

Sección Personal y Crónica

A CARGO DE RAÚL SIMON

SECCION CRONICA

Administración de Puertos. Un decreto de gobierno que la establece en Valparaíso

Un decreto del Ministerio de Hacienda, que firma el señor Samuel Claro Lastarria, ha establecido la Administración del Puerto de Valparaíso según las siguientes normas:

—“Teniendo presente:

Que está próxima la terminación de las obras portuarias contratadas para el mejoramiento de la bahía del puerto de Valparaíso y que parte de dichas obras puede ponerse en explotación desde luego.

Que la ejecución de esas obras portuarias se realiza comprometiéndose el crédito de la nación al objeto de facilitar el comercio; y que deben, en consecuencia, ser explotadas por el Estado a fin de obtener compensaciones de los sacrificios que ellas representan, a la vez que dar facilidades a la explotación de las mercaderías necesarias al fomento de la producción y del comercio;

Que existe pendiente de la consideración del Congreso Nacional un proyecto de ley general sobre la administración y explotación de los puertos de la República;

Que se ha autorizado al Gobierno para iniciar desde luego la explotación de varios de ellos, ultimamente, la del puerto de Valparaíso, por lo que procede organizar provisoriamente esa explotación tomando como base las líneas generales del referido proyecto;

Que la ley número 3,980, de 4 de Septiembre de 1890, declaró abolidos los gremios de jornaleros a los cuales estaba confiado el embarque y desembarque de mercaderías en la aduana del puerto de Valparaíso; y declaró, a su vez, libre el embarque y desembarque de toda clase de mercaderías;

Que, por otra parte, las disposiciones relativas a la administración del muelle fiscal de Valparaíso que estableció la ley de 19 de Enero de 1884, han dejado de ser aplicable, porque ese muelle ha desaparecido en su mayor parte.

He acordado y decreto:

Artículo 1.º La Administración y explotación del puerto de Valparaíso correrá a cargo de un administrador, asesorado por una junta local compuesta del personal siguiente:

El ingeniero administrador, que la presidirá;

El gobernador marítimo.

El administrador de la aduana de Valparaíso.

El administrador de la 1.ª Sección de los Ferrocarriles.

Un representante del comercio, prepuesto por las cámaras de comercio.

Un representante de las compañías de navegación; y

Un representante de los embarcadores.

Art. 2.º Al administrador del puerto de Valparaíso corresponderá todo lo concerniente a la conservación de las obras del puerto, al atraque y amarra de los buques a los malecones y muelles se ejecuten en las obras del puerto explotadas por el Estado; lo relativo al movimiento de carga y de mercaderías que se efectúe por dichas obras, hasta entregarlas a la aduana o a los consignatarios en su caso; al cobro y percepción de las tarifas que se fijen; proponer a la comisión de puertos el personal necesario para atender a los diferentes servicios; y, en general, todas las obligaciones y atribuciones que el decreto número 2,172, expedido por el Ministerio de Hacienda el 20 de Agosto de 1912, confiere a las juntas locales de puertos.

Art. 4.º A la Junta Local corresponderá el estudio de los presupuestos del puerto; de las ta

y derechos que deben cobrarse, con excepción de los de aduana; de los reglamentos particulares; y, por último, la resolución de todas las cuestiones que el administrador someta a su consideración, todo lo cual será sometido a su vez a la aprobación del Gobierno.

Art. 5.º El administrador del puerto de Valparaíso deberá proponer al Gobierno, dentro del plazo de un año, la forma en que debe organizarse la explotación definitiva del puerto y el reglamento de tarifas que deberá aplicarse, indicando las leyes y reglamentos vigentes que deberán modificarse en vista de las nuevas circunstancias.

Art. 6.º Deróganse los decretos números 667 y 955, expedidos por el Ministerio de Hacienda el 30 de Abril y el 31 de Mayo de 1921, respectivamente; el número 1671, expedido el 25 de Junio del año en curso; y el número 1122 de 20 de Agosto de 1912, en lo que sea contrario al presente decreto.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno.—ALESSANDRI.—Samuel Claro Lastarria.

Visto lo dispuesto en el decreto número 1128 expedido por el Ministro de Hacienda, el 22 del actual, y teniendo presente:

Que mientras se resuelve la organización definitiva de la explotación del puerto de Valparaíso es necesario proveer a la organización de dicha explotación.

Que esta organización no puede llevarse a cabo en forma definitiva sin un estudio previo de las necesidades que debe realizar el administrador que se nombre.

Que la remuneración de los servicios de este funcionario debe ser en relación con la importancia de las funciones que desempeñe y con el rendimiento de la explotación misma, debiendo dicha remuneración guardar armonía con los resultados de dicha explotación.

He acordado y decreto:

Artículo 1.º Contrátase como administrador del puerto de Valparaíso al actual administrador del puerto de San Antonio, don Javier Herreros Vergara, con la remuneración de veinticuatro mil pesos (\$ 24000) anuales, y además el dos por ciento (2%) de las utilidades de la explotación, suma que no podrá exceder de una cantidad igual a la renta fijada ni ser menor de doce mil pesos (\$ 12,000).

Art. 2.º El personal a que se refiere el ítem 131 del presupuesto de Hacienda, pasará a depender de la administración del puerto de Valparaíso.

Art. 3.º Los gastos que demande la remuneración del administrador del puerto de Valparaíso se cargarán a las entradas de la explotación, y, en lo que éstas no alcanzaren a cubrir en el presente año se deducirá del ítem 1647 del presupuesto de Hacienda.

Art. 4.º Autorízase al director del Tesoro para que suscriba en representación del Fisco la escritura pública a que se reducirá el presente decreto".

Como puede deducirse del texto del decreto, la administración queda entregada a un Ingeniero administrador asesorado por una Junta Local. Esta resolución del gobierno será sin duda un valioso antecedente para el establecimiento del régimen definitivo que determinará una Ley de Administración de Puertos.

2. Organización del servicio de Previsión Social en los FF. CC. del Estado.—Acaba de ser presentado a la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado un extenso informe, por los señores Ismael Vargas Salcedo, Ramón Luis Henríquez, Julio Molina Núñez, Dr. García Collao y Carlos Valenzuela Cruchaga, relacionado con las deficiencias del servicio sanitario y los medios de subsanarlas.

El informe deja constancia de las quejas permanentes de parte del personal a que da lugar el servicio sanitario, y hace notar que estas deficiencias son tanto de orden administrativo cuanto de orden económico.

Los informantes hacen la historia del servicio sanitario y explican cómo el propósito del legislador fué el de que existiera en la Empresa una Caja de Socorros Médicos formada con los fondos de la Empresa y del personal y destinada únicamente a proporcionar a los empleados asistencia médica me-

dicinas. Pero en la práctica, agregar, la Empresa hizo pasar esta contribución de sus empleados a fondos generales y consultó en su presupuesto, como repartición propia un servicio sanitario para atender no sólo al personal enfermo sino también al personal herido en accidentes del servicio que conforme a la Ley de Accidentes ella sola debía atender, y aún para la asistencia de los pasajeros, que le correspondía como empresario de transporte.

Esta anomalía quiso subsanarla la ley 3379 de 10 de mayo de 1918, que estableció la Caja de Retiros y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado, a cuya institución entregó el legislador la admisión y vigilancia del servicio sanitario, pero considerado solamente bajo el aspecto de caja de socorros médicos para el personal tal cual lo estableció el art. 33 de la Ley de Reorganización.

El informe muestra cómo es lógica esa determinación, ya que la Caja de Retiros está directamente manejada por empleados de la Empresa, o sea representantes directamente afectados en la buena marcha del Servicio Sanitario.

Sin embargo, en la práctica se vió que la designación y remoción del personal del Servicio Sanitario quedó en manos del Consejo Administrativo de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y la administración y vigilancia en manos del Consejo de la Caja de Retiros, creándose así un engranaje que producirá innumerables dificultades.

Tampoco se precisó, continúa el informe, la acción de las autoridades de la Empresa en el Servicio Sanitario, ni se dió una organización interna al Servicio, que consultara la suficiente libertad de acción y soltura para responder con rapidez y eficacia a las necesidades de la práctica cotidiana.

Después de algunas consideraciones respecto de la necesidad de que el Servicio Sanitario permanezca en la Caja de Retiros, la Comisión estudia las mejoras materiales indispensables para realizar un buen servicio, y las condensa en la forma siguiente:

3 hospitales con 90 camas, a \$ 1 5000 cada una: \$ 1 350 000.

10 ambulatorios, a \$ 30 000 cada uno: \$ 300 000.

2 Casas de Salud, a \$ 100 000 cada una: \$ 200 000.

20 automóviles y side-cars: \$ 150 mil.

Total: \$ 2 000 000.

Estos dos millones de pesos se obtendrían de un empréstito al 8 por ciento de interés y $\frac{3}{4}$ por ciento de amortización, contratado con la Caja de Retiros y de Previsión Social y redimibles a 40 años.

Con estas nuevas instalaciones, el presupuesto de gastos para el servicio sanitario se elevaría a 2 045 408 pesos, en la siguiente forma:

| | |
|--|-----------------|
| 90 camas de hospital, a \$ 7 000 cada una | \$ 630 000 00 |
| 40 camas de casas de salud, a \$ 3 000 cada una..... | 120 000 00 |
| 10 ambulatorios, 10 000 pesos cada uno | 100 000 00 |
| 20 automóviles | 20 000 00 |
| Servicio de la deuda de \$ 2 000 000 | 175 408 00 |
| Presupuesto actual del Servicio Sanitario..... | 1 000 000 00 |
| | <hr/> |
| Total..... | \$ 2 045 408 00 |
| | <hr/> |

La comisión estima que este presupuesto se financia con subir al 1½ por ciento la erogación del personal a contrata, de planta y a jornal y hacer que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado contribuya con una suma igual.

Entra en seguida el informe a ocuparse de la necesidad de higienizar los talleres, instalaciones material de la Empresa, del seleccionar el personal que ingresa al servicio, excluyendo a la gente enfer-

ma; de adoptar medidas de seguridad e higiene del trabajo en los talleres y termina proponiendo un proyecto de ley.

El señor García Collao informó por separado.

La Caja de Retiro.—En cuanto a las reformas de la Ley de Caja de Retiros, se consulta la posibilidad de que el personal ferroviario obtenga préstamos hipotecarios hasta por valor de \$ 10 000, para ejecutar mejoras en propiedades adquiridas por intermedio de la Caja.

Además, se otorgarán préstamos hasta de \$ 2 000 para subvenir a las crisis de la existencia.

También se amplía la facultad de adquirir propiedades raíces, restringida hoy a una sola, y prevista en la reforma a dos, siempre que el valor del dividendo no exceda a la mitad de la renta mensual.

La reforma de la ley autoriza también a los empleados jubilados para que usen las sumas provenientes del descuento obligatorio de 5 por ciento sobre sus pensiones de jubilación en la adquisición de propiedades.

También se confiere autorización a las sociedades de empleados ferroviarios con personalidad jurídica para que adquieran propiedades raíces que se destinen a servir de locales o al establecimiento de escuelas, gimnasio, cooperativas, economatos, salas de recreaciones honestas, etc.

Se consultan disposiciones tendientes a facilitar la liquidación del Fondo de Retiro a los derechos habientes; la formación de rentas entre \$ 30 00 y \$ 250.00 mensuales, a fin de asegurar la subsistencia durante la vejez o invalidez para el trabajo.

La reforma consulta la suma de \$ 90 000 para la fundación de una Biblioteca ambulante de consulta técnica y general a cargo de la Dirección de Bienestar de la Empresa.

Finalmente, se contemplan diversas medidas en la organización interna de la Caja.

3 Proyecto de reorganización de los Ministerios de Industria y Obras Públicas y de Ferrocarriles, por el cual se crean el de «Agricultura, Industria y Colonización» y el de «Vías y Obras públicas».El Ministro de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles, ingeniero señor Miguel Letelier E., ha enviado a las Cámaras el siguiente Mensaje relativo a la creación del Ministerio de Agricultura y reorganización de los Ministerios a su cargo.

«Conciudadanos del Senado y de la Cámara de Diputados:

Acogiéndose el Gobierno a la disposición del artículo 3.º de la ley N.º 3874, de 10 de Agosto último, y de acuerdo con sus propósitos de reorganizar los servicios públicos de manera de hacer más ordenada y compacta la distribución de las oficinas administrativas, someto a vuestra consideración, una vez más, la idea de reorganizar los Departamentos de Industria y Obras Públicas y de Ferrocarriles, a fin de facilitar aquellos propósitos y llevar a la práctica en esta oportunidad la creación del Ministerio de Agricultura, justificado anhelo de la opinión del país en los últimos años.

La ley de 14 de Febrero de 1914, sobre reorganización de los Ferrocarriles del Estado, el dar a éstos autonomía, disminuyó la importancia del Ministerio de Ferrocarriles reduciéndolo, en sus labores relativas a los asuntos de los Ferrocarriles del Estado en explotación, al solo despacho de los poquísimos negocios en que la ley exige el conocimiento del Ministerio y a la inspección permanente. Las labores principales del Ministerio son hoy día las que atañen a los ferrocarriles particulares, a la estadística y a la Administración del Ferrocarril de Arica a La Paz. Anexado este último al servicio de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado en conformidad a la ley, no se justificaría la existencia de un Departamento de Estado de Ferrocarriles.

Las funciones que le restan por desempeñar justifican solamente la formación de dos secciones en el Ministerio de Vías y Obras Públicas que se consulta crear con cuatro secciones, a saber: de Ferrocarriles del Estado y Estadística, de Ferrocarriles Particulares, de Caminos y de Obras Públicas Tendrán una organización especial las secciones de Ferrocarriles en atención a que estarían a su cargo las materias relacionadas con los ferrocarriles particulares, de por sí dignas de la mayor atención gu-

bernativa, y la inspección permanente del servicio de los Ferrocarriles del Estado que la ley atribuye al Gobierno.

Se ha dado mayor importancia que la que actualmente tiene a la Inspección de Caminos, da el mayor desarrollo que los trabajos de reparación y conservación de éstos, confiados al Ejecutivo ha dado la ley. Podríase así retardar o abandonar el Proyecto de crear la Dirección de Caminos que se ha propiciado anteriormente.

La Sección Industria del actual Ministerio de este nombre y la de Colonización del Ministerio de Relaciones Exteriores, formarían la base del Departamento de Agricultura, Industria y Colonización, a cargo de un Ministro del Despacho.

La creación de este Departamento de Estado es un pensamiento suficientemente justificado desde tiempo atrás; el desarrollo que en los últimos años han venido adquiriendo los servicios agrícolas, que son el embrión de los servicios de esta índole, debe ser particularmente fomentado para que en pocos años más lleguen a ser de una importancia trascendental en las actividades de la Nación.

La acción del Estado en todo lo que respecta al fomento y Dirección en general de la agricultura su intervención en la reglamentación inmediata y directa de las exportaciones de productos agrícolas en la profilaxis, en la policía sanitaria animal y vegetal y en la enseñanza, debe ser tan extensa y acuciosa como las necesidades lo reclaman para obtener éxito en la orientación agrícola del país, como ha sido en todos los países nuevos en que la acción del Estado ha obtenido el progreso en industrias madres hasta el grado en que ahora están en los países como Estados Unidos, Argentina, Nueva Zelanda y Australia, que son acabados modelos en esta materia.

Por otra parte, y como ya se ha dicho en distintas ocasiones, existe el convencimiento de que son del todo insuficientes las actividades de un hombre para poder dirigir con acierto las múltiples y variadas materias que hoy están confiadas a los Departamentos de Industria y Obras Públicas y de Ferrocarriles. Aún por acertada que se suponga la organización de las diferentes secciones la acción del Ministro no puede hacerse sentir para imprimirles el debido rumbo, porque las actividades que se desarrollan fluctúan entre ramos tan diversos que la continuidad del trabajo se reciente, aun cuando la persona que desempeñe este Ministerio conozca a fondo y tenga ideas propias de tan heterogéneas materias. En el caso real, deberá confiar las ideas directrices del ramo a los Directores de Servicio o Jefes de Secciones, y de esta suerte, el Ministro será un simple elemento para exponer ante el Congreso o en los Consejos de Gobierno las insinuaciones de sus subordinados, y para firmar, con cierto control, decretos de gastos y otras disposiciones de alta importancia sin que las entienda debidamente ni pueda medir su alcance y eficacia.

No es, pues, aceptable que una adecuada organización interna de un Departamento pueda suprimir la creación del de Agricultura; si esta idea fuera exacta, entendiéndose una organización acertada, todos los Ministerios de Estado podrían refundirse en uno solo. Si en los comienzos de la República los Departamentos estaban reducidos a tres, ello era debido a la incipiente organización y al pequeño volumen de los servicios públicos. Hoy día es imposible. Las necesidades del progreso moderno han aumentado inmensamente y han traído la complejidad y diversidad de los servicios que conviene ordenar para obtener de ellos la mayor eficacia. Por estas razones, agregadas a muchas otras que se han hecho valer en este ya divulgado asunto del Ministerio de Agricultura, estima el Gobierno que su creación es impostergable.

Como se ha dicho, el ramo de colonización se agrega al Departamento de Agricultura. Las razones que abonan esta mudanza no son tan difíciles de formular. El problema de la Colonización no tiene ahora ninguna relación con los asuntos de los negocios extranjeros; envuelve actividades de orden interno del país, estrechamente vinculadas con los servicios agrícolas y forestales, con la radicación de colonos, actividades todas éstas que se hallan en estrecho contacto con varios otros servicios dependientes directamente de la agricultura. Esto justifica ampliamente la nueva colocación que se le dará a este servicio.

Según el proyecto, se incorporarían al Departamento de Obras y Vías Públicas los servicios de instalaciones eléctricas que hoy funcionan como agregados al de Telégrafos y Teléfonos, dependientes del Ministerio del Interior; y se pasarían al conocimiento de este último Ministerio los servicios de la Oficina del Trabajo ramo que evidentemente son del resorte del Departamento en que se propone consultarlo, como quiera que a él corresponde la aplicación de las disposiciones sobre previsión social.

Igualmente, pasaría a depender directamente del Ministerio de Industria lo relacionado con la concesión de patentes de invención, servicio que depende actualmente de la Dirección de Obras Públicas sin que tengan atingencia alguna con las materias propias de tan importante repartición.

Como una de las bases de la reorganización propuesta es la de efectuar en los servicios aquellas economías compatibles con un regular y correcto funcionamiento de los mismos, habrán de quedar sin colocación algunos empleados para los cuales se consulta una gratificación de desahucio que habría conveniencia en abonar de una sola vez a fin de que con ella queden habilitados en lo posible para iniciarse en algunas actividades comerciales.

Estas economías que en el presente proyecto de reorganización de los mencionados Ministerios no son de gran importancia, pues alcanzan solo a un 11%, más o menos, de los gastos actuales, se harán más sensibles en los proyectos de reorganización de algunas dependencias que serán sometidos a vuestra aprobación. Estos proyectos se refieren a la planta de los Servicios Agrícolas y de la Dirección de Obras Públicas y forman, en su conjunto, el Plan General de reorganización que se inicia con el de los Ministerios, que se propone consultar formando un todo armónico que debe ser considerado en conjunto. El rechazo de alguno significaría la desorganización del plan que el Gobierno se propone.

En otro proyecto de ley que con esta fecha se somete a vuestra consideración, se consultan las disposiciones con arreglo a las cuales el Ferrocarril de Arica a La Paz pasará a depender de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Así lo ordena la ley orgánica de estos servicios y los aconsejan la muchas y muy poderosas razones que se expresan en detalle en el preámbulo del referido proyecto.

Con el mérito de estas consideraciones, cído el Consejo de Estado, tengo el honor de solicitar vuestra aprobación para el siguiente:

PROYECTO DE LEY: Artículo 1.º Reorganízanse los Departamentos de Estado de Industria y Obras Públicas y de Ferrocarriles en la forma establecida por la presente ley.

Artículo 2.º Habrá dos Departamentos de Estado que se denominarán: Ministerio de Obras y Vías Públicas, y Ministerio de Agricultura, Industria y Colonización, del cual formará parte la actual sección de Colonización del Ministerio de Relaciones Exteriores, el que se denominará de Relaciones Exteriores y Culto.

Cada uno de estos Departamentos estará a cargo de un Ministro del Despacho que ocuparán el sexto y séptimo lugar en el orden de precedencia, y subrogarán, respectivamente, a los Ministros de Guerra y Marina y de Obras y Vías Públicas en los casos de ausencia, enfermedad, implicancia o renuncia de éstos. En los mismos casos el Ministro de Agricultura, Industria y Colonización será subrogado por el Ministro del Interior.

Artículo 3.º Corresponderá al Ministerio de Obras y Vías Públicas:

1.º La construcción de los Ferrocarriles del Estado y la Supervigilancia de éstos de acuerdo con la ley.

2.º La concesión a particulares de permisos para establecer vías férreas destinadas al servicio del público, cualquiera que sea su medio de tracción. Las tarifas deberán someterse a la aprobación del Gobierno y el plazo de concesión no podrá exceder de noventa años, expirado el cual la vía con sus instalaciones, anexos y material rodante, pasarán al dominio del Estado.

Las autorizaciones para construir ferrocarriles internacionales, o sea, para llevar el tráfico fuera de las fronteras por empalmes con ferrocarriles de otro Estado, como asimismo las que acordaren garantía fiscal, requerirán para su validez la sanción legislativa.

3.º Permiso para instalaciones de ramales y otras líneas de uso privado que conecten con otra u otras de servicio público.

4.º La vigilancia conforme a las leyes o decretos del Gobierno, en la construcción o explotación de los Ferrocarriles Particulares.

5.º La apertura, conservación y reparación de caminos, y la construcción y reparación de puentes.

6.º La subvención que el Estado conceda a las empresas de ferrocarriles y navegación fluvial.

7.º La concesión con arreglo a la ley de permisos para la instalación de empresas eléctricas destinadas al servicio público y prórroga de las mismas.

8.º La construcción de todos los edificios nacionales conforme a los programas y con los fondos que señalen los Departamentos respectivos; y

9.º La construcción de canales, vías fluviales, muelles, malecones, de obras de agua potable, saneamiento y defensa de poblaciones, y

10.º Lo relacionado con la geografía y la carta catastral del país.

Artículo 4.º Corresponderá al despacho del Ministerio de Agricultura, Industria y Colonización:

1.º La protección y desarrollo de las industrias agrícolas, mineras y fabriles; la dirección de los establecimientos públicos pertenecientes al Estado y la supervigilancia de los establecimientos particulares que se refieran a los mismos ramos.

2.º La organización y sostenimiento de la enseñanza agrícola, minera, industrial, profesional y las demás escuelas de aplicación no atribuidas a otros Departamentos, y la vigilancia de los establecimientos particulares subvencionados.

3.º La reglamentación de la caza y pesca sin perjuicio de las atribuciones que correspondan al Ministerio de Marina en la policía de las aguas territoriales.

4.º El fomento y conservación de los bosques y reservas forestales, y reglamentar su explotación.

5.º La concesión de mercedes de agua para riego y usos industriales y domésticos.

6.º La policía sanitaria animal y vegetal y lo relativo a los abonos y semillas.

7.º Los servicios de meteorología agrícola y predicción del tiempo.

8.º Lo relacionado con la economía rural y con el crédito agrícola.

9.º Los registros de marcas de animales y la reglamentación del tránsito de éstos.

10.º La concesión de patentes de invención y los registros de marcas de fábricas; y

11.º Todo lo concerniente el ramo de Colonización e Inmigración.

Artículo 5.º El Ministerio de Obras y Vías Públicas tendrá la siguiente planta de empleados con los sueldos que se indican:

| | |
|---|-----------|
| Ministro | \$ 24 000 |
| Secretario del Ministro Estenógrafo..... | 7 800 |
| Subsecretario | 20 000 |
| Oficial de Subsecretaría..... | 3 600 |
| Oficial de Partes y Archivero..... | 6 000 |
| Ayudante | 4 200 |
| Visitador Contador..... | 12 000 |
| Jefe de la Sección Ferrocarriles del Estado y Estadística, Ingeniero..... | 12 000 |
| Sub-Jefe a cargo de la parte administrativa | 6 000 |
| Estadístico..... | 7 200 |
| Oficial 1.º..... | 3 600 |
| Oficial 2.º..... | 3 000 |
| Jefe de la Sección Particulares, Ingeniero..... | 12 000 |
| Ingeniero Electricista..... | 12 000 |
| Ingeniero Visitador..... | 10 000 |

| | |
|---|--------|
| Ingeniero 2.º..... | 6 000 |
| Dibujante | 4 800 |
| Oficial 1.º..... | 3 600 |
| Oficial 2.º..... | 3 000 |
| Jefe de la Sección Caminos y Puentes..... | 12 000 |
| Oficial 1.º..... | 3 600 |
| Oficial 2.º..... | 3 000 |
| Jefe de la Sección Obras Públicas..... | 12 000 |
| Oficial 1.º..... | 3 600 |
| Oficial 2.º..... | 3 000 |
| Portero 1.º..... | 2 100 |
| Portero 2.º..... | 1 680 |

Artículo 6.º El Ministerio de Agricultura, Industria y Colonización tendrá la siguiente planta de empleados con los sueldos que se indican:

| | |
|--|-----------|
| Ministro..... | \$ 24 000 |
| Secretario del Ministro estenógrafo..... | 7 800 |
| Subsecretario..... | 20 000 |
| Oficial de Subsecretaría..... | 3 600 |
| Oficial de Partes y Archivero..... | 6 000 |
| Ayudante..... | 4 200 |
| Jefes de las Secciones de Agricultura; de Industria y de Colonización, con \$ 12.000 cada uno..... | 36 000 |
| Tres oficiales primeros, con \$ 3 600 cada uno..... | 10 800 |
| Tres oficiales segundos, con \$ 3 000 cada uno..... | 9 000 |
| Contador del Ministerio e Inspector del régimen económico de las Escuelas Industriales y de Minas..... | 9 600 |
| Portero 1.º..... | 2 100 |
| Portero 2.º..... | 1 680 |

Artículo 7.º Los empleados a que se refiere la presente ley tendrán las atribuciones y cumplirán los requisitos que para los de su clase establece la ley de 21 de Junio de 1887, pudiendo ser Ingenieros los jefes de Sección del Ministerio de Obras y Vías Públicas, Agrónomos los Jefes de Sección de Agricultura y Colonización, y los oficiales 2.ºs niñas que acrediten competencia en dactilografía, previo concurso.

ARTICULOS TRANSITORIOS.—Art. 1.º. La provisión de los puestos consultados en la presente ley se hará con el personal en actual servicio de los Ministerio de Industria y Obras públicas, Ferrocarriles y Colonización. Los empleados que quedaran sin colocación tendrán derecho a que se les abone una gratificación de seis meses de sueldo, si tuvieren menos de cinco años de servicios, y de un año de sueldo si tuvieren más de cinco y menos de diez. Los que hubieren servido más de diez años y no pudieren acogerse a los beneficios de la jubilación tendrán derechos a un año de sueldo y a un mes de sueldo por cada año cumplido que exceda de diez. El pago se hará de una sola vez y si el empleado volviera al servicio antes de cumplirse el período que comprenda la gratificación, devolverá el saldo, o se les descontará de los sueldos por percibir en el nuevo empleo.

Art. 2.º Desde la vigencia de esta ley la Oficina del Trabajo seguirá funcionando bajo la dependencia del Ministerio del Interior; y la Oficina de Patentes de Invención del de Agricultura, Industria

y Colonización, con el siguiente personal de la Dirección de Obras Públicas que actualmente presta sus servicios en la misma oficina:

| | |
|------------------------------------|-----------|
| Ingeniero Jefe de la Oficina | \$ 15 000 |
| Dactilógrafo 3.º..... | 3 900 |
| Oficial..... | 3 300 |

Art. 3.º Se autoriza al Presidente de la República para que determine por decreto supremo las partidas o ítems, o parte de ellos, del presupuesto vigente de los Ministerios del Interior, de Relaciones Exteriores, de Culto y Colonización, de Industria y Obras Públicas y de Ferrocarriles, que corresponderá invertir en lo que resta del año a los Departamentos del Interior, Obras y Vías Públicas y Agricultura, Industria y Colonización, y los ítems de fijos o de variables con cargo a los cuales se paguen los sueldos del personal, el desahucio de empleados cesantes y los gastos que demande la instalación, en edificio fiscal, del Ministerio de Agricultura, Industria y Colonización.

Represa Catapilco. Don Francisco Javier Ovalle Errázuriz, propietario del fundo del mismo nombre, había comisionado en 1855, al ingeniero inglés Mr. Pratts Collier, para que buscara los medios de regar los terrenos del fundo, sacando agua de los ríos de La Ligua o Aconcagua y él concibió y propuso la idea de formar una represa, aprovechando las aguas de lluvia a una extensión de un 11 000 hectáreas de hoya hidrográfica, idea que fué consultada y aprobada por Mr. Campbell, constructor del ferrocarril de Santiago a Valparaíso, puesta inmediatamente en ejecución y terminada en 1859.

El estanque se encuentra ubicado en un extenso llano, a 100 metros de altitud, y se construyeron sus tranques de tierra y grada, muy pisoneada, con carretas y carretillas, aprovechando los cerrillos que se levantaban al poniente de dicho llano; el tranque principal tiene unos 400 m. de largo, entre los dos cerrillos y 14 metros de altura máxima, defendido por revestimientos de piedras sacadas interior y exteriormente, con cañerías que permiten sacar unos 12 regadores de agua, con la que se riegan unas 450 a 500 hectáreas de terrenos, aunque se encuentran más de 1000 hectáreas bajo agua.

De los extremos de los cerrillos, se apartan dos tranques más, de 600 a 700 metros de largo cada uno y 5 metros de altura máxima, que tienen bajo agua unas 750 hectáreas más de terreno, de las que no se riegan sino unas 300 hectáreas, en años lluviosos, cuando el estanque se llena, abarcando unas 150 hectáreas de superficie y almacenando, primitivamente, unos 9 millones de metros cúbicos de agua, pues hoy día se halla embancado, no habiéndosele visto seco sino 6 u 8 veces desde la construcción.

El agua proveniente de las lluvias es dirigida al estanque, por medio de canales, lo que permite impedir su entrada, una vez lleno; en el año de 1880 pasaron por el tranque enormes masas de agua en un temporal y no lo destruyeron.—L. R. P.

SECCION PERSONAL

4 El ingeniero señor Ramón Nieto fallece el 10 de Agosto.—Con profundo sentimiento fue recibida la triste noticia del fallecimiento del respetable caballero don José Ramón Nieto, eminentísimo ingeniero y servidor público que en la actualidad servía el alto cargo de director fiscal de las Obras Marítimas de Valparaíso.

El señor Nieto muere a los 74 años de edad, después de una vida dedicada por entero al servicio del país, ya sea en el desempeño de algunos cargos parlamentarios o de los más altos puestos de la administración pública.

El extinto hizo sus estudios de matemáticas, para la carrera de ingeniero civil, en el Instituto Nacional. Obtuvo su título en la Universidad, en el año 1876. Poco después fué nombrado profesor de

Matemáticas en la Escuela Militar. En 1888 fué comisionado por el Presidente Balmaceda para hacer los estudios de la laguna de Vichuquén, para la forma ión del puerto mil ta y comercai de Llico. El informe que se presentó sobre esta obra de defensa y progreso nacional, es una pieza técnica que le hizo honor al señor Nieto. Si alguna vez se ejecuta este proyecto, él se deberá a sus estudios y a su iniciativa.

Hizo los estudios preiiminares de los ferrocarriles de Pelequén a Peumo; del de Palmilla al puerto de Pichilemu; los de Angol a Traiguén, y el de Curicó a Llico. Asimismo, contribuyó poderosamente a los estudios del dique de Talcahuano y a la realización de esa obra que ha sido tan útil y valiosa al país.

Adicto a la Administración del Presidente Balmaceda, fué diputado al Congreso Constituyente de 1891, en representación del departamento de Curicó. Cooperó a la reconstitución del Partido Liberal Democrático, en la Convención de Talca, en el año 1893, habiendo sido elegido secretario del directorio general. En 1894 fué delegado por Atacama a la Exposición de Minería. En 1896 fué elegido diputado por el departamento de Copiapó. El señor Nieto propendió al progreso industrial de todo el país, y el especialmente de la provincia de Atacama.

Años después fué Ministro de Industria y Obras Públicas de la administración de don Federico Errázuriz Echaurren, y no hubo iniciativa ni obra de progreso en que el consejo y la palabra del señor Nieto no fuera escuchado con especial consideración y respeto.

Desempeñó también por algún tiempo el puesto de director de Obras Públicas, en cuyo desempeño, también el señor Nieto dejó huellas de su competencia, actividad y talento.

Cuando se iniciaron los estudios para la construcción del puerto de Valparaíso, el Gobierno del Excmo. señor Barros Luco lo nombró en la comisión encargada de redactar el proyecto. Cuando éste fué ley de la República y se contrataron los trabajos, la misma Administración, en el año 1912, lo designó como director fiscal de esta importante obra de progreso nacional.

El fallecimiento de don José Ramón Nieto producirá un gran sentimiento en todos los círculos científicos de Chile, como asimismo en nuestra sociedad.

Almuerzo en el Instituto de Ingenieros.—Con motivo del nombramiento de los señores Eduardo Montero y Ramiro Pinochet para los cargos de ingenieros de transporte en Concepción y Valdivia, respectivamente, sus amigos y colegas lo festejaron con un almuerzo de despedida que tuvo lugar el sábado 5 de Agosto en los comedores del Instituto de Ingenieros.

Asistieron los señores: Eduardo Montero, Ramiro Pinochet, Alfonso López, Juan Waidele, Fernando Vidal, Ernesto Pizarro, Jorge de la Maza, Raúl Simón, Ernesto Bollo, Joaquín Tupper, Aurelio Puelma, Luis Pérez Gacitúa, Manuel Villalón, Manuel Hinojosa, Ramón Yusseff, Luis Vial, Héctor Marchant, Carlos Navarrete y Alberto Fernández.

Manifestacion en honor del director de la escuela de Artes y Oficios, señor Ramon Montenegro R.

En el Instituto de Ingenieros se efectuó el sábado 5 de Agosto la comida con que los miembros de esta institución y un grupo de amigos, festejaban al director de la Escuela de Artes y Oficios, señor Ramón Montero, con motivo de la actuación que le cupo durante las últimas incidencias que se desarrollaron en ese establecimiento.

Al rededor de bien servida mesa tomaron colocación no menos de cincuenta comensales, ocupando los asientos de honor el festejado señor Montero, el sub-secretario del Ministerio de Industria y Obras Públicas, señor Marcial Astaburuaga, el Director de Obras Públicas don Guillermo Illanes, el presidente del Instituto de Ingenieros señor Rafael Edwards, el Decano de la Facultad de Matemáticas señor

Francisco Mardones, el director de la Escuela de Ingeniería don Gustavo Lira. Los demás asientos ron ocupados por ingenieros y profesores de la Escuela de Artes y Oficios.

A la hora de los postres ofreció la manifestación el sub-secretario del Ministerio de Industria s Astaburuaga, quien recordó las incidencias en que se había visto envuelto el señor Montero, las cu supo solucionar en forma satisfactoria.

“El señor Montero, dijo en una parte de su discurso, ha sabido discernir con precisión hasta punto debe tenerse el mantenimiento de la disciplina, con las consideraciones que a todo directo obligan para sus subordinados. De ese equilibrio de actitud resultó su acción que ha contado cor aplausos de todos los que de cerca o de lejos la siguieron”.

“Un falso espejismo, un errado contagio de ideas de renovación, expresó más adelante, fué lo engendró en un instante en la Escuela de Artes un movimiento lamentable, que la prudencia y el de su director supo conjurar y asegurar para la Escuela años de tranquilidad y de progresos”.

Terminó expresando que los que se reunían en esa mesa, conscientes de la obra del señor Mon se regocijaban de su acertada actuación.

En seguida usó de la palabra el festejado, quien agradeció la manifestación de que era objeto presando que la primera prueba de adhesión durante las incidencias de la Escuela la había recibid Gobierno, lo que lo obligaba a trabajar con un mayor tesón y entusiasmo por el progreso de ese e blecimiento.

Declaró que en presencia de la manifestación que en ese momento le tributaban sus amigos se tía verdaderamente conmovido, y que la agradecía como una prueba más de adhesión a su condi

Habló también el señor Enrique Costabal Zegers, profesor de la Escuela de Artes y Oficios, recordar que los profesores de ese establecimiento habían estado en todo momento junto al dire durante la difícil situación que tuvo que afrontar.

Finalmente usó de la palabra el Director de Obras Públicas señor Guillermo Illanes, quien exp que no era extraña la actitud observada por el señor Montero en las últimas incidencias, ya que en dos los altos puestos que había desempeñado había dejado la huella de su caballerosidad y recto proc

Asistieron los señores Rafael Edwards, Guillermo Illanes, Marcial Astaburuaga, Camilo Dor Luis Harnecker, Reinaldo Harnecker, René Prieto, Rubén Dávila, Juan Gantes, Julio Donoso, ge Lira O., Jorge Torres Boonen, Javier Herrerros V., Walter Müller, Francisco Mardones, Gustav ra, Teodoro Schmidt, Fernando Aguirre, Berth Koerting, Reinaldo Bonn, Genaro Benavides, Alé García de la Huerta, Leonardo Lira, Eduardo Aguirre, Luis Armijo, Bruno Elsner, Carlos Hoerri Alejandro Calvo, Alberto Schade, Servando Oyanedel, Carlos Alliende, Raimundo Piwonka, Rol Ovalle, Federico Frick, Wenceslao Cordero, Hernán del Río, Marcos Orrego P., Manuel Almeyda, Pérez Gacitúa, Abraham Guzmán, Guillermo Moore, Enrique Costabal, Régulo Anguita, Baldon Palma, Daniel Risopatrón, Horacio Echegoyen, Alberto Goldenberg, Alfredo Délano, Enrique Fro Francisco Lobos, Manuel Zañartu, Arturo Roldán y Washington Guerrero.

