

---

ANALES  
DEL  
**INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE**

---

**ACTAS**

Sesion 147.<sup>a</sup> extraordinaria del Instituto, celebrada el Miércoles 4  
de Diciembre de 1912 (1)

Presidida por don Ascanio Bascuñan Santa María, se abrió la sesion a las 9 P. M., con asistencia de los señores Francisco Mardones, Adalberto Rojas Alvarado, Leonardo Lira, Guillermo Illanes, Manuel Trucco, Javier Herreros V., Luis Mate de Luna, Fermin Leon, Alfredo Molina, Aristides del Canto, Carlos Schneider, Carlos Heidinger, Aurelio Puelma, Manuel Antonio Prieto, Alfredo Campaña, Régulo Anguita, Alejandro Guzman, Carlos Carvajal, Fernando Aguirre, Julio A. Santa María, Justiniano Sotomayor, Raul Montauban, Roberto Renjifo, Manuel Araya, José Tomas Urmeta, los secretarios señores Blanquier i Cereceda i algunos visitantes.

Fué leida i aprobada el acta de la sesion anterior.

En seguida el señor Presidente hizo un síntesis de las opiniones vertidas en las sesiones anteriores. Puso de manifiesto los puntos comunes que existian entre ellas e invitó a los socios i a todas las personas que se interesen en esta cuestion a dar importancia especial al tema relativo al Consejo de Ferrocarriles, su constitucion i atribuciones.

Ofreció en seguida la palabra al señor Justiniano Sotomayor, ex-ingeniero de la Empresa, quien disertó estensamente sobre las deficiencias del material e instalaciones que hoy sufrian los Ferrocarriles; espresó que, a su juicio, éste era uno de los motivos de su fracaso económico. Por lo demas, se adhirió a las conclusiones emitidas por el señor Trucco en su primera conferencia.

A continuacion se dió lectura por el señor Julio A. Santa María a un trabajo presentado al Instituto por el señor Domingo Víctor Santa María, i relativo, en su parte principal, a la constitucion i atribuciones del Consejo i al modo de eliminar las influencias políticas de la administracion de los Ferrocarriles.

Las conclusiones a que llegó, en síntesis, el señor Santa María, son las siguientes:

1.º La lei del 84 no es del todo satisfactoria, pero su implantacion es por ahora recomendable;  
2.º El Consejo Directivo estaria formado por el Director Jeneral, por tres ingenieros nombrados por el Presidente de la República, a propuesta interna de las Sociedades de Fomento Fabril, de Minería i de Agricultura, i un ingeniero i un abogado, nombrados por el Presidente de la República; i

3.º Establecimiento de un escalafon riguroso de ascensos i nombramiento de los empleados por el Presidente de la República por propuesta en terna del Director Jeneral.

Ofrecida en seguida la palabra al señor Trucco, disertó especialmente sobre la constitucion i atribuciones del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Consideró que los Consejos debian ser nombrados en Consejo de Gabinete i que sus funciones debian ser de alta direccion.

(1) Por un error en el número de Enero se publicó el acta de la sesion 148.<sup>a</sup> antes que el de la sesion 147.<sup>a</sup>

Por último hicieron uso de la palabra los señores Roberto Renjifo i Carlos Heidinger, abundando el primero en consideraciones análogas a las del señor Trucco; i desarrollando el segundo el tema iniciado por él mismo sobre el personal i las organizaciones alemanas a este respecto.

Se levantó la sesion a las 11½ P. M.

ASCANIO BASCUÑAN S. M.,  
Presidente.

*Francisco Cereceda*  
Secretario.

### Sesion 149.<sup>a</sup> extraordinaria del Instituto, celebrada el Lunes 30 de Diciembre de 1912

Presidida por don Ascanio Bascuñan Santa María, se abrió la sesion a las 9½ P. M., con asistencia de los señores Guillermo Bascuñan, Hermenejildo Ceppi, Luis Díaz Garcés, Ruperto Echeverría, Francisco Escobar, Alberto Espina, Carlos Guzman D., Carlos Hoerning D., Javier Herreros V., Guillermo Illanes, Augusto Knudsen, Fermin Leon, Leonardo Lira, Gustavo Lira, Eleazar Lezaeta, Raul Montauban, Francisco Mardones, Luis Mate de Luna, Ramon Mujica, Servando Oyanedel, Daniel Risopatron Moreira, Roberto Renjifo, Carlos Schneider, Archibaldo Unwin, José Tomas Urmenezá, Jorge Torres Boonen, Eduardo Vidal Garcés, algunos visitantes, entre ellos los Senadores señores Pedro García de la Huerta, Anjel Guarello i Joaquin Walker Martínez, i los secretarios señores Blanquier i Cereceda.

Leida i aprobada el acta de la sesion anterior, el señor Presidente declaró iniciado el debate sobre el problema de la irrigacion del territorio nacional, i al efecto concedió la palabra al Secretario señor Cereceda, quien desarrolló una interesante conferencia sobre la influencia que una lei nacional ejerce en el desarrollo i felicidad de una nacion.

En el desarrollo de su conferencia, el señor Cereceda dió a conocer con datos estadísticos la posición relativa que nuestro pais ocupa con respecto a otros paises que han debido estudiar la solucion del problema de irrigacion nacional para subvenir a sus necesidades, i se estendió ampliamente en el estudio de los diferentes sistemas ideados para llevar a la práctica la irrigacion de las tierras, formulando en las conclusiones las ideas que, a su juicio, debería por último contener un proyecto de irrigacion.

Se levantó la sesion a las 11 P. M.

ASCANIO BASCUÑAN S. M.,  
Presidente.

*Francisco Cereceda*  
Secretario.

### Sesion 150.<sup>a</sup> extraordinaria del Instituto, celebrada el Juéves 2 de Enero de 1913

Presidida por don Ascanio Bascuñan S. M. se abrió la sesion a las 9½ P. M., con asistencia de los señores Araya, Ceppi, del Canto, Costa, Decombe, Echeverría, Flores, Heidinger, Knudsen, Lira L., Leon F., López A., Mujica, Montaubán, Mardones, Michaelsen, Mate de Luna, Munizaga A., Marin Vicuña, Marchant, Oyanedel, Pizarro, Pérez Peña, Quezada, Sotomayor C., Rojas Alvarado, Unwin, Trucco, Vidal Garcés, Vergara i los secretarios señores Blanquier i Cereceda.

El señor Presidente manifestó que el objeto de la sesión era dar a conocer i someter a la votación del Instituto, las conclusiones deducidas por el Directorio del análisis de todos los trabajos i de todas las opiniones vertidas en la discusión del tema: Organización legal de la Empresa de los Ferrocarriles.

En seguida hace dar lectura a esas conclusiones i manifiesta que, con escepcion de las del señor Knudsen, las demas son en su mayor parte concordantes.

Las conclusiones son las siguientes:

1.º La Empresa de los Ferrocarriles del Estado debe administrarse como una empresa comercial. En consecuencia, debe conferírsele toda la autonomía compatible con el régimen de nuestras instituciones. Su presupuesto debe ser independiente del presupuesto jeneral de la Nación, sin que requiera aprobación lejislativa.

2.º El principio de la responsabilidad que implica al mismo tiempo libertad i medios de acción, debe ser el principio dominante. La Dirección Jeneral de la Empresa debe, pues, estar dotada de la mayor autoridad e independencia. En este orden de ideas es indispensable evitar de un modo absoluto las influencias de la política militante en los servicios de la Empresa.

3.º La competencia del personal es de la mayor importancia para el éxito de la Empresa. Sobre la base de un número suficiente de empleados, convenientemente distribuidos, de la mejor calidad i bien rentados, se debe, pues, establecer una reglamentación rigurosa que determine la clasificación del personal en categorías, las condiciones de admisión para cada una de ellas, (instrucción primaria para los empleados inferiores, secundaria para los intermedios, universitaria o especial para los superiores), i un escalafón racional de ascensos dentro de cada categoría.

Como complemento de este programa, la Empresa debe cooperar al bienestar de su personal, sosteniendo en su favor instituciones de educación, de previsión i otras análogas; i con el objeto de interesarlo en sus resultados financieros, debe acordarle participación en las utilidades.

Con respecto a la organización misma de los servicios:

4.º La ley del 1884 era, en jeneral, satisfactoria; pero su aplicación fué sin embargo, incorrecta.

5.º De acuerdo con el principio de unidad de dirección adoptado por la gran mayoría de las empresas ferroviarias del mundo, la administración de los Ferrocarriles debe ser ejercida por un Director Jeneral auxiliado por jefes de servicios.

6.º Dentro de la autonomía de que debe estar investido el Director Jeneral, todas las cuestiones relativas al personal i la aceptación de contratos deben ser, en principio, de su exclusiva incumbencia.

7.º El Ministerio debe ser asesorado por un Consejo que dictamine sobre los diversos asuntos que deba resolver el Supremo Gobierno, que coopere al mejor servicio i fomento de los ferrocarriles, i que ejerza la fiscalización permanente de la marcha de los diversos servicios. Este Consejo estará constituido por el Director Jeneral i siete miembros de los cuales cinco por lo ménos deberán ser, como el Director, ingenieros con versación especial en algunos de los ramos de la técnica ferroviaria. Los miembros de este Consejo deberán ser rentados.

8.º La ley orgánica de los Ferrocarriles debe informar sólo las características jenerales de la organización, dejando a los Reglamentos toda la amplitud i la elasticidad convenientes para seguir de cerca las necesidades variables del servicio. Tales reglamentos deben ser suficientemente precisos para evitar la invasión de atribuciones, i su cumplimiento debe controlarse de un modo continuo.

9.º Urje dar a la Empresa los recursos necesarios para modernizar sus instalaciones i desarrollar sus medios de acción.

Para facilitar la votación, el señor Presidente acuerda hacerlo artículo por artículo. Se dá lectura al art. 1.º.

El señor Knudsen manifiesta dudas sobre la constitucionalidad de aquella disposición que dice que el presupuesto de la Empresa no requerirá aprobación lejislativa.

Se suscitó a este respecto un largo debate, en que tomaron parte los señores Knudsen, Mardo-

nes, Trucco, Marin Vicuña, Rojas, Bascuñan S. M. i otros. Como resultado de él, se aprobó la indicacion del señor Mardones, para modificar el último inciso como sigue: El presupuesto de gastos ordinarios de la Empresa no requerirá la aprobacion legislativa.

Se leyó el art. 2.º i se dió por aprobado sin discusion.

Se leyó el art. 3.º.

El señor Knudsen impugna la division del personal en categorías inabordables, las superiores desde las inferiores.

Le contesta el señor Mardones que, en principio, las categorías no son inabordables, puesto que un empleado de una categoría inferior, puede pasar a la categoría superior, sometiéndose a las «condiciones de admision» de ésta.

Tomaron parte en la discusion numerosos socios, entre los cuales los señores Blanquier, Heidinger, Marchant, Cereceda i otros abogaron porque se estableciera una clasificacion rigurosa, i especialmente porque se exigiera el título de ingeniero a los altos empleados.

Los señores Trucco i Echeverría, en perfecto acuerdo con los anteriores, creen que esto debe ser materia de reglamentacion.

Agotado el debate, el señor Trucco hace indicacion para que se reforme el art. 3.º suprimiendo la frase «Sobre la base de un número suficiente de empleados, convenientemente distribuidos, de la mejor calidad i bien rentados» i el paréntesis final del primer inciso.

Sometida a votacion, queda suprimida la frase i se conserva el paréntesis.

Se leyó el artículo 4.º.

El señor Knudsen manifiesta que la lei del 84 es la peor de todas las leyes ferroviarias, i aboga estensamente por la organizacion territorial en lugar de la de especialidades que aquélla lei establece.

Le replica el señor Mardones, diciendo que no hai establecida en ninguna parte la organizacion territorial por secciones inferiores a 2 300 kilómetros, i que no concibe tal organizacion en una red como la nuestra que es «una» en toda su estension. Por lo demas, la lei del 84 es la que rije en los ferrocarriles de casi todo el mundo.

Hacen uso de la palabra sobre el mismo tema los señores Bascuñan, Trucco, Heidinger, Echeverría i otros i, a indicacion del señor Cereceda se pasó a votar si se mantiene o no el art. 4.º.

La votacion fué nominal a pedido del señor Knudsen. Votaron por la negativa los señores Knudsen i Rojas. En consecuencia se conservó el art. 4.º en la forma propuesta por el Directorio.

Se leyó el art. 5.º.

El señor Knudsen pide que se defina lo que son jefes de servicio, o mejor que se suprima lo que a ellos se refiera, dejando al Director Jeneral en libertad de establecerlo o modificarlo a su arbitrio.

Sobre este punto i sobre si se deben o no conservar los administradores o jefes de zona, que algunos estiman incompatibles con los representantes locales de los jefes de servicio, se forma un largo debate en que toman parte los señores Trucco, Bascuñan, Araya, Echeverría, del Canto i otros.

El señor Knudsen hace indicacion para que se supriman los jefes de servicio.

El señor Trucco hace indicacion para que se agregue al artículo la frase «sin perjuicio de que se consulten jefes de zonas o se confiera al inspector de trasporte, de cada una de las secciones en que se divida la red, el carácter de jefe de zona, encargado del control, unidad i ejecucion de los servicios locales».

El señor del Canto modifica la indicacion del señor Trucco, estableciendo que uno de los jefes de servicios locales haria de jefe o administrador de zona, por ejemplo, el de explotacion.

El señor Presidente declara que se votará la indicacion del señor Knudsen i en caso que resulte rechazada, se dará por aprobada la del señor Trucco con la modificacion del señor del Canto.

Sometida a votacion la indicacion Knudsen fué rechazada; quedando en consecuencia aprobada la de los señores Trucco i del Canto.

Se leyó el art. 6.º.

Fué aprobado con la supresion de la palabra «todas», pedida por el señor Trucco.

Se leyó el art. 7.º.

El señor Knudsen opina que el Consejo debe asesorar al Director i no al Ministro.

Sobre este punto se suscitó un estenso debate, en el que tomaron parte principalmente los señores Knudsen, Trucco i Mardones.

El señor Trucco establece a grandes rasgos cuáles deben ser las funciones esenciales del Consejo.

El señor Heidinger cree que el Consejo debe asesorar al Director i que el Ministro debe ser asistido por el sub-secretario i por un cuerpo de ingenieros dependientes de éste i especialistas en la técnica ferroviaria. Hace indicacion en este sentido.

El señor Araya hace indicacion para que se vote si el Consejo debe ser del Ministro o del Director. Puesta en votacion, votaron por la afirmativa los señores Knudsen, Michaelsen, Decombe, Rojas, Flores i Araya, quedando en consecuencia rechazada.

Tambien fué rechazada la indicacion del señor Heidinger, quedando en consecuencia aprobado el artículo en la forma propuesta por el Directorio.

Se leyó el art. 8.º i fué aprobado.

Se leyó el art. 9.º i fué aprobado.

Para terminar el señor Presidente manifestó su satisfaccion por el resultado de la votacion e indica que esas conclusiones del Instituto están en un todo de acuerdo con las ideas que informan el Proyecto que elabora en la actualidad la Comision Mista de ámbas Cámaras.

El señor Presidente propone enviar las conclusiones del Instituto a la Comision Inspectora de Ferrocarriles i a la Comision Mista.

Quedó así acordado; i a pedido del señor Trucco se comisionó al señor Presidente para que las trasmitiese a dichas comisiones.

Al término de la sesion, el señor Montaubán pide un voto de aplauso a la Mesa por su labor en esta materia.

Fué acordado por unanimidad, agradeciendo el señor Presidente esta manifestacion de deferencia.

Se levantó la sesion a la 1 A. M.

ASCANIO BASCUÑAN S. M.  
Presidente.

*Pedro Blanquier*  
Secretario.