

# Sección Personal y Crónica

A CARGO DE RAÚL SIMON

## SECCION CRONICA

### INFORME SOBRE LA 3.ª REUNION DE LA COMISION DE COMUNICACIONES Y DE TRANSITO

París, 15 de Septiembre de 1922.

#### SEÑORES DELEGADOS:

La Comisión Consultiva y Técnica de Comunicaciones y de Tránsito ha celebrado su tercera reunión en Ginebra desde el 30 de Agosto hasta el 2 de Septiembre del corriente año.

La lista de asuntos a tratar, remitida a los delegados, era excesiva, sobre todo si se tiene en cuenta que las Sub-Comisiones formadas por individuos de la Comisión, debían también celebrar sus sesiones en el mencionado espacio de tiempo.

Como se verá por este resumen, no se ha llegado todavía a conseguir resultados prácticos en lo que respecta a las diversas cuestiones planteadas. Esto procede de muchos motivos que son, a nuestro juicio, la multitud de asuntos propuestos, que dividen, naturalmente, la atención de los delegados y desvían cada vez más el objetivo de una Comisión creada, en principio, solamente para asegurar la libertad de Comunicaciones y de Tránsito, sin deber ocuparse en ciertos detalles, como, por ejemplo, el tráfico del opio en los puertos francos, asunto presentado en esta reunión y ligado muy someramente con el citado fin de la Comisión, la falta de una revisión previa de los asuntos propuestos, la cual motiva que la atención de los comisionados se ocupe en trabajos inútiles o se encamine a soluciones imposibles, embotando la actividad de los miembros de la Comisión; y lo que es más grave, porque esto afecta al funcionamiento de todas las Asambleas en que se encuentran representados diferentes países: sucede rara vez que una reforma verdaderamente interesante, verdaderamente digna de reflexión y de examen no lesionen un interés cualquiera, y desde el momento en que esta reforma, por muy teórica y desinteresada que sea, hace entrar en juego las nacionalidades y la política de las nacionalidades resulta irrealizable. De ello hemos tenido un ejemplo ahora: el proyecto extraordinariamente atractivo que presentó un delegado italiano acerca de la utilización de fuerzas hidráulicas y la cesión mutua de ellas entre distintos países, (cuestiones, de las que ya he tenido el honor de informar a VV. SS. en mi Nota de 20 de Abril último) ha encontrado, como ya lo hacía yo observar, la oposición sistemática del Gobierno suizo, que veía, en ese proyecto, un ataque a su libertad de acción. Este asunto que figuraba en el orden del día debía tratarse en dicha reunión. Ha sido imposible desarrollarle de manera práctica y viable, y al fin, se ha solido-citado una información suplementaria que retrasará todavía la solución.

No debemos desesperar, sin embargo, a pesar de la lentitud en llegar a resultados. Algunos de los trabajos emprendidos son de gran trascendencia, y por lo mismo, no pueden realizarse en un día. Creo que **la cuestión de honor para esta Comisión será preparar y poner en práctica un Convenio General acerca de los ferrocarriles.** Más adelante trataré otra vez de esta importante materia, pero, primero expondré algunos otros puntos interesantes examinados.

Entre los acuerdos de las últimas reuniones, los que parece tendrán algún resultado son: en lo que concierne a dos de los Convenios de Barcelona, diremos que tienen ya la ratificación de once Estados

mientras que en Abril último, sólo uno había hecho la ratificación. Se ha requerido con urgencia a los demás países que firmaron estos Convenios para que procedan, sin tardanza, a ratificarlos. Asimismo la campaña emprendida para lograr la **supresión de los pasaportes** o por lo menos la mayor facilidad respecto a las formalidades que deben acompañarlos, ha dado ya sus frutos, puesto que en Europa **dos países han suprimido los pasaportes y más de diez han suprimido el visado de éstos.** Ha quedado asegurada una conexión más eficaz entre las grandes Comisiones Fluviales del Danubio, Oder y Niémen creadas por los Tratados de Paz, y la Comisión de Comunicaciones, lo cual será provechoso para la relación internacional por vías acuáticas. El Convenio Internacional **sobre navegación aérea**, del que hemos hablado en Notas precedentes ha entrado ya en vigor, y la Comisión Internacional correspondiente ha celebrado su primera reunión.

Se ha tratado de un asunto muy interesante relativo al Gobierno de la Sarre. El territorio de la Sarre, con arreglo al Tratado de Versalles, está regido por una Comisión que representa a la Sociedad de las Naciones, compuesta de un miembro francés, otro no francés, oriundo de dicho territorio de la Sarre y residente en el mismo, y de tres miembros más pertenecientes a países distintos de Francia y Alemania. El año último esta Comisión solicitó adherirse al Convenio de Berna de 1890 sobre **transportes por vías férreas**, pero esta demanda encontró una gran oposición por parte del Gobierno alemán y entonces la Comisión de Gobierno de la Sarre se vió obligada a pedir a la Sociedad de las Naciones que intervenga para llegar a una conciliación, pues el Gobierno alemán no quiere que los transportes por vía férrea entre el territorio de la Sarre y Alemania estén sometidos al régimen de transportes internacionales y no reconoce a dicha Comisión de Gobierno atribuciones para representar a la red de los ferrocarriles de la Sarre. Después de una discusión jurídica bastante larga, la Comisión de Comunicaciones y de Tránsito ha decidido nombrar una Comisión de investigación para intentar resolver las diferencias apuntadas y presentar un informe sobre este punto.

Después se trató de las resoluciones concernientes a transportes tomadas en la Conferencia de Génova, que se celebró últimamente entre los Estados europeos, y de la necesidad de que dichos acuerdos se extiendan, para su aplicación, a los demás Estados miembros de la Sociedad de las Naciones que no tomaron parte en la mencionada Conferencia de Génova.

Citaremos también entre los asuntos examinados las cuestiones relativas al **Trato Equitativo en las relaciones de Comercio, y al tráfico del opio en los puertos francos.**

Entre las disposiciones adecuadas para asegurar este Trato Equitativo en las relaciones de Comercio, cuyo principio se estableció en el Tratado de Versalles, y que es uno de los fines más importantes de la Sociedad de las Naciones, se han examinado por la Comisión de Comunicaciones, los relativos a **funcionamiento de los puertos, a la igualdad de trato, a los navíos pertenecientes a las partes contratantes, tanto en lo referente al acceso a los citados puertos, impuestos, derechos de aduana, como a la igualdad de estos derechos en las distintas Aduanas de un país.**

En fin, la discusión se entabó acerca del Convenio **sobre Vías Férreas** prescrito en el artículo 379 del Tratado de Versalles y que debe comprender todos los Convenios particulares ya existentes o que puedan existir, y extenderse al mundo entero.

A este objeto, la existencia del Convenio de Berna de 1890 podía originar alguna confusión, por su carácter internacional, pero ha quedado ya bien aclarado que este Convenio de Berna, vigente en toda Europa y cuya revisión debe efectuarse en el mes de Mayo de 1923, será considerado como uno de los Convenios particulares de que se ha hablado: por la extensión de sus aplicaciones y de su reglamentación el Convenio de Berna será el séptimo del Convenio General.

Este tendrá como principal finalidad el Contrato Único de Transporte y la prohibición formal de las reducciones privadas en las tarifas y no se ocupará de las relaciones de los ferrocarriles con el público. El principio fundamental que inspirará este Convenio General será la fijación del derecho internacional en materia de transportes por vía férrea. Este derecho se encuentra disperso en múltiples Convenios particulares, pues no ha sido nunca codificado. Además como estos Convenios fueron redactados por e-

pecialistas que emplean las expresiones propias de cada país, resulta una gran confusión y se encuentran términos difícilmente explicables. En el Convenio General los principios esenciales, con sus definiciones correspondientes, serán expuestos al comienzo de aque-

Insensiblemente ha ido tomando cuerpo este trabajo y para evitar el inconveniente de los plazos fijados por el Tratado de Versalles y por la Conferencia de Barcelona, que, si fuesen respetados, no servirían más que para producir un trabajo hecho de prisa y por consiguiente poco meditado, la Comisión ha resuelto dividir el Convenio General en dos grandes partes: la primera que será presentada a los Gobiernos en los plazos fijados comprenderá las reglas generales de derecho y los principios en que ha de fundarse el Convenio; y la segunda parte será el Convenio propiamente dicho.

Después de un largo y fecundo debate, la Comisión ha llegado a un acuerdo sobre los diferentes puntos que debe abarcar el Convenio, reconociéndose que el orden de las cuestiones que más puede favorecer la claridad de aquel es el siguiente: 1. Régimen de las estaciones internacionales, cuando dos ferrocarriles de distintos países se tocan y están obligados a efectuar dichos cambios; acuerdos acerca de los horarios, etc. 2. Empleo recíproco de locomotoras y otros vehículos, y cesiones de corriente eléctrica. En esta parte se insertará el gran proyecto de cesiones mutuas de corriente, si se llega al acuerdo sobre este punto. 3. Una de las cuestiones más importantes en el tráfico internacional; el contrato de transportes. 4. La cuestión de tarifas en el tráfico internacional, así como la unificación de las tarifas nacionales. 5. Reglas para la percepción de ingresos en las estaciones, para las administraciones ferroviarias y para la organización de oficinas de compensación. 6. Litigios que se originen con motivo del contrato de transportes y fijación de las correspondientes indemnizaciones y 7. Disposiciones generales, relación de la Sociedad de las Naciones con las Administraciones particulares y contratos entre los Estados y las Administraciones.

Como se vé, el trabajo es excesivamente vasto y necesita largas discusiones. Se ha convenido en comenzar las reuniones a partir del próximo mes de Diciembre, para avanzar con la mayor rapidez posible en esta labor de importancia considerable que ha de ser el título de gloria más legítimo de esta Comisión Técnica de Comunicaciones y de Tránsito.

Dios que. a VV. SS.

FRANCISCO AMUNATEGUI.

### EL CENTENARIO DE LA MUERTE DE HERSCHEL

El 25 de Agosto de 1822 Sir William Herschel murió a la edad de 84 años. Nativo de Hanover, aunque naturalizado en Inglaterra, es el astrónomo más eminente que haya producido Alemania. Vino a Londres a la edad de 18 años. No recibió educación en escuelas ni en universidades. En sus horas de descanso cultivó el estudio de astronomía por medio de telescopios contruidos por él mismo. En 1781 se hizo notable por su descubrimiento del planeta Urano, el primer planeta descubierto en tiempos modernos y la recompensa que recibió fué el nombramiento de astrónomo del Rey, puesto que conservó durante 40 años. Durante su carrera fué asistido por su hermana Carolina y tuvo la satisfacción de terminar su vida viendo a su hijo John continuando el progreso de la astronomía.

Cuando en 1774 Herschel dirigió su primera mirada al firmamento la astronomía era un estudio descuidado. Cien años antes Sir Isaac Newton, por su descubrimiento de la ley de gravitación, demostró la verdad del sistema formulado por Copérnico, y los matemáticos del siglo XVIII han enseñado cómo el movimiento de la Luna y de los planetas no son inexplicables de acuerdo con dicha ley universal. Esta tarea fué necesaria, aunque puso a la astronomía virtualmente como una parte de las matemáticas y transfirió la atención de los astrónomos al estudio de las llamadas estrellas fijas como convenientes puntos de referencia para la medida de las posiciones de los planetas.

Herschel no descuidó el estudio de los planetas, pero concentró su atención al campo de la astronomía estelar. En el curso de sus investigaciones realizó descubrimientos de suma importancia. Uno de estos

descubrimientos fué el movimiento del sol y el sistema solar en el espacio; esto demostró que el sol no es sino una estrella entre muchas otras. Otro de sus descubrimientos fué el de las estrellas binarias o dobles estrellas moviéndose de acuerdo con la ley de Newton, demostrando así que todo el sistema solar es un cosmos y la esencial unidad del universo material.

Al principio de su carrera de astrónomo, Herschel formuló, como el último objeto de sus investigaciones, el conocimiento de la construcción del firmamento. Con el fin de encontrar la extensión del universo estelar ideó su famoso método de "arqueología estelar". Después de extensas observaciones desarrolló la disco-teoría del universo. Presentó al sistema estelar como un disco hendido de un contorno irregular, extendido mucho más hacia la dirección del plano galáctico, la Vía Láctea, que a la de los polos galácticos. Herschel creía entonces que el sistema estelar era una "isla-universo" y que los grupos de estrellas lejanas y la nebulosa son otros universos separados de nuestro sistema sideral por un vacío insondable.

Con el tiempo tuvo que modificar varias de sus conclusiones. Llegó a convencerse correctamente de que gran parte de la nebulosa no es formada por grupos difusos, sino por masas de gas, y de sus observaciones de las varias formas de nebulosa formuló la hipótesis nebular de la evolución del sol y las estrellas, independientemente de la teoría de Laplace del origen del sistema solar.

Sus últimas investigaciones le revelaron que el sistema estelar es de mayor extensión que lo que creyó en 1785. Encontró en 1818 que la Vía Láctea en alguna de sus partes es insondable y que algunas de las estrellas observadas por él están tan distantes que su luz necesita millones de años para llegar a la tierra; que es un vasto archipiélago de estrellas extinguidas, esto es, oscuras, que revelan su existencia eclipsando estrellas brillantes.

Herschel extendió considerablemente el horizonte de la mente humana. Con referencia al espacio familiarizó la imaginación con la inmensidad; con referencia al tiempo, con la idea de una lenta evolución durante millones de años. No solamente influyó profundamente en el porvenir de la ciencia de la astronomía, sino que su influencia se ha extendido más allá de los límites de ésta en el dominio de la filosofía y de la elevada cultura del siglo XVIII, porque ha demostrado que nuestro mundo es un mero grano de arena en el infinito, un incidente en el poderoso procedimiento universal, y presenta a la tierra y a la vana humanidad sobre un nuevo fondo de "inmensidades y eternidades".

La imaginación no es más poderosa que la razón, lo que aparece evidente, comparando el cuadro que los más poéticos pensadores antiguos nos legaron con el que la ciencia moderna nos diseña del grandioso universo que nos inspira religiosa adoración.

Port Talbot, Agosto 23 de 1922.

A. ALDANA,  
Cónsul de Chile.

