

## ANALES

DEL

## INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

## OFICINA:

Calle de San Martín N.º 352 -- Casilla 487 -- Teléfono 3100

## COMISIÓN DE REDACCIÓN

DON RODOLFO JARAMILLO  
• RAÚL SIMÓNDON LUIS MATE DE LUNA  
• JUAN WAIDELE

DON WALTER MÜLLER

## SECCION EDITORIAL

## CONGRESO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El 28 de Septiembre último fué inaugurado—en el Salón de Honor de la Universidad de Chile—el Primer Congreso de los Ferrocarriles del Estado.

Si bien el Reglamento Complementario de la nueva Ley de Régimen Ferroviario aplicada en 1914 dispone, en su artículo 114, que «en el mes de Septiembre se celebrará en Santiago cada tres años, un congreso de ferrocarriles, con el objeto de **fomentar el espíritu de estudio en el personal y dar a conocer su preparación**», es la verdad, sin embargo, que este primer congreso ha debido considerar objetivos mas amplios y trascendentales que aquellos que le define la simple investigación de la preparación del personal.

No sería lógico, en realidad, dar importancia preponderante a detalles del régimen interno de la empresa o de lento mejoramiento social e intelectual de los empleados, en los momentos mismos en que la crisis financiera de los Ferrocarriles del Estado obliga a considerar problemas económicos y políticos que habrán de resolverse en una reforma o reemplazo de la actual ley de régimen ferroviario.

Por el contrario, el objetivo principal y la importancia decisiva de este Primer Congreso de Ferrocarriles reside principalmente en la manifestación del pensar del personal con respecto a los resultados de la aplicación de la ley del año 14; de las influencias separadas, en la crisis ferroviaria, de esa ley y de los efectos de la última guerra; del régimen futuro de los Ferrocarriles del Estado (administración fiscal directa o indirecta, arrendamiento o participación de los capitales particulares); y, en el orden inmediato y positivo, acerca de la conveniencia en que el Consejo Administrativo de la Empresa o un comité intermedio entre los ferrocarriles y el gobierno determine y aplique oportunamente las tarifas con entera independencia del Poder Ejecutivo.

La necesidad de resolver estas cuestiones, y el alto interés técnico y económico-político que ellas representan, habían sido ya reconocidos por el Instituto de Ingenieros. En efecto, en los años 1912 y 1913 se mantuvo abierto el debate sobre el problema ferroviario y las conclusiones deducidas fueron, en parte principal, los objetivos y considerandos que sirvieron de base a la nueva ley de régimen ferroviario sancionada en 1914 y aplicada ese mismo año. Como se sabe, la marcha de los servicios ferroviarios ha sido perturbada por diversas influencias de orden exterior, derivadas principalmente de las perturbaciones sociales y económicas traídas por la guerra, y cuyo efecto se ha manifestado en los resultados financieros, no solo de los ferrocarriles nuestros, sino también de todos los países. Pero lo que complica en nuestro caso la cuestión es la entrada en vigencia de la nueva ley de régimen ferroviario simultáneamente con la iniciación de la guerra en Europa, haciendo así casi imposible separar los efectos de la nueva ley y de las perturbaciones derivadas de la guerra en los servicios y finanzas de los Ferrocarriles del Estado. El problema se presenta, pues, tanto o más complejo que en 1912 y 1913, cuando se discutía y preparaba la ley en actual vigencia. Y es por ello que el Instituto de Ingenieros resolviera, en 1920, renovar los debates acerca del problema ferroviario, con el objeto de deducir conclusiones que permitan al Gobierno y al Congreso orientar su acción en un sentido que la acerque, por lo menos, a obtener una solución, siquiera aproximadamente exacta, del problema de los transportes. Una comisión de miembros de Instituto ha sido designada para deducir de las conferencias y debates las conclusiones respectivas y en fecha próxima esa comisión entregará su informe. Finalmente, el Instituto de Ingenieros ha participado—por medio de una segunda comisión escogida entre sus miembros—en los debates del Congreso de Ferrocarriles.

La doble investigación realizada así por el Congreso de Ferrocarriles y el Instituto de Ingenieros permitirá, en consecuencia, formular un conjunto de conclusiones en las cuales, según lo esperamos, encontrarán el Gobierno y el Congreso los antecedentes necesarios para resolver cuál será en definitiva el régimen futuro de los Ferrocarriles del Estado.

Como corporación representativa de la ingeniería nacional, el Instituto de Ingenieros se felicita de la labor efectuada por sus miembros en el Congreso de Ferrocarriles. Tanto el ingeniero señor Manuel Trucco, que lo presidió, como el ingeniero señor Carlos Valenzuela Cruchaga, a quien le cupo organizarlo, y los relatores de los diversos temas, ingenieros también en su inmensa mayoría, han hecho del Congreso de Ferrocarriles, sino la obra oficial del Instituto de Ingenieros, por lo menos la obra de una parte de sus miembros.

El éxito alcanzado en este primer Congreso de Ferrocarriles, y la participación que en ello ha correspondido al Instituto de Ingenieros, ofrece la posibilidad de organizar un gran Congreso Chileno de Ingeniería en el cual sea estudiada la participación que ofrecen al ingeniero y a las corporaciones de ingeniería el desarrollo económico y el gobierno de la Nación. La próxima inauguración de la nueva Escuela de Ingeniería ofrecerá una oportunidad de dar forma general a esta idea ya insinuada y acogida en el Directorio del Instituto de Ingenieros.

R. S.