento.

El servicio de los intereses y amortización de la deuda de los FF. CC. federales se cargarán en la cuenta de los FF. CC. federales.

ART. 28. El capital de establecimiento de los FF. CC. federales, deducción hecha del 70 por ciento del valor del material rodante y del mobiliario, deberá amortizarse en un período de cien años a partir de 1903 o, para las líneas rescatadas posteriormente, a contar de su nacionalización.

Deberán amortizarse también en un período de cien años los gastos nuevos que se cargan cada año a la cuenta de construcción.

ART. 29. Se constituye un fondo de renovación para las obras e instalaciones sujetas a deterioro importante.

No se abonarán intereses a este fondo de renovación. Se entrará al pasivo del balance.

ART. 30. El exceso de entradas queda afectado en primer lugar al servicio de los intereses y amortización del capital de instalación y de los déficits eventuales.

Si la cuenta de ganancias y pérdidas incluso el saldo del año precedente, acusa aún un saldo al haber, se hará pasar éste a nueva cuenta hasta concurrencia del 5% del monto total de las entradas de explotación del ejercicio. El excedente eventual se hará pasar a un fondo de reserva. No se le abonarán intereses a este fondo de reserva.

Este fondo sirve para cubrir los gastos extraordinarios y los déficits que pueda presentar la cuenta de ganancias y pérdidas.

Cuando el exceso de la cuenta de ganancias y pérdidas, deducción hecha del saldo del ejercicio anterior sobrepase durante cinco años seguidos el 8% de las entradas de explotación del año, se tomarán medidas para aligerar las condiciones de transporte (reducción de tarifas).

Por otra parte, el reglamento de ejecución fijará las reglas aplicables a la contabilidad.

V. Condiciones de contrato y de servicio del personal.

ART. 31. Las condiciones generales de contrato y de servicio, así como los sueldos y seguros del personal de los FF. CC. federales, se rigen por la legislación sobre la materia.

El consejo Federal tomará las disposiciones relativas a las condiciones especiales del servicio, a las facilidades del transporte, a la constitución de comisiones del personal y otras cuestiones análogas. Puede delegar esta competencia en el consejo de administración o en la dirección general.

VI. Disposiciones transitorias y finales.

ART. 32. El Consejo Federal queda autorizado para hacer entrega, a los funcionarios cuyo puesto

quede suprimido en virtud de la presente ley, y además de la pensión que les corresponde de una indemnización equitativa.

ART. 33. El Consejo Federal se encarga del cumplimiento de la presente ley y fija la fecha de su entrada en vigencia.

En un país como la Suiza en que el pueblo toma un interés tan directo en la cosa pública, esta ley fué objeto naturalmente de una prolongadísima discusión que los intereses materiales y las susceptibilidades regionales que se hallaban comprometidas hacían más apasionada.

La ley suprime dos Consejos de distrito que existían en las ciudades de Basilea y de San Gall y que reemplaza por simples inspecciones con personal restringido. Suprime también 40 consejeros de administración, 2 directores generales, 12 directores de distrito con su personal, una serie de jefes de división con sus oficinas; en total, más de 400 altos funcionarios y otros empleados. La economía realizada es de cinco millones, más o menos un tercio del déficit calculado para 1923.

El país, al aceptar esta ley, dará así una prueba de espíritu patriótico y de perfecta comprensión de las necesidades del momento. Sacrifica los intereses particulares de dos Cantones y de una falange de empleados en aras de la economía general.

El Consejero Federal señor Haab, jefe del departamento de Ferrocarriles, ha dado ultimamente una conferencia en Basilea para explicar y defender la nueva ley ante uno de los principales centros de la actividad de la Suiza que es, al parecer, el más sacrificado con las reducciones y modificaciones introducidas.

Les probó que en el hecho, la ciudad y Cantón de Basilea ganarían en lugar de perder con las nuevas disposiciones que, si bien les quitaba un Consejo de distrito, les daba un organismo central de compras y les procuraría más tarde un asiento permanente en el Consejo de Administración.

Entrando a hacer consideraciones de orden general, insistió en la enorme importancia de los ferrocarriles federales para las finanzas de la Suiza, los defendió contra la corriente de impopularidad que le han creado sus déficits constantes y aseguró que los ferrocarriles de todos los países privados o públicos, han pasado por crisis análogas y sufrido déficits aún peores. La excesiva burocracia de que padecían ha sido bien corregida, a su juicio, por la nueva ley que ha llevado las economías hasta el límite compatible con la necesidades y con la política regional.

Se declara convencido el señor Haab de que la desnacionalización de los ferrocarriles es impracticable. Le sería imposible a una sociedad privada estatuir unilateralmente sobre las condiciones de trabajo y de salario de un ejército de 40 mil empleados; la explotación netamente comercial de los ferrocarriles no podría tener lugar sino a condición de que los Cantones y comunas renunciaran al derecho de intervención que les reconoce la organización federal del Estado; y, por fin, si la empresa se rigiera por el principio de propuestas públicas para sus pedidos, le asestaría un rudo golpe a la industria nacional: los ferrocarriles federales deben tener en cuenta otros factores además del rendimiento financiero.

Al terminar, declara el señor Haab que uno de los principios esenciales de la reforma es el siguiente: que los organismos superiores no tengan que ocuparse de los asuntos que pueden ser liquidados por los inferiores.

La opinión estima en general que la aplicación inteligente de este principio contribuirá eficazmente a alivianar la tan pesada máquina administrativa.

No se me escapa que, en muchos de sus puntos, esta reforma de que he dado cuenta se refiere sola-

mente a las circunstancias peculiares de la organización de este país, o sea a los problemas suscitados por el federalismo de su constitución; pero estoy convencido también de que, bajo muchos otros aspectos, puede servir de comparación y estudio para los ferrocarriles chilenos. Es en este sentido, y sin pronunciarme sobre problemas técnicos que no estoy naturalmente preparado para apreciar, que he creído de mucho interés elevar a U.S. este pequeño estudio para que, si U.S. lo tiene a bien, lo dé a conocer al Ministerio de Ferrocarriles.

Dios guarde a U.S.
J. VALDES MENDEVILLE.

