

# Sección Personal y Crónica

A CARGO DE RAÚL SIMON

## LOS GOBIERNOS DE CHILE Y LA ARGENTINA FIRMAN EL CONVENIO RESPECTO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES DE SALTA Y LONQUIMAY.

En nuestro número anterior dimos a conocer las gestiones iniciadas por el Gobierno Argentino tendientes a la firma de un convenio que determine la construcción y condiciones generales de explotación de los Ferrocarriles de Salta y Lonquimay.

Esas gestiones fueron llevadas a buen término el 26 de Abril último firmando el convenio en referencia el señor Ernesto Barros Jarpa, Ministro de Relaciones del Gobierno de Chile, y el señor Carlos Noel, Ministro en Chile de la República Argentina.

El texto del convenio es el siguiente:

*Convenio.*—“Los Gobiernos de la República de Chile y de la República Argentina, que han resuelto recíprocamente la construcción de dos líneas de ferrocarril que unirán sin trasbordo: primera, en el Norte, el puerto chileno de Antofagasta con la ciudad argentina de Salta, y seguidamente en el Sur, el puerto argentino de Bahía Blanca, por la prolongación del ferrocarril sur desde Zapala (argentino) hasta su empalme con la red sur chilena, como también el dejarlas terminadas y en condiciones de que dichas líneas puedan prestar servicios en el término de tres años a contar desde la fecha de la ratificación de este Convenio, creen llegado el momento de establecer normas que definan y orienten la política ferroviaria interoceánica.

En consecuencia, quedan establecidas las siguientes bases fundamentales para el régimen de tarifas en el transporte de mercaderías sobre las líneas a construirse:

*Primera*—En razón de la finalidad a que responden las líneas mencionadas, la base para el cálculo de las tarifas mínimas de cargas y ganados será la del costo efectivo por unidad de trabajo, o sea por tonelada kilométrica neta de transporte, es decir, por el gasto de explotación únicamente y sin ningún cargo de capital.

Cuando por un interés común deba hacerse una excepción a la norma anterior, sea para la extracción de materias primas estancadas o para el fomento de ciertas producciones, en tránsito determinado, el caso será objeto de un acuerdo especial de duración limitada.

*Segunda.*—En cada caso y de acuerdo con un estudio y determinación exacta de las condiciones de producción de los distintos artículos materia del tráfico, de sus costos de producción y de los precios de venta en los mercados de consumo, tomando en cuenta el margen que deberá resultar para el productor, se fijarán las tarifas generales o básicas en forma que el aumento que ellas signifiquen sobre la tarifa mínima concilie el interés del ferrocarril como empresa de transporte con su objetivo esencial, dejando en lo posible algún margen de retribución para el capital empleado, pero sin crear, en ningún caso, trabas para el comercio o la industria, procurando, por el contrario, que el transporte sea un factor concurrente de progreso para los mismos.

*Tercera.*—Las tarifas establecidas con el criterio precisado en la cláusula anterior, serán siempre

de naturaleza elástica en el sentido de que su aplicación estará subordinada a la posibilidad de modificaciones que consulten en cada caso las circunstancias especiales de la producción en un momento dado. Esta elasticidad deberá admitir disminuciones o aumentos, temporarios o permanentes, que permitan adaptar las tarifas, cómoda y fácilmente, a las distintas situaciones que puedan producirse, salvaguardando siempre la alta misión económica y social de las líneas internacionales.

*Cuarta.*—Las tarifas serán normalmente comunes para las mercaderías en tránsito y las mercaderías con destino a los puntos terminales o intermedios de las líneas. Únicamente se podrán establecer tarifas especiales en aquellos casos en que la propia producción local determine la necesidad de medidas de fomento, y en estos casos se buscarán, si conviene, compensaciones recíprocas. En los demás casos y cuando no haya contradicción de intereses bajo este punto de vista, las tarifas deberán tender siempre a la intensificación del tráfico general, que al mismo tiempo que fomentará las respectivas zonas productoras, contribuirá al progreso y al desarrollo de los puertos terminales.

*Quinta.*—El tren rodante afectado al tráfico común de las secciones chilena y argentina deberá ser de un tipo tal que su circulación pueda efectuarse con seguridad y sin ninguna modificación sobre todas las secciones de ambas líneas internacionales de la misma trocha.

A tal efecto se celebrará un acuerdo de carácter técnico especial, tratando de adoptar los mismos carchámetros, perfiles de rieles, llantas, enganches, frenos, etc., etc.

El intercambio de material rodante se hará aplicando las normas generales fijadas al efecto por la Convención de Berna para los ferrocarriles de la Europa Central, y con respecto a los pagos que este intercambio pueda motivar, se liquidarán sobre la base del día, vagón y en ningún caso del kilometraje.

Los Gobiernos chileno y argentino convendrán oportunamente los complementos necesarios y las aplicaciones de detalle de este acuerdo.

El presente Convenio será ratificado y las ratificaciones se canjearán en esta capital en cuanto sea posible.

En fe de lo cual los infrascritos, Ministros de Relaciones Exteriores de Chile y Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Chile, respectivamente, debidamente autorizados al efecto, firman y sellan este Convenio en doble ejemplar, en Santiago, a veinticinco de Abril de mil novecientos veintidós.—(Firmado): *Ernesto Barros Jarpa*.—*Carlos M. Noel*.

Con fecha 29 de Abril este Convenio fué aprobado por el Consejo de Estado y el 1.º de Mayo fué presentado el Mensaje en que solicita del Congreso la ratificación de este Convenio.

## DOS LEYES DE IMPORTANCIA

Reproducimos a continuación el texto de las leyes de puertos y reserva del cabotaje, cuyo efecto será trascendental en el desarrollo de los medios de transporte del país.

### OBRAS PORTUARIAS Y FERROVIARIAS

Ley número 3 835.—Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

#### PROYECTO DE LEY:

ARTICULO PRIMERO. Autorízase al Presidente de la República, por el término de diez años, para

contratar, a precio alzado, en conformidad a los proyectos de la Comisión de Puertos, aprobados ya o que sean aprobados por el Presidente de la República, y a los pliegos de condiciones que formará al efecto la misma Comisión, la terminación de las obras de abrigo del puerto de Valparaíso y de los trabajos complementarios del mismo; las obras complementarias del puerto de Antofagasta; y la ejecución de obras de mejoramiento en los puertos de Constitución, Iquique, Talcahuano, Lebu, Puerto Saavedra y Valdivia; la construcción de un malecón y de un muelle en Puerto Montt; y la construcción de un muelle y obras complementarias en Tomé y Pichilemu.

Se autoriza, asimismo, al Presidente de la República para contratar a precio alzado, en conjunto o por parcialidades, dentro del plazo de diez años, la construcción del ferrocarril de Los Queñes a Curicó, del ferrocarril que una a Parronal con el ramal de San Fernando a Pichilemu y la prolongación del ferrocarril de Hualañé a Constitución.

Estos ferrocarriles sólo podrán contratarse una vez contratadas las obras del puerto de Constitución.

ART. 2.º Las propuestas deberán pedirse en Chile y en el extranjero, primero para Valparaíso y después para las demás obras enumeradas en el artículo precedente, dentro del indicado plazo de diez años.

ART. 3.º Los precios de los respectivos contratos de construcción no podrán exceder de las sumas que a continuación se indican:

De setecientos cincuenta mil libras esterlinas (£ 750 000) para Iquique;

De setecientos cincuenta mil libras esterlinas (£ 750 000) para las obras de atraque y complementarias del puerto de Antofagasta;

De un millón cuatrocientos setenta mil libras esterlinas (£ 1 470 000) para Valparaíso;

De novecientos mil libras esterlinas (£ 900 000) para Constitución;

De novecientos veinte mil libras esterlinas (£ 920 000) para Talcahuano;

De novecientos treinta mil libras esterlinas (£ 930 000) para Lebu;

De cuatrocientas mil libras esterlinas (£ 400 000) para Puerto Saavedra;

De un millón noventa mil libras esterlinas (£ 1 090 000) para Valdivia;

De ciento cincuenta mil libras esterlinas (£ 150 000) para la construcción de un malecón y de un muelle en Puerto Montt:

De cuarenta mil libras esterlinas (£ 40 000) para la construcción de un muelle y obras complementarias de Tomé;

De cuarenta mil libras esterlinas (£ 40 000) para la construcción de un muelle y obras complementarias de Pichilemu;

De doscientas mil libras esterlinas (£ 200 000) para iniciar la construcción del ferrocarril de Los Queñes a Curicó, del ferrocarril que una a Parronal con el ramal de San Fernando a Pichilemu y la prolongación del ferrocarril de Hualañé a Constitución.

ART. 4.º Se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cincuenta mil pesos (\$ 50 000) en la terminación definitiva de los estudios necesarios para llevar a efecto las obras de construcción de Puerto Saavedra.

ART. 5.º Las obras se pagarán, a opción del Presidente de la República, en cualquiera de las formas siguientes:

a) Con el producto de la explotación de las mismas obras que se concederá por un tiempo determinado, debiendo aprobarse las tarifas y sus modificaciones por el Presidente de la República y garantizándose hasta un seis por ciento de interés anual al capital invertido.

Será motivo de preferencia para la adjudicación de las obras, en este caso, el menor tiempo que habrá de durar esta explotación.

b) Con el producto de un empréstito que rinda en dinero efectivo hasta siete millones seiscientos cuarenta mil libras esterlinas (£ 7 640 000), empréstitos cuyos bonos ganarán un interés de ocho por ciento anual y con una amortización acumulativa, también anual, de uno por ciento.

El Presidente de la República queda autorizado para emitir este empréstito por parcialidades, según las necesidades de pago de las obras contratadas.

Los fondos que produzcan los empréstitos quedarán depositados a interés en Bancos de primera clase, afectos exclusivamente al cumplimiento de los contratos respectivos y se dejará establecida esta condición en los referidos contratos.

ART. 6.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal necesarios para el emplazamiento de las obras y para la extracción de materiales destinados a su construcción, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República; las expropiaciones se harán en conformidad al procedimiento establecido en la ley número 3 313 de 21 de Septiembre de 1917, sobre obras de saneamiento.

ART. 7.º El Presidente de la República, una vez terminados los trabajos, procederá a enajenar en pública subasta los terrenos expropiados con arreglo al artículo anterior, y los que se formen como consecuencia de los trabajos ejecutados, siempre que no fueren necesarios para la explotación de las obras u otros fines de utilidad pública; el producto de la enajenación se destinará única e inmediatamente al pago de los bonos que se hubieren emitido.

Y por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévase a efecto en todas sus partes como ley de la República.

Santiago, a once de Enero de mil novecientos veintidós.—ARTURO ALESSANDRI.—*Francisco Garcés Gana.*

## RESERVA DEL COMERCIO DE CABOTAJE A LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Ley número 3 841.—Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

### PROYECTO DE LEY:

ARTICULO PRIMERO. Seis meses después de la promulgación de la presente ley, el transporte de carga entre los puertos de la República quedará reservado a las naves chilenas.

Sin embargo, el Presidente de la República podrá conceder, a título de reciprocidad, el derecho de hacer el cabotaje en las costas de la República a las naves de otras naciones sudamericanas en que se haya otorgado igual franquicia a las naves chilenas.

Las naves extranjeras que sólo accidentalmente hacen viajes a puertos chilenos, no podrán hacer el cabotaje desde la promulgación de la presente ley.

ART. 2.º Desde la fecha en que el comercio de cabotaje quede reservado a la Marina Mercante Nacional, las tarifas máximas de carga y pasajes que ríjran en este comercio, serán fijadas, anualmente, con aprobación del Presidente de la República, comprendiendo la de lanchaje y muellaje.

Las tarifas se fijarán en moneda legal de oro y podrán pagarse en esta moneda o en moneda corriente con el recargo correspondiente.

En ningún caso podrán cobrarse tarifas superiores a éstas; y la infracción será penada con una multa equivalente al cuádruple de la cantidad indebidamente percibida.

ART. 3.º Para los efectos de la presente ley, se reputará chilena la nave cuyo propietario sea chileno y residente en Chile; que esté mandada por capitanes y oficialidad chilenos; y cuya tripulación, a lo menos en sus tres cuartas partes, sea chilena.

Si el propietario de la nave fuera una sociedad, se entenderá chilena, siempre que las tres cuartas partes del capital social pertenezca a chilenos.

La dotación de cada buque será determinada por los reglamentos que dicte el Presidente de la República.

Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7 de la ley general de navegación, de 3 de Junio de 1878.

ART. 4.º Con respecto a las naves que se acojan a los beneficios de la presente ley, el Presidente de la República determinará el número de naves de cada Compañía que haga el recorrido desde Arica hasta Punta Arenas en conformidad de un reglamento que dictará al efecto.

Los vapores que hagan carrera hasta Punta Arenas deberán hacer escala en los puertos de Canales de Chiloé que determine el Presidente de la República en el reglamento respectivo.

ART. 5.º En caso de que por cualquier accidente, se produjere de hecho la paralización del tránsito a que se refiere el artículo precedente el Presidente de la República podrá autorizar a naves no comprendidas en los beneficios de esta ley para efectuar dicho tráfico, mientras sea necesario.

ART. 6.º La nave que no cumpla con las disposiciones del reglamento que se dictará en conformidad al artículo 4.º, incurrirá en una multa de uno a veinte pesos por tonelada de registro.

En caso de reincidencia, dentro del término de un año, podrá aplicarse doblado el máximo de la multa, y producida la tercera reincidencia, dentro del mismo término, podrá además privarse a la nave o empresa naviera, hasta por un año, de los beneficios de esta ley.

Las sanciones a que este artículo se refiere serán aplicadas administrativamente por la Dirección del Territorio Marítimo de Valparaíso, y de su resolución podrá recurrirse dentro del plazo de diez días al juez de turno en lo civil de Valparaíso, quien procederá breve y sumariamente.

De la multa no podrá reclamarse sin haber consignado previamente su importe en arcas fiscales.

ART. 7.º Desde la fecha de la promulgación de la presente ley, la Marina Mercante Nacional entrará a formar parte de la reserva naval.

ART. 8.º La presente ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el "*Diario Oficial*".

Y por tanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévase a efecto en todas sus partes como ley de la República.

Valparaíso, a seis de Febrero de mil novecientos veintidós.—ARTURO ALESSANDRI.—*Francisco Garcés Gana.*

## SITUACIÓN FINANCIERA DE LOS FF. CC. DEL ESTADO

El crecimiento de las entradas en la Red Sur—debido principalmente a la elevación paulatina de las tarifas, solución que fué indicada como fundamental en las discusiones y conferencias habidas en el Instituto de Ingenieros—revela que la situación económica de los FF. CC. del Estado tiende a una próxima y definitiva normalidad.

Ello queda demostrado por los datos que se expresan:

### CRECIMIENTO DE LAS ENTRADAS EN LA RED SUR

|               | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | OBSERVACIONES                            |
|---------------|------|------|------|------|--|
| Enero .....   | 6,9  | 8,1  | 10,2 | 13,5 | Cifras en millones m. cte.               |
| Febrero ..... | 6,8  | 8,9  | 10,9 | 14,0 |  |
| Marzo .....   | 9,3  | 9,9  | 13,3 | 16,4 |  |
| Abril.....    | 8,2  | 8,7  | 12,1 | .... | Se considera tarifa 1 la vigente en 1918 |
| Mayo .....    | 6,6  | 6,1  | 10,2 | .... |  |
| Junio .....   | 6,9  | 6,0  | 10,3 | .... |  |
| Julio .....   | 6,7  | 7,3  | 13,2 | .... |  |

|                        |       |       |       |                      |
|------------------------|-------|-------|-------|----------------------|
| Agosto .....           | 5,9   | 8,4   | 12,7  | .....                |
| Septiembre .....       | 7,0   | 9,1   | 13,4  | .....                |
| Octubre .....          | 8,3   | 9,8   | 12,1  | .....                |
| Noviembre .....        | 7,9   | 7,5   | 10,8  | .....                |
| Diciembre.....         | 11,3  | 10,6  | 13,5  | .....                |
| <hr/>                  |       |       |       |                      |
| Total de entradas..... | 91,98 | 100,4 | 143,0 | 178,9 Presupuesto    |
| Tarifa media .....     | 1,166 | 1,250 | 1,825 | 2,34 Tarifa vigente. |

El ejercicio financiero de ambas Redes, segun el presupuesto, será, aproximadamente, en el año en curso:

|                 | ENTRADAS | GASTOS |
|-----------------|----------|--------|
| Red Sur .....   | 178,9    | 171,9  |
| Red Norte ..... | 11,0     | 18,    |
| <hr/>           |          |        |
| TOTAL .....     | 189,9    | 189,9  |

Esta hipótesis presupuestaria está sujeta a la hipótesis de un premio del oro no inferior a 161.01% en todo el año y a una movilización en la Red Sur de 1693 millones de unidades de tráfico (Suma de T Km., P Km. y T Km E q). En condiciones económicas normales la movilización puede fácilmente alcanzar a 2 000 millones de unidades de tráfico.

#### PRÓXIMA VISITA DE 30 INGENIEROS CHILENOS A LOS FERROCARRILES DEL URUGUAY Y LA REPUBLICA ARGENTINA

Como se recordará, en Febrero último, sesenta y tres miembros de la sección Sud-americana del "Instituto of Locomotive Engineers" de Londres, perteneciente al personal técnico de los ferrocarriles argentinos y uruguayos, hicieron una visita a nuestro país invitados por la Dirección de los Ferrocarriles del Estado.

En otro número de los "ANALES" hemos reproducido la comunicación—firmada por el vice-presidente A. W. Bannatyne y el secretario J. G. Mayne—en la cual agradecían las atenciones recibidas en Chile de parte de la prensa, la Empresa de Ferrocarriles y el Instituto de Ingenieros.

Recientemente, con fecha 11 de Abril, el Director General de los FF. CC. del Estado, ingeniero Rodolfo Jaramillo, ha recibido la siguiente carta del secretario del I. of L. E., ingeniero J. G. Mayne:

Señor Ingeniero Rodolfo Jaramillo B.—FF. CC. del Estado.—Chile.

Estimado Sr. Jaramillo:

Es el deseo del Consejo de este Instituto arreglar, si es posible, para que un número de los Ingenieros de los FF. CC. de Chile, visiten los ferrocarriles de este país.

Cuando tuve el placer de verlo últimamente y conversar sobre este asunto Ud. me indicó que el mes de Noviembre sería el más conveniente. Le agradecería, por lo tanto, tuviera Ud. la bondad de darme sus ideas sobre la posibilidad o no de hacer este viaje, como también alguna indicación sobre el número de personas que harán la visita.

Puedo también afirmar a Ud. que las Compañías de FF. CC. proveerán transporte gratis a cualquier parte y las comidas se suministrarán abordo de los trenes, al mismo precio que a los empleados de los

Ferrocarriles, pero con respecto a Hoteles no puedo hacer más que prometerle que haré todo lo posible para reducir los precios de los Hoteles en los varios puntos que visiten. Habrá naturalmente que viajar mucho de noche así que el uso de Hoteles será reducido a lo mínimo.

Puede Ud. confiar en mí personalmente que haré todo en mí poder para dar a nuestros amigos de Chile un viaje de lo más instructivo y entretenido y que teniendo tan gratos recuerdos hacia Ud. hará todo lo posible para serle útil a Ud. y a su personal.

En cuanto tenga conocimiento del probable número de personas que harán la visita, estudiaré el asunto y enviaré a Ud. el costo aproximado del viaje completo.

Hay tantas cosas que arreglar que es por esto que me permito molestar a Ud. con tanta anticipación pero deseo no dejar nada sin hacer para que este viaje tenga un buen éxito. Comprendo que será difícil decir quiénes harán la visita pero si Ud. me diera un número aproximado sería suficiente.

En espera de sus gratas noticias.—Saludo a Ud. muy atte. S. S. S. (Fdo.) JORGE MAYNE. *Sec. Hon.*

A lo cual el señor Jaramillo contestó lo que sigue:

*Santiago. 22—IV.*

Señor Ingeniero J. G. Mayne.—Buenos Aires.

Estimado señor Mayne:

He tenido el agrado de recibir su atenta carta de fecha 11 del presente en la cual, recordando una conversación nuestra, me da Ud. a conocer las facilidades que las Empresas ferroviarias de aquel país concederían a un grupo de ingenieros chilenos en el caso que resolvieran visitarlas.

Al respecto me es grato contestarle que esa visita ha sido acordada y que el Consejo Administrativo de esta Empresa está resuelto a conceder todas las facilidades del caso.

El número de ingenieros visitantes será de 25 a 30. La fecha exacta de partida quedará subordinada a las necesidades del servicio, pero ella coincidirá aproximadamente con la que Ud. indica, es decir, en Noviembre próximo.

Naturalmente, al resolver este viaje, la Dirección General y el Consejo Administrativo de esta Empresa ha tomado muy en cuenta, a la vez que la atenta invitación de Ud. y las facilidades que nos ofrecen, el interés y objeto de estudio a que son acreedoras las poderosas y modernas empresas de transporte de aquel país.

Resuelta así la visita nuestra, solo nos resta agradecerle a Ud. y demás miembros del "I. of Locomotive Engineers" las molestias que se han impuesto para obtener las efectivas facilidades que las empresas argentinas nos ofrecen.

Al mismo tiempo me tomo la libertad de molestarlo en el sentido de mantener con Ud. una oportuna y constante correspondencia con el objeto de facilitar la preparación de dicho viaje. Por lo pronto, quedo en espera de los datos de costo del viaje completo, sobre una base de 25 a 30 personas, así como un programa aproximado de las visitas y recorrido por efectuar.

En consecuencia, distinguido señor Mayne, le agradezco una vez más las molestias que se ha impuesto por nosotros y, en espera de sus gratas noticias, saludo a Ud. muy atentamente.—(Fdo.) RODOLFO JARAMILLO, *Director General Interino de los FF. CC. del Estado de Chile.*

### CONGRESO SUD AMERICANO DE FERROCARRILES

En Octubre próximo deberá reunirse en Río de Janeiro el 2.º Congreso Sud Americano de Ferrocarriles. (El 1.º tuvo lugar en Buenos Aires en 1910).

En el número de Marzo de los Anales dimos a conocer la composición de la delegación nombrada por el Gobierno.

La Empresa de los Ferrocarriles del Estado, por su parte, se hará representar en este Congreso por los señores: ingeniero Alfonso López, jefe del Departamento de Transporte; ingeniero Guillermo del Canto, jefe del Departamento de Vía y Obras; ingeniero Heriberto Urzúa, jefe del Departamento de Tracción y Maestranza; ingeniero Ismael Vargas Salcedo, administrador de la I Zona; y Luis Carvajal, secretario del Consejo administrativo de la Empresa.

### NOTAS PERSONALES

*Manifiestación.*—Se ha dirigido a Copiapó, por la combinación del Sábado 22 de Abril, el Ingeniero de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, señor Carlos Krumm, a hacerse cargo de su nuevo puesto de Inspector de Transporte de la Red Norte.

Con motivo de la partida sus compañeros de la Empresa y otras relaciones le ofrecieron el Viernes 21 del mismo mes un almuerzo en el Club de la Unión al cual asistieron, entre otros, los señores René Prieto, Daniel Risopatrón, Juan Waidele, Raúl Simón, Juan Lagarrigue, W. J. Evans, Ernesto Pizarro, Ramiro Pinochet, Héctor Marchant y Pedro Godoy.

*Almuerzo.*—Con motivo del próximo matrimonio del ingeniero de los Ferrocarriles del Estado, señor Fernando Vidal, algunos de sus amigos y colegas le ofrecieron el Sábado 29 de Abril un almuerzo en el Club de la Unión. Entre otros, asistieron los señores: Fernando Vidal, Alfonso López R. G., René Prieto, Juan Waidele, Luis Carvajal, Juan Lagarrigue, Raúl Simón, Aurelio Puelna, Ramón Jara, Williams J. Evans, Luis Vial, Ernesto Illanes, Genaro Benavides, Ramiro Pinochet, Leopoldo Infante y Pablo Goldenberg.

## 2.º CONGRESO SUDAMERICANO DE FERROCARRILES (1922).

La nómina de los temas que serán discutidos en el Congreso Internacional Sud Americano de Ferrocarriles, que tendrá lugar en Río Janeiro en el mes de Septiembre próximo, es la siguiente:

### Sección A.—Vías y Obras.

Tema 1.º **Estudio, Trazados y Catastro:** Caracteres técnicos que convendría adoptar para la vinculación ferroviaria sud americana y adopción de anotaciones uniformes en los mapas y proyectos consultando las conclusiones a que ha llegado el Congreso del Mapa al millonésimo.

Tema 1.º a. (1) **Vía permanente:** Tracha más conveniente.

Tema 1.º b. Conveniencia de estudiar una red ferroviaria internacional.

Tema 2.º **Vía y accesorios:** Balastos.

Tema 3.º **Obras de arte:** Límites a adoptar para la sobrecarga en los cálculos y pruebas de puentes, en vista del aumento del peso móvil.

Tema 4.º **Estaciones y edificios:** Instalaciones más convenientes para las estaciones de empalme y trasbordo.

Tema 4.º a. **Tipos de estaciones y sus características,** según la clase de tráfico o trasbordo.

(1) La agregación de una letra minúscula a continuación del número indica un tema transferido por el primer Congreso para el segundo.



- Tema 5.º **Caminos de acceso:** Medios más económicos de transporte de los productos a las estaciones.
- Tema 5.º a. Aprovechamiento de caminos y canales afluentes a las estaciones de los ferrocarriles existentes; trenes Renard, trolley automotor, etc.
- Tema 6.º **Estaciones marítimas y fluviales con más de una trocha:** Ventajas e inconvenientes y medios de salvarlos.

## Sección B. Material y Tracción

- Tema 7.º **Material de transporte:** Vagones de acero; vagones frigoríficos.
- Tema 8.º **Locomotoras:** Estudio experimental de las locomotoras; locomotoras articuladas.
- Tema 9.º **Servicio de tracción:** Preparación profesional de los maquinistas.
- Tema 10. **Atalajes automáticos.**
- Tema 11. **Calefacción y ventilación artificial.**
- Tema 12. **Unificación técnica:** Criterio en la elección de sistema.
- Tema 12. a. **Unificación del material rodante para cada trocha.**
- Tema 13. **Electrización:** Criterio en la elección del sistema.
- Tema 14. **Servicio de agua:** Purificación de las aguas; sistemas en uso y resultados obtenidos.
- Tema 15. **Combustibles y lubricantes:** Empleo de petróleo.

## Sección C. —Explotación

- Tema 16. **Tráfico:** Compensación a que tienen derecho las empresas por uso y circulación de su tren rodante en líneas ajenas.
- Tema 16. a. **Relación entre el tráfico y el tren rodante:** Plazo para la carga y descarga de los vagones, y plazo mínimo para los transportes.
- Tema 17. **Movimiento:** Sistema de mejor distribución del tren rodante.
- Tema 17. a. (2) Medios más conducentes a la mayor celeridad para el manejo de mercaderías, tanto en las estaciones terrestres como fluviales y de empalme.
- Tema 17. b. Comodidad y celeridad para el transporte de pasajeros, en largos y cortos trayectos.
- Tema 17. c. Transportes de carga de fácil detención.
- Tema 17. d. Trenes livianos en sección de pequeño recorrido, como accesorio de los generales, automóviles, coches, motores, etc.
- Tema 17. e. Utilización de los vagones de carga.
- Tema 17. f. Confección de horarios.
- Tema 18. **Servicio de estaciones:** Influencia de las maniobras sobre la regularidad del tráfico; medios de disminuirlas.
- Tema 18. a. Trasbordes en general (por diferencia de trocha, de empresas o en líneas de frontera).
- Tema 19. **Servicio telegráfico y de seguridad:** Empleo del teléfono en la explotación.
- Tema 20. **Tarifas:** Tarifa por vagón completo; condiciones de aplicación.
- Tema 20. a. Pasajes kilométricos y boletos internacionales.
- Tema 21. **Elevadores, transportadores, e instalaciones análogas:** Régimen más conveniente para estas clases de instalaciones en el manejo de grandes cantidades de tráfico.
- Tema 21 a. Elevadores y transportadores a granel.
- Tema 22. **Ferrocarriles secundarios y ramales industriales:** Régimen de construcción y explotación.
- Tema 23. **Estadística de la explotación:** Estadística de tráfico y su empleo para determinar la capacidad necesaria del tren rodante de carga.
- Tema 23. a. Unificación de la estadística de explotación.

(2) La agregación, de letra minúscula indica un tema agregado con posterioridad.

## Sección D. Asuntos Generales

- Tema 24. **Concesiones ferroviarias:** Problemas que plantea a su respecto el diverso régimen político de los Estados para acordarlas; estado actual de la cuestión; soluciones posibles.
- Tema 24. a. **Legislación ferroviaria uniforme,** tendiente a permitir la continuidad de la circulación en las vías o redes empalmadas.
- Tema 24. b. **Medios para fomentar la construcción de los ferrocarriles particulares.**
- Tema 25. **Precio de costo de los transportes pasajeros y carga teniendo en cuenta las cargas del capital:** Sus relaciones con la tarificación.
- Tema 26. **Cartas de porte:** a. Cláusulas que las Empresas pueden establecer en las cartas de porte según la naturaleza del transporte; b. Facultades de las mismas para estipular con los cargadores el término de prescripción emergente del contrato de transporte.
- Tema 27. **Situación y retiro del personal:** Formación de las cajas de retiro.
- Tema 27. a. **Duración y reglamentación del trabajo:** Compensación del personal en los diferentes servicios.
- Tema 27. b. **Medios para fomentar el bienestar de los empleados y obreros de los ferrocarriles**
1. Instituciones de previsión; principios generales de las instituciones de retiro de seguro en favor de los empleados y obreros del ferrocarril.
  2. Instituciones de enseñanza para empleados obreros y sus hijos.
  3. Medios para facilitar a los empleados y obreros la adquisición de viviendas y facilidades para alquilarlas.
  4. Cajas de Ahorro.
  5. Cooperativas de consumos y servicios médicos.
- Tema 28. **Unificación de la estadística:** Manera de obtener la unificación de los formularios estadísticos.
- Tema 29. **Unificación de la terminología.**

**Pueden ser miembros adherentes del Congreso las instituciones públicas o privadas y las personas que acepten los Estatutos y contribuyan con la cuota de 25 fr. Los miembros adherentes tienen derecho para asistir a las reuniones y reciben gratuitamente las publicaciones oficiales.**

