
ANALES

DEL

INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

ACTAS

Sesión 172.ª ordinaria del Instituto, celebrada el Lunes 30 de Noviembre de 1914

Presidida por don Luis Riso Patrón se abrió la sesión a las 9.30 P. M., con asistencia de los señores Régulo Anguita, Pedro Blanquier, José Luis Coe, Ernesto Carreño, Guillermo del Canto, Vicente Costa, Alberto Decombe, Rafael Edwards, Ruperto Echeverría, Bruno Elsner, Miguel Eyquem, José del C. Fuenzalida, Pablo Goldenberg, Osvaldo Galecio, Carlos Hoerning, Javier Herreros, Alfredo Lavandero, Juan A. López, Alfonso Lopez R. J., Carlos Lanas, Leonardo Lira, Santiago Marín Vicuña, Francisco Mardones, Luis Mate de Luna, Alfredo Manzi, Raúl Montaubán, Aurelio Puelma, Wenceslao Sierra, Ernesto Singer, Julio A. Santa María, Carlos Sotomayor, Diego Silva Henríquez, José Tomás Urmeneta, Carlos Valenzuela C., del secretario señor René Prieto y de un gran número de visitantes.

Al abrirse la sesión el señor Presidente expresó que el objeto de la reunión era el de oír la conferencia que daría el ingeniero don Pedro Blanquier. Advirtió además que después de la conferencia podrían hacer uso de la palabra sobre el mismo tema, no sólo los miembros del Instituto, sino las personas extrañas a la corporación que enviaran su tarjeta a la Mesa.

Fué ofrecida la palabra al señor Blanquier, quien leyó su conferencia sobre las nuevas tarifas de los Ferrocarriles del Estado.

Inició su conferencia el señor Blanquier refiriéndose a que las tarifas que deben implantarse en un ferrocarril, que, a su juicio, son el resultado exclusivo del estudio de ese ferrocarril, de su característica de construcción y de instalación, de la naturaleza de los artículos de transporte y de la importancia relativa de éstos, tanto en valor comercial como en cantidad, y por último de su situación comercial, es decir, del lugar que ocupa con respecto a otras empresas similares.

Estima el señor Blanquier que las modificaciones introducidas en el plan de tarifas por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado obedecen a razones que justifican sobradamente ese proceder. Las tarifas que rigieron hasta el 10 del mes pasado adolecían de defectos que comprometían tanto el interés de la Empresa como del país, pues mantenía a aquélla en perpetua bancarrota y contribuían para éste a mantener la falsa situación económica que tarde o temprano tenía que derrumbarse.

Al modificar su sistema de tarificación, la Empresa, a juicio del señor Blanquier, no procedió con ánimo ligero, ya que conoce perfectamente la situación que se va a crear en el comercio y a la industria, y si resolvió tomar esta medida es porque consideró que había llegado ya el tiempo de dejar a un lado una tarificación que contenía errores intolerables.



Pasó en seguida el señor Blanquier a demostrar que el establecimiento en una empresa ferroviaria de un precio, para ciertos transportes, inferior al precio de costo, conduce a la destrucción de riquezas. La cantidad de riquezas creadas es infinitamente pequeña comparada con las pérdidas que representan a la Empresa.

Cree el señor Blanquier que no deben existir, en bien de la colectividad, tarifas de transportes que consulten precios inferiores al precio de costo y que si en alguna empresa existieran, deberían ser eliminadas en beneficio de los intereses generales del país. Es esta la razón por qué la Empresa modificó radicalmente su plan de tarifas, pues en él existían precios inferiores al precio de costo, y al dar este paso la Empresa procedió a ejecutar una obra de bienestar público.

El conferencista dió a conocer después las razones económicas y comerciales que justifican la medida tomada por la Empresa en orden a modificar sustancialmente su plan de tarifas. Reconoció que estas modificaciones traerán perturbaciones graves en industrias y negocios establecidos, pero estimó que era indispensable a la vez reconocer que los industriales o comerciantes que se verán más afectados con estas medidas son precisamente los mismos que se beneficiaban de una situación, que si bien incrementaba sus intereses, este incremento lo obtenían a costa de una destrucción de riquezas y de un empobrecimiento general de la nación.

El señor Presidente ofreció la palabra sobre el mismo tema.

Como nadie hiciera uso de ella, se levantó la sesión a las 10½ P. M.

LUIS RISO PATRÓN,
Vice-Presidente.

René Prieto,
Secretario.

Sesión 173.ª extraordinaria del Instituto, celebrada el Martes 22 de Diciembre de 1914

Presidida por don Luis Riso Patrón, se abrió la sesión a las 9 1/2 P. M., con asistencia de los señores Pedro Blanquier, Juan Blanquier, Vicente Costa, Ernesto Carreño, Ruperto Echeverría, Rafael Edwards, José del C. Fuenzalida, Agustín Gallardo, Pablo Goldenberg, Julio Lyon, Eleazar Lezaeta, Leonardo Lira, Luis Mate de Luna, Francisco Mardones, Alfredo Molina, José del C. Peña, Aurelio Puelma, Julio Santa María, Carlos Valenzuela C. y del secretario señor René Prieto.

Asistieron además varias personas[†] extrañas a la institución, entre ellas, el señor Werne Havens, invitado especialmente por acuerdo del Directorio. El señor Vice-Presidente dió la bienvenida al señor Havens y lo presentó a los miembros del Instituto.

Manifestó en seguida que el objeto de la reunión era el de oír la conferencia que daría el ingeniero don Carlos Valenzuela Cruchaga acerca de las futuras maestranzas de los Ferrocarriles del Estado, y que después del señor Valenzuela podrían hacer uso de la palabra sobre el mismo tema los miembros del Instituto y las personas extrañas a él que así lo desearan.

Ofrecida la palabra al señor Valenzuela comenzó por recordar la campaña que con tanto patriotismo como buen éxito abrió hace dos años el Instituto de Ingenieros a propósito de la reorganización de nuestros ferrocarriles.

En aquella ocasión se señaló una vez más a las maestranzas como una de las partidas más gravosas en el déficit anual de la Empresa.

La resolución del Gobierno que llamó a las casas especialistas a un concurso de planos y presupuestos de una maestraza modelo central y cuatro seccionales alcanzó un éxito lisonjero.

El primer premio de 4 000 libras se le discernió a la casa norteamericana Niles Bement Pond. Posteriormente se ha adquirido un predio de 120 hectáreas en San Bernardo para ubicar allí la maestranza central y la población obrera respectiva.

El conferencista hace notar a este propósito que la idea de concentrar los trabajos en una maestranza central colocada en la vecindad del centro del tráfico más bien que del centro geográfico de la red, y explotada directamente por la Empresa está en armonía con las prácticas usuales de Europa y EE. UU.

En seguida pasa a ocuparse de las características más importantes que resumen los progresos realizados en los últimos años por las maestranzas, a saber: la introducción de las potentes máquinas herramientas provistas de aceros rápidos, los puentes grúas, la distribución de la energía eléctrica y las herramientas neumáticas.

Sigue después describiendo en detalle el proyecto de la casa Niles, dando á conocer las ventajas que presenta en cuanto a disposición, medios de accionamiento, equipo de máquinas, elementos de transporte, etc. Al tratar de los progresos en el ramo de las máquinas herramientas el conferencista se extendió en algunas interesantes observaciones relacionadas con la introducción de los aceros rápidos y su influencia en el aumento de la velocidad y en la reducción de los costos de ejecución.

Continuando su exposición nos habla más adelante del aspecto económico de las maestranzas. En este punto el conferencista hace notar la dificultad que hay en apreciar numéricamente a cuanto ascienden las economías de las futuras maestranzas sobre las actuales en atención a la variedad inmensa de trabajos que allí se ejecutan.

Cree más racional estudiar el problema comparando las futuras maestranzas con otras de EE. UU. y Argentina, equipadas en forma análoga, tomando en cuenta, como es natural, la influencia de las circunstancias locales. Después de hacer un estudio crítico de los términos de comparación que le han servido en sus cálculos, el conferencista llega a la conclusión que las futuras maestranzas dejarán una economía anual líquida de 2 millones de pesos oro de 18d., esto es que se pagarán en tres años.

Terminada la lectura de la conferencia que fué ilustrada con gráficos y proyecciones luminosas, el señor Vice-Presidente agradeció al señor Valenzuela, a nombre del Instituto, los valiosos datos aportados al estudio de tan interesante cuestión.

No habiéndose solicitado hacer uso de la palabra, se levantó la sesión a las 10 40 P. M.

ELEAZAR LEZAETA,
Presidente accidental.

René Prieto,
Secretario.