

Sección Personal y Crónica

A CARGO DE RAUL SIMON

SECCION PERSONAL

ECOS DEL BANQUETE EN HONOR DEL MINISTRO DE INDUSTRIA Y OBRAS PUBLICAS. SEÑOR FRANCISCO MARDONES

Completamos la reseña del banquete en honor del Ministro de Industria y Obras Públicas, señor Francisco Mardones, que tuvo lugar el Domingo 15 de Julio pasado en la Escuela de Ingeniería, publicando los discursos del señor Leonardo Lira, quien ofreció el banquete; el del señor Mardones, agradeciendo la manifestación que le tributaban sus colegas y amigos y de los Presidentes de los Centros de Estudiantes de Arquitectura e Ingeniería de la Universidad de Chile.

Discurso de señor Leonardo Lira:

Cuando los sentimientos son intensos y generales, se diría que crean un ambiente algo así como un campo de fuerzas que anima el aire que respiramos. En tales casos es el alma colectiva la que piensa y dicta los conceptos y el orador es sólo el agente que presta la voz para pronunciar las palabras.

Es por esto, sin duda, que el Directorio del Instituto de Ingenieros, al designar la persona que habría de ofrecer esta manifestación, no se detuvo a discutir quien debería hacerlo. Cualquiera daría el mismo resultado.

Esa misma intensidad de sentimientos es la que me obliga a romper las prescripciones del protocolo. En este ambiente y en este sitio, yo no podría hablar con la frialdad de una ceremonia oficial.

Cuando deseo recordar la impresión que produjera la designación de nuestro presidente para desempeñar la cartera del Ministerio de Industria y Obras Públicas, viene a mi memoria la escena de una comedia del teatro francés: cuyo nombre no es del caso recordar aquí. Al comenzar un acto, aparece en escena un solo personaje que se pasea febrilmente de un extremo al otro de la pieza frotándose alegremente las manos. De súbito, se detiene y exclama: "je suis content, je suis content". Da unas dos vueltas más y vuelve a detenerse, para exclamar de nuevo: "Je suis content, je suis très content."

Y bien señores, ese día estuvimos contentos, muy contentos, y, si alguien me preguntase por qué, me colocaría en una situación difícil, porque sé que, para un hombre verdaderamente inteligente, es desagradable, es físicamente desagradable, el escuchar una alabanza. Un recuerdo de mi vida de estudiante me permitirá salir del paso. Nuestro querido profesor de cálculo, don Alberto Obrecht, inició su primera clase dictándonos los principios generales. Listos los cuadernos para tomar apuntes, don Alberto nos dijo: "Escriban, Cálculo Diferencial. El cálculo diferencial es Bien. Al fin del año, cuando hayamos pasado toda la materia, Uds. sabrán muy bien lo que es el cálculo diferencial." Así, cuando nuestro Presidente haya terminado su Ministerio, cuando haya realizado todo lo que tiene que hacer, todo lo que debe hacer, todo lo que es capaz de hacer, entonces, todos comprenderán porque nosotros estamos contentos muy contentos.

Ah! Estamos seguros de ello, porque sois una excepción a esa profunda observación psicológica que Anatole France dejara magistralmente demostrada en sus *Scenes de la vie contemporaine*: la intelectualidad es enemiga de la acción. Hay hombres que, junto con una viva inteligencia siempre aler-

ta, tienen la intuición de lo posible, poseen el valor para tomar una resolución, tienen el carácter para apoyar la acción, están animados de la voluntad para vencer las dificultades, poseen la constancia para alcanzar el éxito. Y es ésta una de las causas que explican la enorme labor que habéis realizado en el Instituto de Ingenieros, en el Consejo de Instrucción Pública, en los Ferrocarriles del Estado, en la Escuela de Ingeniería, en la Inspección de los Ferrocarriles particulares.

Para vosotros queridos alumnos, que asistís a esta manifestación la designación hecha por el Supremo Gobierno tiene el significado de una gran lección educativa. Es una característica desgraciada de las democracias el dejarse seducir por apariencias aparatosas e ignorar el verdadero valor de las personas. Vivimos en el siglo de la réclame y los hombres no esperan con dignidad que los honores vengan hacia ellos como un respetuoso homenaje, sino que tales honores se solicitan, más que se solicitan se disputan encarnizadamente con maquinaciones que rebajan el nivel moral de la República. Este que véis aquí ha tenido la energía moral para resistir durante años y años al deseo justificado de pedir para sí el puesto de trabajo a que le daban derecho sus facultades. Ha visto a la mediocridad surgir con impertinencia y la ha dejado pasar, se ha sentido herido con los errores de la incompetencia y ha preferido callar. Nunca se ha dejado tentar por la ocasión para hacer ruido alrededor de su persona y ha preferido trabajar silenciosamente consolándose con decir para sus adentros: día vendrá.

El día ha llegado: ha llegado para él y también para otro ser que yo siento que se encuentra también aquí presente, ocupando un sitio de preferencia a su costado: la compañera de su vida, la que lo ha reconfortado en la hora de la prueba, la que tiene derecho a compartir estas horas de las sanas alegrías, la que le ha hecho el soberbio presente de sus doce hijos, el más regio don que una mujer de nuestra tierra puede hacer a un hombre que trabaja por el engrandecimiento de la Patria!

Señores: En el nombre del Instituto de Ingenieros levanto esta copa: burbujea en su espuma un aplauso sonoro y entusiasta, se oculta en su fondo una estimación cariñosa y flota en su perfume el deseo de prestaros un apoyo moral si llegase para voz alguna hora difícil en la vida.

Discurso del Ministro señor Mardones

Mis amigos:

No se requiere ser un observador muy sagaz, ni era preciso haber escuchado las cariñosas y benévolas frases con que nuestro común amigo Leonardo ha traducido vuestro pensamiento, para comprender toda la magnitud del vigoroso sentimiento de afecto que habéis querido exteriorizar con este acto.

Os lo agradezco por cuanto tiene de noble y de amistoso; os lo agradezco por cuanto tiene de promesa y de estímulo.

Mi designación para el cargo de Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles, no se debe, ío comprenderéis, ni a personales merecimientos, ni a la fuerza tan pronto vigorizante, tan pronto devastadora de los intereses partidistas en los cuales no desempeño ningún rol. No es tampoco, la obra del acaso, de los azares de la buena o mala fortuna. No. Es el avance natural de una profesión que puede y debe servir al país en actividades tan importantes como las que se relacionan con el manejo directo de los intereses colectivos.

Antes que yo, otros demostraron que la ingeniería nacional está capacitada para desempeñar con acierto esta clase de actividades. Después de mí, otros confirmarán plenamente esa demostración.

No es, pues, a vuestro personal amigo a quien corresponde la honra de haber alcanzado sitio más expectable para servir al país. Es la ingeniería nacional, cuyos destinos me tenéis confiados, la que viene a cumplir patrióticos deberes desde un puesto que no se solicita ni se rechaza.

Pero, mis amigos, no confiéis demasiado en mi propia labor. No es verdad que del mismo modo que un estudiante de Cálculo diferencial e integral puede constatar al fin de un año la admirable fecundidad de este método matemático, no es verdad, digo, que al fin de mi corta permanencia en el puesto de Ministro de Estado, que nunca es larga la vida ministerial en los tiempos que corremos,—podréis vosotros constatar una abundante y provechosa labor. Observad que aquel método matemático es fecundo porque se sirve exclusivamente de la lógica racional. La labor gubernativa, en cambio, no es todo lo eficiente que sería deseable porque la lógica racional sobre la cual debe fundamentarse aquella labor para no ser efímera, se encuentra contrariada por la lógica de los sentimientos efectivos, que ejerce dominio seductor en los cuerpos colegiados y que muy a menudo logra esterilizar los más sanos y elevados propósitos.

Hay, pues, necesidad de multiplicar las actividades para realizar una labor medianamente satisfactoria, y yo no dudo que mediante la fuerza de vuestro concurso lograremos obtener algún apreciable efecto útil.

Señores: Al pasar revista a los amigos que han querido estremar su atención asistiendo a este acto, advierto la presencia de aquellos que en la tarea de cada día son mis compañeros y mis colaboradores, a muchos de los que juntos hicimos la jornada estudiantil, y en armoniosa guirnalda entrelazados a los que en aquella jornada modelaron mi individualidad y a los que hoy día escuchan mis lecciones. No toméis a mal que interrumpa la serena alegría de estos instantes para dejar ascender a raudales desde el fondo de mi alma, los efluvios del cariñoso recuerdo que conservo de aquellos de mis profesores que nos dieron ya la eterna despedida, y que con estos sentimientos vigorice esa hermosa guirnalda de generaciones diferentes que van engrosando las filas de los sostenedores del ideal universitario.

He evocado, señores, nuestra **alma mater**. Dejadme evocar ahora el nombre de otra madre incomparable. Dejadme agradeceros con toda mi alma el haber traído a participar vuestra gentileza a la compañera de mi vida, a la que en nuestro hogar es brisa de perenne primavera que mantiene frescas y lezanas las flores de las virtudes que cultivamos en el corazón de nuestros hijos.

Gracias, amigos, en su nombre, Gracias.

Discurso del Presidente del Centro de Arquitectura de la Universidad de Chile, don Eduardo Eguiguren E

Señor Ministro,

Señores

Los estudiantes de Arquitectura me han conferido el alto honor de esteriorizar su regocijo y expresar sus congratulaciones por el feliz nombramiento de nuestro querido decano, como Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles.

No podemos por menos que sentirnos llenos de alegría en este acontecimiento, que para nosotros es prueba segura que aún en el momento en que el país se siente convulsionado y lleno de inquietudes, se reconocen los méritos de los individuos.

Y es precisamente, señores, por estas inquietudes por lo que las miradas del país se dirigen a sus elementos sanos, a esos elementos, que a pesar de las vicisitudes y trastornos, se mantienen incólumes desafiando la tempestad que amenaza arrebatarlos la existencia misma.

Y como el marino que en alta mar, cuando el peligro amenaza hundir la nave portadora de su vida, busca al mejor de sus hombres para que la dirija y venza a la tempestad, así, también nosotros en

medio de tantos trastornos, de tanta inconciencia, buscamos a los hombres que nos han de poner a cubierto de mayores males y remediar los presentes, mediante la rectitud, la honorabilidad, la inteligencia y el buen sentido, que es lo que caracteriza a los hombres que ocupan los sillones ministeriales en el actual gabinete.

¡Quiera la fortuna y el criterio de los políticos mantener en sus puestos a los actuales ministros!—
¡Quiera la fortuna manteneros, señor Mardones, por largo tiempo, en la cartera que se os ha asignado.

Con ello honraréis al país y de un modo especial a nosotros los estudiantes de arquitectura por que sois nuestro profesor y nuestro decano.

Y así, podremos estar tranquilos.—Las actividades en la industria, en el comercio, en la agricultura y en todo orden de cosas se desarrollarán y esperarán confiadas, porque saben que quien cuida de ellas es persona que velará por su progreso, con brillo, inteligencia y honor, que son el lema a que ha sujetado sus actos en su vida entera.

Discurso del Presidente del Centro de Estudiantes de Ingeniería

Los Estudiantes de Ingeniería no han querido dejar pasar esta ocasión, de poder manifestar su adhesión entusiasta y sincera a nuestro Decano, y me han encargado que haga oír su voz en esta grandiosa manifestación.

La gratitud nuestra hacia don Francisco Mardones es grande, pues es el fruto de su inteligente actitud de maestro: él comprendiendo los nobles fines de la enseñanza es más bien para sus alumnos un amigo abnegado que los guía por la senda del estudio, hasta dejarles vislumbrado un seguro porvenir.

También ha sido para nosotros un gran benefactor, encontrando siempre en él la ayuda cariñosa para toda iniciativa noble que hemos auspiciado.

Es para los estudiantes universitarios un justo motivo de orgullo que en esta situación de aguda crisis nacional se haya recurrido a nuestro maestro para afrontarla: así vemos que 4 de los secretarios de Estado son miembros activos de nuestra Universidad.

Termino haciendo presente los deseos de los Estudiantes de Ingeniería, que el señor Mardones como Ministro, pueda desarrollar, esa activa labor que lo ha hecho distinguirse como maestro y hombre público.

SECCION CRONICA

LOS CONTRATOS DE OBRAS PUBLICAS

El Ministro de Industria, señor Francisco Mardones, nombrará una comisión que estudie y corrija las deficiencias del actual reglamento

Con fecha reciente el Instituto de Ingenieros ha enviado una nota al Ministro de Industria y Obras Públicas, señor Francisco Mardones, por medio de la cual le hace presente la necesidad que existe en introducir algunas reformas en la reglamentación vigente sobre contratos de obras públicas y ferrocarriles, la cual, según lo manifiesta la referida comunicación, adolece de defectos que la hacen perjudicial para los contratistas que, como lo hemos dicho en ocasiones anteriores, no pueden dar correctos cumplimiento, muchas veces, en vista de lo angustiado de los plazos de entrega de las obras respectivas.

Sabemos, por otra parte, que el señor Mardones ha tomado especial interés en la nota del Instituto de Ingenieros, iniciando de inmediato un detenido estudio de los Reglamentos de Obras Públicas y Ferrocarriles. Convencido de la necesidad que en realidad existe de proceder a un estudio más detallado de la cuestión, ha creído más conveniente nombrar una comisión que estaría compuesta de juriconsultos, funcionarios de la Dirección General de Obras Públicas y contratistas y algunos altos empleados del Ministerio de Ferrocarriles.

En los círculos interesados se ha visto con agrado la iniciativa en este sentido del Ministro señor Mardones, pues en la práctica vendrá a poner remedio a una situación que se hacía demasiado perjudicial para los contratistas de obras públicas y ferrocarriles.

NOTICIAS ECONOMICAS DE TODO EL MUNDO

Finanzas de Bélgica

Un empréstito en Francia ha sido tramitado por valor de 400 millones de francos, al 6% con amortización en 20 años.

La circulación fiduciaria alcanzaba, en Agosto último, a 7 mil 34 millones de francos.

Suecia y su marina mercante

La flota mercante de Suecia suma, a la fecha:

1 270 vapores con 955 993 toneladas

866 buques con 226 017 toneladas.

788 veleros con 100 415 toneladas.

Son, en todo, 2 924 barcos con 1 282 425 toneladas. La población de Suecia alcanza a 5 millones 900 mil habitantes. La población de Chile suma 3 millones 700 mil habitantes y el total de la marina mercante chilena alcanza aproximadamente a 70 mil toneladas.

El crecimiento del costo de la vida en Alemania

El costo de la vida crece en la siguiente proporción:

- En Junio 31 952 veces más que en 1914.
- En Julio 37 651 veces más que en 1914.
- En Agosto 109 200 veces más que en 1914.
- En Septiembre 3 063 000 veces más que en 1914.

Presupuesto de Australia

El presupuesto 1923-1924 del Commonwealth anota:

- Entradas 64,7 millones de libras.
- Gastos 63,7 millones de libras.

Aumento de la deuda pública en las naciones principales

De 1913-14 a 1922-23 la deuda pública de los principales países ha crecido:

- En Inglaterra de 716 a 7 740 millones de libras.
- En Francia de 32 881 a 388 101 millones de francos.
- En Italia de 15 137 a 117 000 millones de liras.
- En EE. UU. de 1 029 a 22 270 millones de dólares.
- En Japón de 2 44 a 3 837 millones de yens.
- En Chile de 599 a 624 millones de oro de 18 d.
- En Chile de 34 a 286 millones de billetes.
- (La deuda de Chile incluye las garantías del Estado)

La crisis agrícola en los Estados Unidos

La existencia de trigo en los EE. UU. era el 1.º de Julio de 1923 de 101 millones de "bushels", o sea, 20 millones más que el año anterior en la misma fecha.

El comité de economistas y estadísticos llamados a Washington para estudiar la crisis del trigo, llegó a la conclusión de que la crisis, su razón del aumento de la producción en Europa, no podía conjurarse en el presente año y que las siembras deberían reducirse para el próximo.

La minería en Checoslovaquia

Las exportaciones de carbón en Checoslovaquia ascendieron a 333 mil toneladas en Mayo último, con los destinos que se indican:

Exportación al Austria	143.5 mil toneladas		
» Alemania	167,3	»	»
» Hungría	19,3	»	»
» Polonia	0,3	»	»
» Suiza	0,9	»	»
» otros países	1,7	»	»
		<hr/>	
Total	333,0 mil toneladas		

Producción de carbón en Polonia

La repartición de Silesia ha permitido solucionar la situación de Polonia en relación con su provisión de combustible.

En los cuatro primeros meses de 1923 la producción de carbón ha sido:

En la Silesia polaca	9 051 027 toneladas
En el resto de Polonia	3 425 051 »
	<hr/>
Total (Enero a Abril)	12 476 078 toneladas

La producción media mensual alcanza, por consiguiente, a 3 millones de toneladas, o sea, a tres veces más de lo que produce Chile en todo un año.

El calzado inglés

En los siete meses terminados en Julio del presente año, Inglaterra ha exportado 379 docenas de pares de zapatos (leather boots and shoes). Comparando la exportación con años anteriores se tiene:

Exportación en los 7 meses de 1921	190 848 docenas de pares
1922	241 845 » »
1923	379 244 » »

Ferrocarriles suizos

Los ferrocarriles suizos dejaron en 1922, según su cuenta de Ganancias y Pérdidas, un déficit de 46 millones de francos. Los capitales invertidos y servidos por los ferrocarriles suman a la fecha 2 479 millones de francos. El total de carga trasportada ascendió en 1922 a 5 millones 891 mil toneladas.

Para los ferrocarriles del Estado de Chile, en el mismo año, se tiene: para el conjunto de las Redes Norte y Sur:

Utilidad (Cuenta Ganancias y Pérdidas) 2 millones de pesos moneda corriente.

Deuda servida 200 millones de pesos moneda corriente.

Carga transportada 4,5 millones de toneladas.

Presupuesto de Albania

El presupuesto de Albania para 1923 asciende a 21,6 millones de francos oro. De esa suma 8 millones corresponden a gastos de ejército y la gendarmería.

Concentración de la producción de trigo por el Estado de Rusia

El gobierno ruso ha formado un sindicato de exportación agrícola con el nombre de "Export-Kheh", cuyo objeto es centralizar la producción, el transporte, el almacenamiento y la distribución de las ventas del trigo y otros cereales y productos agrícolas. Las agencias del sindicato se encuentran establecidas tanto en los puertos principales del Báltico y del Mar Negro, como en Hamburgo, Berlín y Copenhague. El capital inicial fué de 100 mil "chervonetz" (equivalentes a 1 millón de rublos oro).

Los fundadores del Sindicato son el Comisariado del Comercio exterior, el Banco del Estado, la Unión Central de las Cooperativas de Consumo, la Unión Central de las Cooperativas agrícolas, el Banco Cooperativo de todas las Rusias y las instituciones correspondientes en la República de Ucrania.

Es un ejemplo de organización que, a muchos países, entre ellos nosotros, ofrece la Rusia bolchevique

LA COMPLETACION DE LA RED FERROVIARIA DEL PAIS

El Consejo de Estado, prestó su aprobación a un mensaje, que será enviado a la consideración del Parlamento nacional en el transcurso de la semana.

Al final de esta información damos el texto íntegro de las disposiciones del mensaje referido.

En el preámbulo del proyecto el Gobierno empieza por manifestar que la honda crisis financiera mundial ha impedido la destinación de las sumas necesarias para la construcción de las obras públicas que son de necesidad, entre las cuales ocupan lugar preferente las que dicen relación con la mayor viabilidad que dará al territorio nacional la cohesión que necesita para crear nuevos centros de producción y hacer fácil y expedita la circulación de la riqueza

A pesar de todo, se han arbitrado los recursos necesarios para construir las de más imprescindible necesidad; y a este propósito ha correspondido la ley que otorga 12 000 000 de pesos por año para la construcción y mejoramiento de los caminos de la República, como asimismo la ley que autoriza la construcción de obras de puertos y la de protección a la Marina Mercante Nacional.

Como factor obligado para la unidad y ejecución de este plan aparece la construcción de nuevas líneas férreas complementarias de las existentes en la actualidad; y que, sin embargo, han permanecido estagnadas en los últimos tiempos. Y es así como en los años precedentes sólo se han construido o iniciado la construcción de 174 kilómetros de vías férreas solamente.

Manifiesta, pues, que no es posible que se difiera por más tiempo la construcción de ferrocarriles que son absolutamente necesarios para estimular y favorecer el comercio en zonas agrícolas que ofrecen segura expectativa de contribuir al financiamiento de la riqueza nacional.

Como no es posible que dadas las condiciones afflictivas de la Caja Fiscal pueda contribuir el Gobierno en este sentido, estima el Ministerio de Industria que los Ferrocarriles del Estado podrán contribuir para el objeto con parte de las entradas netas de sus servicios. En efecto, hace presente la circunstancia de que la Nación ha contribuido con grandes cantidades a constituir la actual red ferroviaria del país, y es justo esperar que la Empresa pueda hoy retribuir en esta forma aquella ayuda. Para ello el momento es oportuno, pues empiezan a dar los resultados apetecidos las modificaciones introducidas en los organismos administrativos de la Empresa. Confirma esta creencia, y aún hace esperar que produzcan una rentabilidad apreciable los capitales invertidos en ella, el hecho de que en año en año disminuye el servicio de empréstitos contraídos y que expira en el año 1924. Lo demuestran también los últimos ejercicios financieros de la Empresa.

Como todas estas circunstancias permiten creer que la Empresa seguirá obteniendo utilidades en la explotación de sus líneas, y que el excedente de esas cantidades permitirá a su tiempo, la reducción de las tarifas que influyen, además, en la carestía actual de los artículos de consumo, oído el Consejo de Estado, somete a la consideración de las Cámaras el siguiente

Proyecto de Ley:

Art. 1.º Autorízase al Presidente de la República para llevar a cabo, por medio de propuestas públicas y en conformidad a los proyectos confeccionados por la Dirección General del ramo, la construcción de los siguientes ferrocarriles, enumerados de norte a sur: Pedegua a Petorca—Petorca a Chincolco, Patronal Población, Curicó a Quenes, Hualañé a Constitución, Penco a Perales, Quino a Galvarino—Galvarino a Boroa, Carahue a Puerto Saavedra, Loncoche a Villarrica, Cocule a Río Bueno—Río Bueno a Lago Ranco, Río Bueno a Maullín.

Cada cinco años el Presidente de la República decretará las nuevas líneas férreas que, previos los estudios e informes favorables del Consejo de Obras Públicas deben agregarse a la nómina de ferrocarriles especificados anteriormente.

Art. 2.º Se dará preferencia a la construcción de aquellos ferrocarriles para los cuales los vecinos interesados cedan gratuitamente al Fisco los terrenos necesarios o contribuyan con dinero o materiales a la ejecución de las obras.

Art. 3.º Se declaran de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que se requieran para la construcción de líneas férreas, estaciones y anexos, según los planos que apruebe el Presidente de la República, debiendo hacerse las expropiaciones de acuerdo con la ley número 3313 de 21 de Septiembre de 1917.

Art. 4.º La Empresa de los FF. CC. del Estado depositará en los plazos que se indican, en un Banco nacional designado por el Presidente de la República las cantidades que van a continuación y que se destinarán a la ejecución de las obras, pago de expropiaciones y gastos de inspección técnica correspondiente:

§ 1 300 000 al finalizar el cuarto trimestre de 1923, e igual suma al término de cada uno de los dos primeros trimestres de 1924.

§ 2 000 000 al finalizar el segundo y tercer trimestre de 1924 y

§ 2 500 000 al final de cada uno de los trimestres siguientes.

Art. 5.º No se podrá invertir en gastos de inspección técnica con cargo a la presente ley, más del 8% del costo de construcción de cada obra.

Art. 6.º La Dirección General de Obras Públicas girará sobre las sumas indicadas en el art. 4.º, confeccionando las planillas de pago respectivas, las que serán autorizadas por el Presidente de la República.

Art. 7.° La Empresa de los FF. CC. del Estado regulará las tarifas de los ferrocarriles que se construyan en conformidad a la presente ley, sobre la base de producir un interés de 8% de los capitales empleados y destinará este producto a constituir un fondo especial para llevar a cabo los mejoramientos y ampliaciones que exija el crecimiento del tráfico.

Santiago, ocho de Agosto de mil novecientos veintitrés.—**Arturo Alessandri.**—*F. Mardones*'.