

# ACTAS

## Sesión 270ª extraordinaria del Instituto, celebrada el Viernes 1.º de Junio de 1923

Presidida por don Francisco Márdones se abrió la sesión a las 9,30 P. M., con asistencia de señor Embajador del Brasil, don G. de Amaral, del secretario y adicto naval de la expresada Embajada, y de los socios señores José Aldea, Alberto Fernández, Juan Lagarrigue, Santiago Marín V., Walter Müller, Lorenzo de la Maza R., Víctor Navarrete, René Prieto, Hernán del Río, Daniel Risopatrón, Ricardo Simpson, Raúl Simón, Manuel Zafartu, del secretario señor Héctor Marchant y algunos visitantes.

El señor Presidente anunció que la sesión estaba destinada a escuchar la conferencia que dictará el señor Santiago Marín V. sobre "Política Ferroviaria de la América".

Concedida la palabra al señor Marín Vicuña, este inició su conferencia con algunas consideraciones generales sobre la geografía y topografía del continente para exponer a continuación el desarrollo que de un siglo a esta parte, en que se iniciaron las construcciones ferroviarias, ha tenido la red de Ferrocarriles Americana.

A continuación el señor Marín mostró a la concurrencia un cuadro detallado en que se exponía la longitud de ferrocarriles por país y además el número de kilómetros en relación con la población.

Después de disertar sobre el enorme desarrollo de los ferrocarriles en Norte América, el conferencista entró a discurrir sobre la red ferroviaria Sud Americana, que dijo cuenta hoy día alrededor de 90 000 kilómetros.

Después de dar datos sobre los diversos ferrocarriles sud-americanos, estudió la situación de ferrocarril intercontinental llamado a unir toda la América, y que en realidad se encuentra bastante avanzado, ya que casi todas las capitales sud-americanas están ya unidas por el riel.

En el curso de su conferencia se refirió el señor Marín a la política adoptada por algunos Estados para estimular la construcción de ferrocarriles, criticando la que ha resultado más gravosa, sobre todo en Canadá, Colombia y Venezuela, y que consiste en garantizar con un tanto por ciento fijo los capitales invertidos.

Terminó el señor Marín invitando a los concurrentes a interrogarlo sobre el tema tratado, lo que dió lugar a un interesante debate en que terciaron el señor Presidente, el señor del Río, el señor Navarrete y algunos otros asistentes.

Se levantó la sesión a las 11 P. M

DANIEL RISOPATRON,  
Presidente accidental

HECTOR MARCHANT,  
Secretario.

## Sesión 271ª ordinaria del Instituto, celebrada el Viernes 24 de Agosto de 1923

Presidida accidentalmente por el director don Daniel Risopatrón se abrió la sesión a las 6¼ P. M con asistencia de los señores Reinaldo Bonn, Alberto González Echeñique, Carlos Hoerning, Vicente Izquierdo P., Ernesto Lyon, Ernesto Leyser, Francisco Leighton, Walter Musswitz, Walter Müller, Víctor Navarrete, de los secretarios señores Marchant y Orrego y algunos visitantes.

Léida y aprobada el acta de la sesión anterior, se dió cuenta:

1.º De haber fallecido los miembros perpetuos de Instituto señores José Luis Coo y José Antonio Colombet; y el socio activo señor Carlos Rivera.

2.º De haber sido aceptado miembro perpetuo del Instituto el señor Fernando Vial Prieto; socios activos los señores Frank N. Waple, Luciano Claude S., Roberto Tupper H., Wilhelmus Kamp y Gastón Heriberto Páez; y socios pasivos los señores Guillermo Anguita A., Germán Claro Velasco, Ronaldo Meredith H., Raúl Tejeda L. y Francisco Pastene

El señor Risopatrón concedió la palabra al señor Ernesto Leyser, quien desarrolló su anunciada conferencia sobre "Un nuevo coche de ferrocarril movido por benzol".

Empezó el señor Leyser diciendo que las características de este coche eran su sencillez, economía, reducido costo, larga duración y carencia de sacudidas en los movimientos, lo que se consigue por medio del aire comprimido.

Por medio de interesantes proyecciones luminosas, mostró los modelos que ya se han usado en Quito y en algunas ciudades de Dinamarca.

El combustible que se usa en estos coches puede ser bencina, benzol, bencina pesada, parafina y otros combustibles semejantes.

Explicó en seguida la forma en que en estos coches se realiza el cambio de velocidades; ya que el procedimiento usado en los automóviles y camiones de un piñón movable no ha resultado en la gran masa de un coche de ferrocarril. En el coche de que se trata se usa para el cambio de velocidades, los que son accionados por aire comprimido. Las sacudidas se evitan por que los engranajes giran constantemente y el cambio se hace con mayor suavidad. Por medio de proyecciones, el señor Leyser mostró dibujos que indicaban claramente el curioso dispositivo empleado con este objeto.

En seguida el conferencista dió algunos datos sobre las dimensiones, potencia y velocidad de los coches que se construyen y que para un coche término medio con 100 HP. y corriendo en horizontal representan velocidades de 80 kilómetros por hora para el coche solo; 75 kilómetros por hora con un remolque y 68 kilómetros por hora con dos remolques.

En cuanto a consumo se llega a 200 grs. de bencina por HP. hora; a 300 grs. de bencina pesada por HP. hora y 320 grs. de parafina por HP.

Terminó el señor Leyser mostrando la importancia que este coche tiene para tráfico suburbano y para ramales.

Después de un ligero debate en que tomaron parte los señores Orrego, Hoerning y Müller, el señor Presidente agradeció al señor Leyser su interesante conferencia y levantó la sesión a las 7½ P. M.

FRANCISCO MARDONES  
Presidente.

HECTOR MARCHANT,  
Secretario

