

Crónica

ENTREGA DE LAS MEDALLAS DE HONOR
CORRESPONDIENTES A LOS AÑOS 1932-1933

El Martes 10 de Abril celebró sesión extraordinaria el Instituto de Ingenieros de Chile con el objeto de hacer entrega de las Medallas de Honor correspondientes a los años 1932 y 1933, a los señores Alejandro Bertrand y Alejandro Guzmán, ingenieros eminentes retirados de la vida profesional.

En la misma sesión se hizo entrega de los diplomas de Miembros Honorarios a los ingenieros antes citados y al ingeniero señor Eduardo Barriga, que obtuvo la medalla de Honor correspondiente a 1931.

Al iniciarse el acto, el Presidente del Instituto, señor Walter Müller, pronunció un conceptuoso discurso, refiriéndose a los méritos que distinguen a los señores Bertrand y Guzmán y a la significación que tiene el reconocimiento de que eran objeto tanto para ellos, como para los miembros de la institución y para la juventud estudiosa.

A continuación el señor don Luis Schmidt leyó la siguiente reseña biográfica de la labor profesional del señor Bertrand y de los cargos que desempeñó en la Administración Pública:

«En esta sesión solemne, destinada a rendir homenaje al mérito profesional, debo, por encargo del Directorio del Instituto de Ingenieros de Chile, hacer la apología del ilustre Ingeniero Don Alejandro Bertrand Huillard.

La circunstancia de encontrarse hace más de 20 años ausente del país, pudiera acaso, hacer desconocida en parte su labor por los Ingenieros jóvenes.

De cepa francesa, nació el señor Bertrand en Santiago el 17 de Diciembre de 1854. Fueron sus padres el industrial francés don Francisco Hipólito Bertrand Paraud y la señora Alfonsina Alejandrina Huillard.

Hizo sus primeros estudios en el Colegio de los Padres Franceses (Sagrados Corazones) de Santiago y en el Instituto Nacional. Pasó luego a la Universidad de Chile donde siguió con brillo y especial dedicación sus estudios profesionales hasta graduarse de Ingeniero Geógrafo, el 24 de Mayo de 1877, de Ingeniero de Minas un año más tarde, el 24 de Mayo de 1878 y de Ingeniero Civil, el 26 de Junio del mismo año. Demostró desde muy joven una inquebrantable voluntad de perfeccionar sus estudios. Bastará citar que con escasos medios de fortuna llegó a graduarse en las tres especialidades profesionales de esa época. Cabe observar que ya antes de terminar sus estudios y para ayudarse económicamente trabajó como empleado particular e ingresó después como dibujante en la Oficina Hidrográfica que en esa fecha funcionaba en Santiago.

Alto, delgado y recio de cuerpo, dotado de infatigable espíritu de trabajo y de condiciones de organizador, entró el señor Bertrand a la lucha por la vida en condiciones que hacían presagiar su éxi-

to. Sin embargo, sus primeros pasos no fueron rápidos. Quedó varios años en funciones secundarias, pero su esfuerzo tesonero le abonó paso. Se ha recordado al efecto, que en una reunión en la cual se discutían los antecedentes del joven Ingeniero, alguien, con visión profética, dijo: «no sé ni me importa saber de dónde viene, pero sé donde va».

La labor profesional del señor Bertrand ha sido particularmente descollante como Ingeniero Geógrafo. Sus exploraciones en los desiertos del norte (1884) que condensó en una notable memoria (300 páginas) sobre la Puna de Atacama, acompañada de un mapa de la zona, que abarca cinco grados geográficos, acusan un rendimiento y un sentido profesional poco comunes. Su mapa mural escolar de la República de Chile que sirvió durante muchos años para la enseñanza de la Geografía patria, constituyó un gran progreso en la mapoteca nacional. Sus estudios y exploraciones en el Territorio de Magallanes han quedado condensados en una extensa «Memoria sobre la región central de las tierras magallánicas» (1886) y durante muchos años fué lo más completo sobre la Geografía de esa zona. El plano detallado de la ciudad de Valparaíso confeccionado por encargo de la Municipalidad de ese puerto y el plano catastral de la ciudad de Santiago, trabajo este último realizado en los años 1889 y 1890, que han servido de base a los trabajos posteriores de la transformación de estas ciudades y a la fijación de sus límites de edificación. Para dar una idea del esfuerzo que representa el levantamiento del plano catastral de Santiago, bastará recordar que en cumplimiento de su cometido el señor Bertrand entregó a la Il^{ma.} Municipalidad, el plano de la capital en 66 hojas y el levantamiento de sus calles en 259 rollos. Este trabajo comprendió también

la nivelación general de la ciudad y la colocación de planchas en los cruceros de las calles que llevan anotadas su altura sobre el nivel del mar. De las obras realizadas, tanto en el plano de Valparaíso, del plano de Santiago, publicó las memorias correspondientes.

Pero, su labor geográfica más importante se encuentra, sin duda, en la Comisión de Límites con la República Argentina. En esta tarea, como Ingeniero Jefe de Comisiones, como Jefe Técnico de las Comisiones de estudio, como asesor técnico del perito Don Diego Barros Arana, y de nuestros agentes diplomáticos, y finalmente, como Jefe de la demarcación de la línea señalada por fallo del Coronel Holdich, demostró la solidez de sus conocimientos científicos, su espíritu de organización y de trabajo, en tal forma que la obra realizada, precisa y amplia constituye un verdadero título de orgullo para el país. Su labor en la Comisión de Límites fué publicada el año 1895 bajo el nombre «Estudio técnico acerca de la demarcación de límites especialmente del límite en la Cordillera de Los Andes, según se halla estipulado en los convenios internacionales entre Chile y la República Argentina».

Más tarde fué designado por el Supremo Gobierno para demarcar el límite entre las provincias de Tacna y Tarapacá, con el fin de solucionar las graves dificultades que se produjeron con motivo de pedimentos dobles de las borateras de Chilcaya hechos en los departamentos de Pisagua y Arica.

Aprobado el informe por el Supremo Gobierno se dispuso la demarcación del expresado límite. Después este trabajo fué publicado en folleto especial.

La capacidad y la experiencia adquiridas en sus trabajos geodésicos y topográficos y en varios viajes de estudio por Europa, no podrían quedar perdidas para

nuestra Universidad y el señor Bertrand, profesó durante varios años en nuestra Escuela de Ingeniería la clase de Topografía, Astronomía y Geodesia. Con motivo de la apertura de esta cátedra dió a la prensa un folleto titulado «Introducción a los cursos de Topografía y Geodesia de la Universidad de Chile».

Mientras realizaba sus viajes de estudio por Europa recibió la comisión de representar a Chile en la Asociación Geodésica Internacional que se reunió en Ginebra el año 1893. Resultado de esta comisión fué una «Memoria acerca de la formación del plano topográfico de Chile» publicado el año 1895.

Si descollante ha sido su labor como Ingeniero Geógrafo, sus actividades como Ingeniero Civil y de Minas lo colocan también entre los profesionales más distinguidos del país. En efecto, ha colaborado en el estudio y construcción de numerosas obras. le encontramos en los estudios del Ferrocarril de Iquique a la altiplanicie boliviana, como Ingeniero Ayudante de don Víctor Aurelio Lastarria, en los estudios del primer trazado entre Renaico y Victoria, con el Ingeniero don Gustavo Adolfo Flhuman, en los estudios del Dique N.º 1 de Talcahuano, como Ayudante del Ingeniero holandés don Justo Dircks, y más tarde en la dirección e inspección fiscal del alcantarillado de Santiago, trabajo este último publicado en un folleto especial.

El año 1886 fué llamado por el Presidente don Domingo Santa María a ocupar el puesto de Inspector General de Covaderas que ocupó hasta 1888.

Mientras cooperaba en la Comisión de Límites y conservando el puesto de Ingeniero Jefe de las comisiones de estudios de esta oficina, sirvió cerca de un año el cargo de Delegado Fiscal de Salitreras (1892) donde preparó una extensa y documentada memoria sobre el «Es-

tado de Propiedad Salitrera», y, también, el puesto de Director General de Obras Públicas (1895), puesto que sirvió más tarde por segunda vez en 1904-1905.

Es digno de recordar un gesto altivo del señor Bertrand en defensa de la sana doctrina y de las atribuciones de su puesto, siendo Director General de Obras Públicas, se había pedido propuestas públicas para la construcción del Ferrocarril de Paloma a San Marcos, el estudio de las propuestas demostró que la oferta más baja no era, a juicio de la Dirección, la más conveniente a la correcta ejecución de la obra y el Director General recomendó aceptar la que seguía en precio. El proponente que había hecho la oferta más baja reclamó al Gobierno, éste le oyó y el señor Bertrand, firme en su resolución, prefirió declinar su cargo antes que modificar el criterio adoptado para resolver la licitación.

Poco después se radicó en París donde actuó durante varios años como Delegado de la Industria Salitrera. Más tarde, por fallecimiento de don Enrique Budge, sirvió también como Inspector Técnico de Materiales para las adquisiciones que se hacían en Europa por cuenta del Gobierno tanto para la Dirección de Obras Públicas como para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Su actuación como Delegado de la Industria Salitrera es bien conocida. Con profundo conocimiento de la materia, con previsión y patriotismo, tocó en varias ocasiones la campana de alarma, señalando el peligro de la competencia del salitre artificial, que ha sido, como lo previó, una de las causas principales de la ruina de esta industria que fué base de la economía nacional durante casi medio siglo. Hoy se reconoce y agradece esta actitud que otrora fuera agriamente discutida.

Antes de abandonar el país y aprove-

chando su experiencia y amplio conocimiento del territorio nacional, el señor Bertrand figuró entre los organizadores y directores de varias compañías agrícolas y ganaderas en la zona austral.

No debo terminar, estimados colegas, sin poner de relieve una observación que querría dejar grabada en cada uno de vosotros. El señor Bertrand no sólo ha realizado amplia y variada labor profesional, ha dejado también en la publicación de sus estudios, memorias e informes, una estela luminosa de sus obras y una fuente permanente de consulta. La falta de publicidad constituye entre nosotros un gran vacío profesional. Ella representa el acervo, tradición y experiencia que el Instituto de Ingenieros de Chile debiera estimular para bien del gremio y del país.

Esta ligera reseña no quedaría completa si no hiciera un breve recuerdo de los compañeros de su vida de hogar.

Maduro y cuando se destacaba ya su vigorosa personalidad (1889) contrajo primeras nupcias con la señorita Mercedes Vidal y Vidal, hija del Capitán de Navío de la Armada Nacional, don Francisco Vidal Gormaz, entonces Director de la Oficina Hidrográfica. Más tarde, fallecida su esposa en París hace pocos años, se casó en segundas nupcias con la señorita Virginia Novoa.

Debe ser satisfactorio para este Ingeniero ilustre, en el ocaso de su vida octogenaria, rememorar su obra y el inmenso esfuerzo realizado que le honra, que honra a la profesión y al país. ¡Cómo han de aparecer en su recuerdo sus inquietudes de estudiante, sus exploraciones a lo largo de nuestro dilatado territorio, ya en los caliginosos desiertos del norte, ya en las congeladas tierras Magallánicas, sus visitas de inspección a las comisiones de límites durante el período álgido del trabajo a lo largo de medio continente por

sobre la inmensa cordillera, con privaciones y sacrificios que hoy no alcanzamos a comprender porque fueron realizados hace cerca de 40 años. Baste recordar que en una de estas visitas, viajó sin interrupción desde Punta Arenas, de donde salió a fines de Diciembre hasta Victoria, punto al cual llegó a fines de Mayo. Hizo este recorrido al través de ríos, hondonadas, vestisqueros, pantanos, atravesando regiones incultas y despobladas, donde el clima y la cordillera virgen oponían toda clase de dificultades.

El trabajo variado y fecundo de esta vida profesional que hemos esbozado, le ha hecho acreedor a la medalla y diploma al mérito profesional instituida por nuestra Asociación, y desde hoy, por acuerdo de sus colegas del Instituto de Ingenieros de Chile, queda el señor Bertrand consagrado y reconocido como miembro honorario de nuestra Institución y como uno de los mejores y más distinguidos exponentes de la Ingeniería nacional».

En seguida el secretario señor Manuel Ossa U., leyó el discurso del director don Carlos Schneider quien, por motivos de salud no pudo hacerlo personalmente, y que es una completa biografía del señor don Alejandro Guzmán y de los cargos que desempeñó durante su actuación profesional más activa y la labor que desarrolló en ellos. Este discurso es el siguiente.

SEÑORES.

Sea mi primera palabra para agradecer al Directorio del Instituto de Ingenieros, el inmerecido honor que me ha dispensado al designarme para dar a conocer, o mejor dicho, para recordarles la vida profesional de don Alejandro Guzmán, el distinguido Ingeniero a quien el

Directorio ha nombrado Miembro Honorario y ha acordado, por unanimidad conceder la «Medalla Anual» correspondiente al año 1933, distinción cuya importancia no se os escapará, ya que solamente se otorga a los Ingenieros retirados de la vida profesional activa que *han honrado la profesión*

Con toda propiedad, señores, podemos afirmar que don Alejandro Guzmán *ha honrado la profesión de ingeniero*, pues pocos como él, tienen una hoja de servicios más nutrida y más brillante.

Séame permitido hacer una breve reseña de los numerosos estudios y trabajos en que ha tomado parte el señor Guzmán, como también de los importantes puestos públicos que ha desempeñado en su larga y laboriosa carrera:

Nació en San Fernando el 24 de Diciembre de 1867.

Sus padres fueron don Benjamín Guzmán y doña Luisa Schremser.

Obtenido su título de bachiller en matemáticas, ingresó en 1889 al Cuerpo de Ingenieros Militares de Chile, ocupando después, el puesto de dibujante de la Oficina Hidrográfica de la Armada.

En 1893, ya en posesión de su título de Ingeniero Civil, ingresó a la Dirección General de Obras Públicas como ingeniero 2.º de los ferrocarriles; ocupó sucesivamente los siguientes puestos.

Ingeniero 1.º del Ferrocarril de Temuco a Pitrufquén (1894).

Ingeniero 1.º del F. C. de Melipilla a Quilpué, (1895).

Ingeniero de Sección F. C. Los Vilos a Illapel (1895-1896).

Ingeniero Jefe F. C. Osorno a Pich-Ropulli (1896-1900).

Ingeniero Jefe F. C. Osorno a Puerto Montt, (1900-1901).

Ingeniero F. C. Chillán a Tomé, (1901).

Ingeniero Jefe F. C. Alcones, Túnel del Arbol (1902).

Ingeniero Jefe F. C. en estudios (1904).

Inspector General de Ferrocarriles (1905-1910).

Director General de Obras Públicas, interino, (1910).

Inspector General de Ferrocarriles (1911-1912).

Director General de Obras Públicas, (1912).

Director General de los FF. CC. del Estado, (1912-1918).

Director de la Caja de Retiros y Previsión Social de los FF. CC. del Estado, (1918-1925).

Obtuvo su jubilación en el año 1925, después de 36 años de servicios en la Administración Pública.

Dentro de los dilatados servicios prestados por el señor Guzmán, es digna de mención especial, su actuación en el estudio de la variante Molle Pampa del FF. CC. de Arica a La Paz.

En efecto, acordada la liquidación del contrato de construcción de dicho Ferrocarril, que se había celebrado con el Sindicato de Obras Públicas, el Gobierno resolvió seguir los trabajos por Administración, encomendándose su dirección, con el título de Administrador, al Ingeniero don Manuel Ossa.

En esa época—1908—don Alejandro Guzmán desempeñaba el puesto de Inspector General de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas, con larga experiencia en estudio y construcción de obras ferroviarias.

Conocidas por el Gobierno las dificultades que se habían presentado para la construcción del Ferrocarril de Arica a La Paz, en la sección llamada Tinares --Ancara, es decir, desde donde se estrecha el valle del Lluta hasta alcanzar el altiplano, resolvió comisionar al señor Guzmán para que, asesorando al Administrador de los trabajos señor Manuel Ossa, se trasladara a Arica con el objeto de

buscar la mejor solución a las dificultades que se habían presentado para realizar la obra.

El señor Guzmán, después de recorrer la zona y recoger las informaciones necesarias para formarse concepto cabal del problema que se trataba de resolver, organizó diversas comisiones de estudios que, ejecutando reconocimientos instrumentales por varias rutas, traían al señor Guzmán, los datos necesarios para buscar la solución que era menester tomar.

En poco tiempo, y trabajando tesoramente, no sólo estudiando y comparando las diversas rutas posibles, sino recorriendo la zona en estudio para formarse juicio tan exacto como era posible de las condiciones del terreno, llegó a la conclusión que era menester abandonar el trazado de Jamiralla en el punto denominado Rosario, km. 40 de Arica y aprovechar la quebrada de Molle Pampa para desarrollar y subir al altiplano.

La responsabilidad que afrontó el señor Guzmán era enorme, se trataba de abandonar más de 40 kilómetros de línea hecha y ya enriada, pero las ventajas del trazado que después de muchos estudios y desvelos indicó, eran de tal manera superiores al que se abandonaba, que después de exponer claramente la cuestión y vencer algunas resistencias porque se iban a dejar perdidos algunos centenares de miles de pesos, la variante propuesta fué aceptada por el Gobierno, lo que permitió, no sólo ejecutar el Ferrocarril con una apreciable economía que se estimó en unos diez y seis millones de pesos de 18 d., sino hacer posible la realización del ansiado Ferrocarril entre Arica y La Paz.

Pocos años después de abandonado el trazado por Jamiralla, una crece del río destruyó los trabajos que alcanzaron a efectuarse y confirmó una de las razones que se tuvo para elegir la ruta que pro-

puso el Ingeniero don Alejandro Guzmán.

Pero, señores, es en la Dirección General de los Ferrocarriles, donde mejor se ha podido apreciar, no solamente las dotes del funcionario, sino los del caballero.

Don Alejandro Guzmán era para todos, un amigo, un consejero. Su inteligencia, su ecuanimidad, su rectitud, su don de gente, lo hicieron respetar y querer de todo el personal de la Empresa y esto explica la decidida cooperación que éste le prestó durante los seis años que permaneció al frente de la Dirección y que le permitió hacer labor verdaderamente fructífera.

A este respecto, debemos recordar que fué durante su administración que se dictó, en 1914, la Ley N.º 2846 de reorganización, de los Ferrocarriles del Estado la que les dió autonomía, dejando, así, de ser una carga para el Erario Nacional.

También fué en esa misma época que ingresaron al servicio de la Empresa, distinguidos Ingenieros como don Pedro Blanquiere, don Ruperto Echeverría, don Santiago Pérez Peña, don Julio Santa María y don Daniel Risopatrón.

Junto con esa Ley de reorganización, se dictó en el año 1914, la Ley de mejoramiento de la Empresa que consultaba la contratación del empréstito externo y el plan de obras.

Es cierto que éste no se pudo aplicar en ese momento, sino en pequeña parte debido a la guerra europea; pero esta Ley es la que ha servido de base para todo el mejoramiento habido en la Empresa en los años posteriores.

En fin, una de las grandes obras que se emprendieron durante la Administración del señor Guzmán, y ciertamente la de más trascendencia para los servicios ferroviarios, fué la construcción de la Maestranza Central de San Bernardo, empezada en 1916 y cuya terminación ha

significado un verdadero adelanto y-progreso para la Empresa y para el país.

Don Alejandro Guzmán se retiró de la Dirección de los Ferrocarriles, en 1918, y pasó a desempeñar el puesto de Director de la Caja de Retiros y de Previsión Social de los FF. CC. del E., donde le cupo el honor de organizar los servicios de dicha Institución con la modificación de la Ley de 1918. Desempeñando estas últimas funciones, fué cuando obtuvo su jubilación después de 30 años de servicios

Los largos años de labor y sacrificios, ya en el terreno, donde las condiciones climáticas, no siempre clementes, asechan la resistencia física del más fuerte, ya en los altos puestos administrativos, donde el desgaste intelectual y—forzoso es decirlo—las dificultades y sinsabores son inherentes a dichos puestos, nunca abatieron ni física ni moralmente al señor Guzmán, quien constituye un noble ejemplo de lo que puede un hombre de trabajo y de corazón que durante su vida entera ha dedicado todas sus energías al ennoblecimiento de su profesión y al engrandecimiento de su Patria.

Bien merecéis, señor Guzmán, la Medalla que el señor Presidente va a entregaros, como homenaje que rinde el Instituto de Ingenieros de Chile a sus méritos.

A continuación se entregó el diploma y la medalla de Honor al señor Alejandro Guzmán, que se hallaba presente, oportunidad que fué aprovechada por la concurrencia para hacerle objeto de una cariñosa manifestación.

Como el señor Alejandro Bertrand se halla actualmente en Europa, se hizo entrega de las distinciones que le han sido acordadas por el Instituto, a su nieto don Alejandro Bertrand Vergara, por cuyo intermedio se espera hacérselas llegar.

En seguida se proyectaron tres foto-

grafías del señor Bertrand, que aparece en tres edades de su laboriosa vida y en pleno trabajo profesional.

También el señor secretario dió lectura a la siguiente carta recibida del señor Bertrand, que se refiere a las distinciones otorgadas por el Instituto.

Boulogne-sur-Seine, 21 de Febrero de 1934.—Señor Presidente del Instituto de Ingenieros de Chile.—Santiago.

Señor Presidente.

Por su atenta comunicación del 9 de Enero me he impuesto, con grata emoción, del inesperado honor que ha cordado tributarme el Directorio que Ud. dignamente preside, en su sesión del 21 de Noviembre pasado.

Al manifestar a ese Directorio mis agradecimientos por la forma tan significativa y tangible, como es una medalla de honor, con que ha resuelto coronar una carrera profesional de más de medio siglo, me halaga albergar el pensamiento de que no haya sido extraño al origen de la elección de mi persona para la atribución de una insignia tan recién instituida, el recuerdo que de su antiguo profesor y jefe hayan conservado los numerosos miembros actuales del Instituto que fueron, en años ya lejanos, mis discípulos, colaboradores y sucesores.

Sintiendo que mi ausencia del país no me permita acudir a recibir personalmente en sesión especial, la medalla de honor que ha tenido a bien concederme el Directorio del Instituto, he escrito a mi nieto Alejandro Bertrand Vergara, pidiéndole se haga cargo de hacerme la remisión de aquella medalla.

Tengo el agrado, señor Presidente, de subscribirme de Ud. y demás miembros del Directorio del Instituto, con sentimientos de la más alta estimación y aprecio,

su más deferente colega y S. S.—(Firmado).—*Alejandro Bertrand*.

En esta misma sesión se hizo entrega al ingeniero señor Eduardo Barriga de un diploma que le acredita como miembro honorario de la institución, por largos años de labor profesional y valiosos servicios prestados al Instituto de Ingenieros.

Finalmente en uno de los comedores del Instituto se sirvió un cocktail a los asistentes, acto que transcurrió en un animado ambiente de cordialidad.

Asistieron a este acto, profesionales, miembros de las familias de los agraciados y un numeroso público.

La fiesta fué animada por una excelente orquesta.