

---

ANALES  
DEL  
INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

---

ACTAS

Sesión 192.<sup>a</sup> extraordinaria del Instituto, celebrada el Martes 30 de Mayo de 1916

---

Presidida por don Luis Riso Patrón se abrió la sesión a las 9 1/2 P. M., con asistencia de los diputados señores Pedro Aguirre y Exequiel Fernández, del subsecretario del Ministerio de Ferrocarriles, señor Moisés Vargas, del subsecretario del Ministerio de Industria y Obras Públicas, señor Luis Schmidt, del jefe de sección del mismo Ministerio señor Marcial Astaburuaga, de los socios señores Juan Blanquier, Pedro Blanquier, Carlos del Campo, Vicente Costa, Enrique Döll, Juan A. Flores, Rafael González M., Luis Harnecker, Carlos Herrmann, Carlos Hoerning, Javier Herreros, Eleazar Lezaeta, Juan A. López, Alfredo Le Plaza, Arturo Montero, Alejandro Moreno, Isaías Muñoz, Servando Oyanedel, Alvaro Orrego Barros, Aurelio Puelma, Gabriel Quiroz, Teodoro Schmidt, Alejandro Torres Pinto, Manuel Trucco y de los secretarios señores Montero y Lira Gustavo.

Leída el acta de la sesión anterior, observó el señor Lezaeta que en ella se había omitido su respuesta al señor Herrmann, manifestándole que en el proyecto de la Comisión de Obras Públicas se consultaba la experiencia de profesionales tan prestigiosos como don Domingo V. Santa María, don Manuel Antonio Prieto, don Alberto González Errázuriz.

Se acordó aprobar el acta, dejando constancia de la salvedad hecha por el señor Lezaeta.

El Presidente manifestó que, en vista del curso que había tomado el debate, podía estimarse suficientemente discutido el punto relativo a la necesidad del Director y de mantener una sola oficina central a cargo del servicio. Cree útil ocuparse en seguida de las funciones que se encomendarían a esa oficina: ¿Se le confiaría la dirección de todas las obras públicas del país o, según se ha hecho en otras naciones, se excluirían algunas, como las de arquitectura, por ejemplo? Un segundo punto por estudiar sería la constitución, atribuciones y deberes del Consejo de Obras Públicas.

El señor Lezaeta dijo que la cuestión relativa al Consejo era primordial. La Comisión de Obras Públicas se preocupó de salvar en su proyecto las dificultades con que tropieza el servicio y los desaciertos que, fatalmente, con la organización actual, se seguirían cometiendo al designar las obras que deben construirse. Se indicaron dos únicos medios para realizar esos propósitos: o la creación del Consejo de Obras Públicas en la forma indicada por el proyecto, o la adopción de un plan de obras públicas.

El Congreso no delegaría atribuciones que le son propias en un Consejo de Obras Públicas como el actual.

Correspondería al Instituto pronunciarse sobre esa cuestión: ¿Se acepta un Consejo de Obras Públicas en la forma propuesta o un plan de trabajos?

Se discutiría una idea junto con las ya señaladas, dijo el señor Presidente.

El señor Lezaeta agregó: si después de estudiada la cuestión se resolviera aceptar el Consejo, el puesto de Director sería inútil.

El señor *Montero Arturo* dijo que la discusión se había mantenido hasta ese momento en un terreno técnico-administrativo y él se proponía plantearla bajo el punto de vista económico, tanto o más importante que el anterior, puesto que de él dependía, en gran parte, el éxito o fracaso de la reorganización en estudio. Estima inoportuno el momento elegido para dictar una ley de carácter permanente, cuando la que está en vigencia se viene aplicando desde 27 años atrás.

El señor *Lezaeta* manifiesta que la ley del 88 ha funcionado con graves inconvenientes. El Consejo de Obras Públicas no ha tenido el prestigio suficiente para evitar que se le atropelle; se han segregado de la Dirección de Obras Públicas algunos servicios como los de puertos, agua potable y alcantarillados; se han construido hospitales, escuelas y ferrocarriles inútiles.

El señor *Schmidt Luis* hace presente que la Dirección de Obras Públicas, por disposiciones de la ley del 88, está llamada a estudiar, ejecutar y vigilar los trabajos que se emprendan por cuenta del Estado, de manera que los atropellos a que se ha referido el señor Lezaeta, irían contra el Ministro del ramo y no alcanzarían a la Dirección ni al Consejo.

El señor *Montero*, siguiendo en el desarrollo de sus observaciones, dice que el actual conflicto europeo encierra una situación de incertidumbre económica que, por desgracia, puede resolverse en una crisis de las finanzas públicas más aguda que la presente, colocando al Gobierno en la dura necesidad de reducir o suprimir algunos servicios.

El señor *Lezaeta* dice que en el proyecto está consultada la facultad del Presidente de la República para disminuir la planta del personal, de acuerdo con el Consejo.

El señor *Montero* continuó señalando los inconvenientes de dictar una ley cuando se desconoce y no es posible prever la situación económica de la época en que deberá aplicarse.

Recuerda que con el resurgimiento del año 1905 al 1907, se produjo una emigración de empleados fiscales en busca de mayor recompensa. Igual cosa podría suceder si, al término de la guerra, entra el país en un período de actividad comercial, puesto que los sueldos consultados en el proyecto de ley que se discute, aunque sean aceptables y adecuados para la situación del momento, podrían ser mañana modestos o exigüos. A más de la utilidad, debe contemplarse la oportunidad de las leyes. La ley de conversión metálica fracasó, no por haber sido inútil, sino porque el país no estaba preparado para aquella reforma.

La necesidad de dar mayor estabilidad al personal, sometido a las contingencias de la ley anual de presupuestos, es, a su juicio, entre todas las que se han indicado, la única digna de consideración, pero, para lograr ese resultado, bastaría con que el Congreso prestara su aprobación a un proyecto de ley que podría decir más o menos lo siguiente:

Artículo único:

«Mientras se dicta la ley que reorganiza en forma definitiva los servicios de la Dirección de Obras Públicas, continuarán vigentes las disposiciones de la ley orgánica del 26 de Enero de 1888, con la planta de empleados que para ella consulta la ley de presupuestos del año 1916.»

Terminó el señor *Montero* formulando indicación para que el Instituto, en vista de las observaciones expuestas, se pronunciara sobre la siguiente cuestión previa: — La delicada situación financiera actual y la incertidumbre sobre el futuro económico del país, como consecuencia de la guerra europea, ¿aconsejan postergar hasta mejor oportunidad la discusión de la ley de reorganización de la Dirección de Obras Públicas?

Continuó el debate en la forma siguiente:

*Señor Schmidt Luis.*—Dijo el señor Lezaeta que en la Comisión de Obras Públicas se habían señalado dos únicos medios para remediar los inconvenientes del servicio: o un Consejo con atribuciones administrativas, o un plan de obras públicas. En realidad, esas dos ideas no se contraponen: cabría un plan de obras públicas limitando la libertad de acción del Gobierno y del Consejo. Sin embargo, cree preferible recurrir al procedimiento de autorizar la construcción de las obras públicas por leyes especiales. De este modo no se construirían obras innecesarias.

La ley de 1888 encomienda a la Dirección de Obras Públicas los estudios, ejecución y vigilancia de las obras. Si se diera a esa oficina atribuciones que son propias del Gobierno, se trastornaría nuestro organismo nacional, que descansa en la distribución armónica de facultades entre los poderes públicos acordada por la Constitución y las leyes. Los Consejos son útiles y necesarios como consultores técnicos y no para imprimir rumbos a la Administración.

*Señor Lezaeta.*—La necesidad del Consejo queda de manifiesto si se piensa en los errores cometidos. Con él no se construirían obras como el Ferrocarril de Longotoma, destinado a beneficiar exclusivamente al señor Ruiz Valledor.

*Señor Herrmann.*—Como muy bien lo sabe el señor Lezaeta, ese ferrocarril es una demostración del alcance que tiene la acción de la política en nuestras obras públicas. Intereses encontrados exigían la construcción del longitudinal por dos trazados diferentes. En la imposibilidad de dejar satisfechas a ambas partes, se adoptó, en transacción, la solución que todos lamentamos. No bastaría un Consejo para evitar que tales influencias se ejercieran.

*Señor Lezaeta.*—La Comisión, al proponer la creación del Consejo, tuvo muy en cuenta los buenos resultados obtenidos en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado con un organismo semejante.

*Señor Schmidt Luis.*—Ese Consejo sería un asesor del Gobierno y no de la Dirección de Obras Públicas; para ésta basta y conviene un Consejo esencialmente técnico, si ha de continuar encargada de estudiar, construir y vigilar. La creación de un Consejo administrativo no sería, pues, del resorte de la ley que organiza la Dirección de Obras Públicas.

*Señor Lezaeta.*—No ve qué inconvenientes presentaría el Consejo en la forma propuesta.

*Señor del Campo.*—Desde luego, habría el peligro de que, por concentración de tendencias políticas, dominaran éstas con mayor fuerza aún que en las Cámaras mismas.

*Señor Schmidt Luis.*—Cree que el Congreso da las suficientes garantías para confiar en que sus acuerdos se inspirarán en el interés público. Hoy el Congreso no discute las obras que deben ejecutarse: vienen fijadas por la Comisión Mixta en los presupuestos. Cambiaría la situación si se exigiera que ninguna obra pública puede figurar en los presupuestos sin haber sido estudiada ni construirse sino en virtud de una ley especial que lo autorice. Además, en los Consejos, y especialmente si no son remunerados, queda atenuada o destruída la responsabilidad que se exige y es necesario que se exija de todo funcionario.

*Señor Lezaeta.*—El artículo 4.º del proyecto consulta la idea del señor Schmidt al establecer la necesidad de una ley especial para iniciar los estudios o la construcción de obras cuyo presupuesto se estime en más de un millón de pesos.

*Señor Trucco.*—Se permite formular una duda que le asalta. La justificación del Consejo parece estar fundada en la necesidad de oponer una valla contra algunos desaciertos de la acción gubernativa y del Congreso.

*Señor Lezaeta.*—Exactamente.

*Señor Trucco.*—¿Por qué formar un Consejo de ingenieros y arquitectos prestigiosos y competentes y no colocar esas mismas personas al frente de los servicios? Su prestigio los haría respetar del Gobierno y del Congreso, y su preparación quedaría mejor aprovechada: darían

un máximun de rendimiento. Dentro de la reorganización propuesta, ¿dónde deberían figurar las técnicas más preparados: en el Consejo o como jefes de servicio?

*Señor Lezaeta.*—Supone que los más preparados, técnicamente, estarían en el servicio y en el Consejo, al frente del Gobierno, se colocaría a los más prestigiosos.

*Señor Trucco.*—Pero el número de técnicos con el prestigio y la preparación requerida para tales puestos, no es muy abundante en el país. Además, los Consejeros prestigiosos harían un papel deslucido ante los jefes del servicio, sus subalternos, de mayor preparación técnica: se invertirían los papeles. Tampoco se ve la razón de por qué un funcionario digno de consideración, hubiera de merecerla mayor, de parte del Gobierno y del Congreso, si se le da el título de Consejero que actuando como jefe de una sección. Estima que debiera colocarse al frente de los servicios a los que tuvieren mayor preparación y mayor prestigio.

*Señor Lezaeta.*—Los Consejeros elegidos por el Presidente de la República y por el Congreso serían más prestigiosos en virtud de la representación que asumen. En el proyecto se ha imitado la organización francesa y la argentina.

*Señor Trucco.*—Allá el sistema es perfecto: existe un escalafón bien concebido y, desde la escuela, todo marcha bajo un régimen militarizado.

*Señor Lezaeta.*—Las medidas propuestas serían un primer paso hacia la formación del Cuerpo de Ingenieros en nuestro país.

*Señor Trucco.*—Los Consejeros de Puentes y Calzadas son prestigiosos, no por la representación que asumen, sino por sus propios méritos, por haber envejecido en el servicio.

*Señor Lezaeta.*—¿Por qué suponer que no suceda aquí de igual manera?

*Señor Trucco.*—Porque, en circunstancias normales, habrá lucha de partidos y no se atenderá tanto a las cualidades como a la filiación política de los candidatos. En Francia los Consejeros no son elegidos por la Cámara.

*Señor Herreros.*—Si fuera tan seguro el acierto con que se procedería en las elecciones, ¿por qué se impuso la condición de elegir ingenieros? ¿Para qué limitar la libertad de los electores, si se confía en su buen criterio?

*Señor Vargas Moisés.*—No se puede culpar a la Dirección de Obras Públicas por las obras inútiles o poco necesarias que hayan sido construídas y, no dependiendo de esa oficina, el mal subsistiría aunque se la reorganice en cualquier forma. La causa verdadera de esos errores está en el Congreso que administra por sí mismo, en lugar de dictar leyes que faciliten la administración. Es éste un hecho que casi tiene la realidad de un fenómeno físico y tan difícil de modificar como para el marino cambiar los elementos.

Veamos el mecanismo inventado para corregir esa situación de hecho.

Los Consejos, en general, no son buenos administradores y mucho menos lo sería el propuesto, formado en sus 2/3 partes por el Congreso, principal campo de las luchas políticas.

En los Consejos se procede calladamente, sin atraer la atención del público, y muchas veces tratando de desviarla; por el contrario, el Congreso sabe muy bien que gran parte del país lo contempla, discute las mismas cuestiones, aplaude o censura sus acuerdos, ejerce, en fin, una acción fiscalizadora que es garantía de respeto para los verdaderos intereses del país.

Se ha pretendido justificar el nuevo Consejo citando a la Caja Hipotecaria y a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Sin embargo, no hay analogía entre los términos comparados. La primera, como institución de carácter bancario y la segunda como empresa industrial que se maneja con autonomía, no tienen gran influencia en las finanzas del Estado, ni ofrecen la tentación de las grandes sumas que anualmente se consultan en los presupuestos para las obras públicas.

Además, si la elección de los actuales consejeros de ferrocarriles fué acertada, no podrá citársela como experiencia por haberse realizado en condiciones excepcionales: mientras la opinión pública exigía del Congreso un mejoramiento inmediato del servicio. Pero nadie po-

dría asegurar que en circunstancias ordinarias, sin esa formidable presión de la exigencia pública, se hubiera procedido en igual forma.

Por otra parte, es verdaderamente extraño que cuando en los países más adelantados, aún en Inglaterra, tan conservadora como es, se han ido eliminando los servicios gratuitos, en Chile se recurre a ellos en los casos de mayor importancia. Este procedimiento, entre otros graves defectos, presenta el de ser anti-democrático, puesto que las personas de recursos limitados, por muchos que sean sus merecimientos, no pueden aspirar a esos elevados puestos de la Administración, privándose muchas veces a la nación de funcionarios especialmente útiles.

Finalmente, no debe olvidarse que en las épocas pasadas de gobiernos prestigiosos, nos encontramos con una tradición de independencia y rectitud de parte de los funcionarios públicos que en más de una ocasión llegó hasta colocarlos frente a frente del Gobierno y del Congreso en resguardo de sus atribuciones.

*Señor Herrmann.*—Basta recordar el caso de don Domingo Víctor Santa María cuando, por salvar intacto su prestigio de alto funcionario, renunció el puesto de Director de Obras Públicas, recibiendo las adhesiones de todo el personal.

*Señor Vargas.*—En todos los países más adelantados, aún en Estados Unidos, que no es parlamentario, las Cámaras han tomado las riendas del Gobierno. No podría atajarse con un Consejo el avance incontrarrestable del parlamentarismo.

*Señor Herrmann.*—Felicitó al señor Vargas por sus atinadas observaciones.

*Señor Döll.*—Ha oído con atención cuanto se ha dicho, llegando a convencerse que el proyecto no ha sido comprendido. Existe en Chile una espantosa ley de incompatibilidades que no permitiría entrar en el Congreso a los Consejeros si fueran rentados.

*Señor Trucco.*—Lo que conviene entonces es derogar esa ley, cuyos malos efectos se dejan sentir en todas las reparticiones de la Administración, y no evitarlos solamente en un caso aislado.

*Señor Döll.*—La discusión por el Congreso de las obras públicas que deben construirse, presenta serios peligros. Así lo demuestra el puerto de San Antonio que se construye a inmediaciones del de Valparaíso.

*Señor Vargas.*—Los Consejos de Administración vienen a anular prácticamente la acción del Ministerio. Dentro de la organización actual, el Ministro de Ferrocarriles no podría ser censurado por los desaciertos que se cometan en la Red Central, puesto que la ley de reorganización no lo hace responsable. La opinión más autorizada sobre el servicio es la del Consejero Senador o Diputado. Este sistema mixto, que reparte las atribuciones y responsabilidades entre el Consejo y el Gobierno, es perjudicial. En ningún país bien organizado se aceptaría que los congresales fueran consejeros, porque de esta manera quedarían encargados de fiscalizar sus propios actos.

*Señor Döll.*—Talvez no habrá Consejeros, pero sí hay jefes de servicios que son miembros del Congreso. El señor Schmidt dijo que la Dirección de Obras Públicas tiene un objeto pasivo, que su acción se limita a estudiar, construir y vigilar las obras. En los archivos se pueden encontrar numerosos informes de la Dirección de Obras Públicas. Se ha hecho presente, por ejemplo, la necesidad de construir el Ferrocarril de Paine a Talagante. Mientras desempeñó el cargo de Director, se confeccionaron 4 o 5 planes de obras públicas, lo que no impide que hasta la fecha carezcan de edificios adecuados para aduana puertos tan importantes como Antofagasta y Talcahuano. En consecuencia, no puede atribuirse a la Dirección de Obras Públicas un rol meramente pasivo.

Es imposible la adopción de un plan de obras públicas en Chile, donde toda construcción de obras queda subordinada a la contingencia de disponer de los recursos necesarios.

El Consejo tendría la importante misión de repartir juiciosamente, de acuerdo con el Gobierno, los fondos disponibles para las obras públicas.

*Señor Aguirre Pedro.*—Ha venido a las sesiones del Instituto para escuchar opiniones autorizadas y formar las suyas en el asunto que se discute. Contrariando ese propósito, se permitirá formular algunas observaciones a lo dicho por el señor Vargas.

Señalaba el señor Vargas una cierta incompatibilidad entre los cargos de Consejero y Congresal, por cuanto serían fiscalizadores de sus propios actos. Esta consecuencia no está de acuerdo con sus propias premisas. Si, como había dicho antes, la Cámara administra y no legisla y esta situación es inevitable, quedaría consagrado que las Cámaras son y deben ser fiscalizadoras de su propia acción.

Con la organización actual no puede evitarse la intervención del Congreso en los asuntos administrativos, ya que éste puede derribar un Ministerio que no acepte sus imposiciones; pero hay cierta contradicción de parte del señor Vargas cuando atribuye a esa intromisión de las Cámaras el doble carácter de necesaria y de origen principal de nuestros males.

¿Cómo quitar a las Cámaras ese poder perjudicial? La experiencia nos dice que los únicos funcionarios que tienen cierta libertad de acción son los profesores, porque el Consejo de Instrucción Pública ha logrado mantenerla. Los Ferrocarriles del Estado han mejorado notablemente el servicio, gracias a la labor del Consejo.

En general, todos los Consejos que limitan las funciones administrativas del Congreso, parecen recomendables en nuestro país.

*Señor Schmidt.*—El señor Döll ha venido a confirmarlo en sus ideas respecto de las funciones que corresponden a la Dirección de Obras Públicas. Los casos citados por el señor Döll, de informes presentados por la Dirección y que no fueron considerados por el Gobierno, vendrían a demostrar que la Oficina estaba fuera de su rol, no tenía atribuciones, para señalar rumbos al Gobierno.

*Señor Presidente.*—Pide excusas al señor Montero por no haber sometido al pronunciamiento del Instituto la cuestión previa formulada por él. Por su parte, cree que, no habiendo postergado el Congreso la discusión del proyecto de ley que reorganiza la Dirección de Obras Públicas, tampoco debiera el Instituto postergar el debate sobre el mismo tema.

Se levantó la sesión a las 11 1/2 P. M., debiendo continuar el debate el Martes próximo.

LUIS RISO PATRÓN,  
Presidente.

Ramón Montero R.,  
Secretario.

---

### Sesión 193.<sup>a</sup> extraordinaria del Instituto, celebrada el Martes 6 de Junio de 1916.

---

Presidida por don Luis Riso Patrón se abrió la sesión a las 9 1/2 P. M., con asistencia de los diputados señores Exequiel Fernández y Pedro Aguirre y de los socios señores Lorenzo Claro L., Luis Harnecker, Javier Herreros, Carlos Hoerning, Eleazar Lezaeta A., Miguel Letelier, Isafías Muñoz, Arturo Montero, Domingo Matte Larraín, Aurelio Puelma, Sergio Riveros, Teodoro Schmidt, Jorge Torres Boonen, Manuel Trucco, Eduardo Vidal Garcés y de los secretarios señores Montero y Lira Gustavo.

Se continuó el debate sobre la reorganización de la Dirección en la forma siguiente:

*Señor Harnecker.*—La creación de Consejos Consultivos ha llegado a ser una manía en Chile que es manifestación elocuente de decadencia, porque el temor de concentrar autoridad en una persona implica desconfianza en la competencia, prestigio y honradez de nuestros hombres.

Estos son síntomas graves, a los cuales hay que poner atajo por el prestigio de la Nación y de los profesionales.

Si el actual Consejo de Obras Públicas, con el Director General a la cabeza, no tiene el suficiente prestigio, como lo dió a entender el señor Lezaeta, entonces deben cambiarse las personas que lo forman por otras que inspiren confianza al Presidente de la República, al Congreso y al país. Opina, de acuerdo con el señor Trucco, que esos hombres de gran prestigio y preparación con quienes se piensa formar el Consejo, debieran estar al frente de las Inspecciones Generales.

El espíritu de compañerismo que señalaba el señor Lezaeta, como causa de que el Consejo actual no ofreciera garantías, es un mal característico de todos los pueblos chicos y de seguro que existe también en las Cámaras.

Así no ofrece dudas que, creado el Consejo Consultivo en la forma propuesta por la Comisión, los consejeros designados por la Cámara de Diputados no podrían ser otros que los señores Döll y Lezaeta, ingenieros de prestigio y distinción, a quienes sus demás colegas de la Cámara, por las razones de compañerismo aludidas, no podrían hacer un desaire, y así como hoy se trata de caballeros que le merecen la más alta idea, mañana podría presentarse el caso de charlatanes y politiqueros sin prestigio a quienes la Cámara tendría que nombrar por no dejarlos desairados.

La ley de incompatibilidades, recordada por el señor Döll como explicación de la forma adoptada para el Consejo, nada explica, puesto que si esa ley es mala, debe ser modificada o suprimida; pero no se pretenda curar el remedio con la enfermedad, introduciendo la política en nuestras obras públicas, bajo la máscara de un Consejo Consultivo.

Uno de los miembros de la Comisión le ha dicho que en el proyecto se exigía ser ingeniero para formar parte del Consejo, porque los ingenieros no eran políticos. Si tal cosa pudiera suceder entre los que luchan en la práctica profesional, no sucede en la mayoría de los que son independientes, y la prueba la dan los ingenieros que pertenecen al Congreso, afiliados cada uno a un partido político, y hasta se atreve a decir que varios de ellos son bastante teñidos.

Como el Consejo estaría formado justamente con esos ingenieros independientes y como las Cámaras por razón de compañerismo, elegirán consejeros de entre sus miembros, se deduce que el Consejo Consultivo tendrá carácter político.

Se tendría, por lo tanto, la intromisión de la política en nuestras obras públicas. Además no habría centralización en el mando; todos querrían mandar. Sería un desbarajuste, una calamidad.

Un distinguido caballero, ex-diputado, dictó, días atrás, una conferencia relatando sus impresiones durante una gira por los países beligerantes de la Europa, y, refiriéndose a un país democrático, de sistema parlamentario análogo al nuestro, dijo que, allá como aquí, faltaba la centralización en el mando, la política lo invadía todo, había atraso en las resoluciones. Contó que un diputado de aquel país, en una sesión de la Cámara, se había manifestado impaciente de que los generales no hubieran podido arrojar, después de 18 meses, al enemigo invasor del suelo patrio, y llegó a proponer que la Cámara nombrara una comisión de diputados encargada de indicar a los generales el procedimiento para arrojar al enemigo del país.

Dijo el conferencista que esa intromisión del parlamento en asuntos netamente técnicos también la tenemos en Chile, y confesó que, siendo diputado, había terciado en largos debates sobre fusiles, cañones, municiones, acorazados, etc., sin saber nada de todo esto.

Dirigiéndose, después, a los senadores y diputados que estaban presentes, pronunció estas palabras: «Os aconsejo dejar libres siquiera de vuestra intromisión y de vuestras discusiones parlamentarias, a nuestras dos joyas nacionales: el Ejército y la Marina. Dejad su organización, su mando, en manos de los profesionales que a ellas han dedicado toda su vida».

Esa recomendación, tan bien inspirada, la ampliaría a nuestras obras públicas y, aunque

resulten plagiadas las palabras, también diría a los señores representantes de las Cámaras, que hoy nos honran con su presencia: Dejad también esa joya nacional, nuestras obras públicas, libre de vuestras discusiones e intromisión, no hagáis política con ella.

*Señor Aguirre.*—Agradecería al señor Harnecker, una aclaración: ¿su opinión es contraria a todos los Consejos en general, aunque sean compuestos de personas competentes?

*Señor Harnecker.*—Se ha referido al Consejo propuesto por la Comisión de Obras Públicas, en el cual se ha entrometido la política.

*Señor Matte D.*—Quiere manifestar su opinión sobre el asunto discutido, aunque, por no haberle sido posible asistir a las sesiones anteriores, ignora el curso que ha tomado el debate.

La organización de los servicios de las obras públicas tiene un aspecto técnico y otro aspecto político, pero de política alta que no debe confundirse con los manejos del favoritismo partidarista.

No cree, ni encuentra razón para suponer, que hayan faltado el patriotismo y los anhelos de bien público en los congresales que elaboraron el proyecto, como sería preciso aceptar si estuvieran en lo cierto quienes aseguran que el proyecto elaborado significa entregar la Dirección de Obras Públicas a las influencias de la politiquería.

Estima que el propósito perseguido con la creación del Consejo ha sido precisamente contrario al que por algunos se supone: se ha querido desvincular la Dirección de Obras Públicas de esa acción politiquera, siempre perjudicial.

Hay precedentes que así lo acreditan. El Consejo de Instrucción Pública ha conseguido independizar de las luchas políticas, esa rama de la Administración. En los Ferrocarriles del Estado se creó un Consejo, para evitar la intromisión de los Congresales en los asuntos del servicio.

Tales antecedentes sirvieron como base a los diputados de la Comisión, para consultar en su proyecto el Consejo de Obras Públicas.

El estudio de nuestra historia nos explica las necesidades de la hora presente. En los primeros tiempos de nuestra vida nacional nos encontramos con dos poderes robustos, el Ejecutivo y la Iglesia, que marchan en perfecta armonía; luego viene el desacuerdo: las leyes laicas provocan la lucha; ambos poderes se debilitan y con el debilitamiento del Ejecutivo, se produce la anarquía, que es nuestro régimen de Gobierno durante los últimos 20 años. ¿Cómo devolver la autoridad y responsabilidad perdidas? Cree que se obtendría ese resultado descentralizando los servicios y encomendando su dirección a especialistas: la Universidad dirigida por pedagogos; la Dirección de Obras Públicas, por ingenieros, etc.

Dentro de estas ideas cabe discutir la organización que correspondería a la Dirección de Obras Públicas; las funciones que se encomendarían al Consejo; si debe confeccionarse un plan de obras públicas, etc.

La idea del Consejo no envuelve la supresión del Director y, personalmente, cree que el Director es necesario; pero es fundamental, a su juicio, dar la mayor autoridad, independencia y responsabilidad a las Inspecciones.

*Señor Trucco.*—Aunque tampoco ha podido asistir a todas las reuniones, le parece que el señor Matte no se ha posesionado de la verdadera índole de la discusión.

A nadie ha ofrecido duda la buena intención de los congresales autores del proyecto, ni se ha resistido en principio, globalmente, la idea del Consejo. Pero ¿qué organización debiera dársele? ¿Cuáles serían sus atribuciones?

Citaba el señor Matte los Consejos de Instrucción Pública y de Ferrocarriles en justificación del que ahora se ha propuesto para las obras públicas. Pero si el primero de esos Consejos fuera elegido por las Cámaras, no tendría la estabilidad que tiene y necesita tener. En cuanto al Consejo de los Ferrocarriles, parece prematuro avanzar opiniones sobre sus resultados.



Nadie ha negado en absoluto la conveniencia de los Consejos, ni podría negarse, ya que con ellos se obtiene la estabilidad que los Ministros no pueden dar a la Administración; pero ¿cómo debieran organizarse? Si los genera la Cámara, se reflejará en ellos el carácter político de la Corporación que les da vida.

*Señor Matte.*—Si ha incurrido en error al señalar los puntos debatidos, le servirá como disculpa la explicación que dió al principio. No cree, como el señor Trucco, que deba eliminarse la intervención de la Cámara en la elección de Consejeros; al contrario, los Consejeros por ella elegidos dan estabilidad al Consejo, porque sirven para defenderlo en el Congreso, como lo han hecho los señores Letelier y Correa respecto del Consejo de Ferrocarriles.

*Señor Risopatrón (Presidente).* Se propone aclarar y encauzar la discusión. Parece que el punto de divergencia de opiniones no está en la existencia del Consejo, sino en la forma cómo debe ser constituido. Recomienda el estudio de esa cuestión, considerando el doble carácter que se le ha atribuido: debe ser técnico, por una parte, para revisar los proyectos, y por otra, debe servir como auxiliar del Gobierno para imprimir rumbos a la Administración.

*Señor Letelier.*—Las palabras del señor Presidente le van a permitir expresar sus ideas con mayor brevedad.

En el proyecto de reorganización elaborado por el señor Garcés, se consultan dos Consejos para atender las dos clases de funciones a que se refirió el señor Presidente. Participando de la misma opinión, cree que no bastaría con un solo Consejo: la labor técnica que se le confía es permanente, minuciosa y de gran importancia; necesita de una oficina especial que dedique toda su atención a ese trabajo.

Los servicios públicos deben organizarse tomando en cuenta los hábitos propios de nuestra política y de nuestra Administración. Entre esos hábitos sobresalen dos defectos principales: 1.º la falta de rumbos en la dirección y de unidad y continuidad en la acción; 2.º las influencias perturbadoras. El primero es el más grave y se debe a la rotación de ministerios. El Consejo evitaría el mal, dando la fijeza de orientación que hace falta.

Los estudios de carácter técnico a cargo del Consejo demandarían un trabajo considerable que sólo podría exigirse de consejeros rentados. Se llega de este modo a las dos entidades del proyecto Garcés.

Los consejeros rentados, por más independencia de carácter que se les atribuya, no podrán desligarse de su calidad de funcionarios subordinados al Ministro y, por consiguiente, a la política. El Consejo Superior, encargado de fijar rumbos a la Administración, debe tener la independencia suficiente para resistir las influencias de la política o de los Ministros.

¿Quiénes elegirán los miembros de ese Consejo Superior? Cree secundario este punto. Ya sea el Presidente de la República, las Cámaras u otra entidad respetable, la elección será acertada si se inspira en el verdadero patriotismo.

Juzga inconveniente la condición de que al Consejo sólo puedan entrar los ingenieros. Las cuestiones administrativas tienen proyecciones de diverso orden: comercial, industrial, agrícola, financiero, etc., que requieren versación especial, y aunque los ingenieros pueden tener esa versación y, por la índole misma de sus estudios, están mejor dispuestos para adquirirla, sin embargo puede encontrarse personas más preparadas en esas materias fuera del campo profesional y no debiera desestimarse su concurso.

Podría aceptarse la obligación de que en el Consejo figurara un número determinado de ingenieros, pero sin restringir a ellos la elección de todos los Consejeros.

*Señor Lezaeta.*—Con agrado escuchó a los señores Matte y Letelier, y está en perfecto acuerdo con el primero, salvo en lo referente al Director, que no es un punto fundamental. Concedores de nuestro régimen político, quisieron alejar las influencias personales, que hoy se ejercen, por medio de un Consejo, no para dirigir las Obras Públicas sino para informar al

Gobierno. Los diputados y senadores mismos se evitarían con el Consejo muchos de los empeños que constantemente se les dirigen.

El señor Letelier se ha referido a los dos Consejos del proyecto Garcés. La Comisión eliminó el Consejo técnico, considerando que en él dominaría siempre la opinión del Inspector General en los asuntos propios de su departamento, y dejó encomendada la revisión de los planos a los mismos Inspectores, con excepción de los proyectos más importantes que deberían pasar al Consejo, quedando las facultades de éste limitadas a aprobar o rechazar.

Los diputados liberales y radicales, miembros de la Comisión de Obras Públicas, no aceptaron la elección de Consejeros por el Presidente de la República e impusieron la forma adoptada en el proyecto, que es la misma del Consejo de los Ferrocarriles. Se creyó, además, que esa manera de formarlo estaba más en armonía con la representación de los poderes ejecutivo y legislativo que se le confiaba.

*Señor Aguirre.*—Podría pensarse en un Consejo formado por personas de gran prestigio como los presidentes de la Sociedad de Fomento Fabril, del Instituto de Ingenieros, de la Sociedad Nacional de Minería, el Decano de la Facultad de Matemáticas, etc.

*Señor Lezaeta.*—Las Cámaras no delegarían su atribución de repartir los dineros del presupuesto sino en corporaciones donde estuvieran representadas. No se puede tampoco aceptar el otro procedimiento insinuado de que todas las obras públicas, aún las más insignificantes, deban ser autorizadas por una ley especial.

*Señor Herberos.*—Desea hacer notar la evolución que ha sufrido la idea definida por el término un poco ambiguo de Consejo, desde la ley que creó la Dirección de Obras Públicas, a través de las observaciones hechas en las Cámaras en los años 12 y 14, hasta terminar en los proyectos del Ministro Garcés y de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara actual. El debate se ha desarrollado aquí alrededor de un Consejo nuevo que dirigirá, al parecer, lo que se ha dado en llamar la alta política en materia de obras públicas, interviniendo, mientras se mantuvo en ese terreno, los sub-secretarios de Obras Públicas y de Ferrocarriles. Quiere llamar la atención de que, por su esencia misma, ese Consejo es extraño a los técnicos.

¿Cómo se ha llegado hasta la concepción de un tal Consejo? El Consejo de Obras Públicas actual, creado por la ley del 88, ha sido una reunión de los Jefes de servicio con el Director General para tratar de los asuntos del servicio y estudiar los proyectos. Cuando en 1912 se propuso el aumento de sueldos del personal, la Cámara se manifestó satisfecha de la oficina, menos respecto del Consejo, que fué objeto de críticas. Se dijo de él que no revisaba los proyectos y se desconfió de los Inspectores Generales, que eran subordinados del Director. Trajamos gente de fuera, se dijo (lo que, por otra parte, ya se había hecho, dando representación en el Consejo a los Ferrocarriles del Estado y asistiendo, además, el sub-secretario del Ministerio). Alguien propuso un jefe del Ejército, otro un arquitecto designado por la Comisión de Bellas Artes, y pudo haberse continuado en ese sentido, ampliando el Consejo. Ahora aparece una nueva tendencia: la Comisión de Obras Públicas de la Cámara estima que los proyectos elaborados son tan buenos que no necesitan revisión; hay confianza en los Inspectores Generales, de quienes se desconfiaba antes. El proyecto Garcés era más lógico: instituir el Consejo revisor de proyectos, independiente del Consejo Superior destinado a marcar rumbos a la política. Pero el Consejo propuesto por la honorable Comisión tiene facultades heterogéneas: es a la vez técnico y administrativo, desempeña las funciones del Director General, revisa los proyectos más importantes, atiende la contratación de personal, nombra peritos y, por otra parte, asesora al Gobierno y tiene a raya los avances de la política.

*Señor Lezaeta.*—Se estimó innecesario la revisión de todos los proyectos, porque tuvieron confianza en la competencia del personal.

*Señor Claro Lastarria.*—Parece que el señor Lezaeta, en el curso del debate, ha modificado sus opiniones. Ahora declara cuestión secundaria la permanencia del Director de Obras

Públicas y atribuye al Consejo un fin primordial de alta política. Parece satisfecho con la organización actual.

*Señor Lezaeta.*—Sigue creyendo inútil el puesto de Director.

*Señor Claro.*—La generación propuesta para el Consejo no es la conveniente; debiera eliminarse toda acción política, tratándose de una entidad responsable de las obras públicas que se ejecuten. El Consejo asesor del Gobierno podría formarse con los Presidentes de la Sociedad de Fomento Fabril, del Instituto de Ingenieros, de las Sociedades de Minería, Agricultura, etc., y se le encomendaría la confección de un plan de obras públicas. En cuanto a la Dirección de Obras Públicas, piensa que no debiera modificarse la organización actual.

*Señor Aguirre.*—Le ha parecido esta sesión una de las más interesantes, porque se han ido precisando las ideas.

Todos han reconocido la necesidad de poner atajo a la invasión de las Cámaras en el campo administrativo. Un Consejo Consultivo, cuya acción se limita a dar buenos consejos al Gobierno, no bastaría para el objeto; sería necesario un Consejo autónomo que piense, ejecute y no aconseje. Si un diputado pide la construcción de una obra pública que, a juicio del Consejo es innecesaria, la obra no se construye. Es claro que esa autonomía no puede ser absoluta, deberá armonizarse con los rumbos generales de la Administración, fijados por el Gobierno. Así, por ejemplo, si el Consejo solicitara 20 000 000 de pesos para la construcción de una obra, el Congreso, en vista del estado de las finanzas, podría negarse a concederlas.

Para evitar la intromisión de la política desearía un Consejo prestigioso generado por corporaciones científicas que el Instituto podría señalar. Sería conveniente dar también alguna representación a las Cámaras en el Consejo, con el menor número posible: un Consejero por cada Cámara bastaría. Estos Consejeros tendrían como objeto principal dar a conocer el trabajo que silenciosamente realiza la oficina. Hoy día nadie ve lo que se hace en materia de obras públicas; sólo llega hasta nosotros la relación y el comentario de todo lo malo. Es necesario formar ambiente a la Dirección de Obras Públicas.

*Señor Schmidt.*—Todos están de acuerdo en la necesidad de evitar los males presentes. En el proyecto se exige una ley especial para las obras de presupuesto superior a \$ 1 000 000, pero subsiste la ocasión de abusos en las obras de costo inferior a esa suma. El Consejo podría evitar esos abusos siempre que le dieran autonomía para estudiar y construir esas obras pequeñas.

Al Consejo actual no le corresponde pronunciarse sobre la oportunidad de las obras: debe estudiar y construir aquéllas cuyo estudio o construcción ordena el Gobierno.

No cree, como el señor Lezaeta, que sea suficiente el control de cada Inspección para sus proyectos. Atribuye mucha importancia a la revisión y no sería económico dotar a cada inspección del personal y elementos necesarios para efectuar ese trabajo con el esmero debido.

Desde hace tres años, con la entrada de los Inspectores visitantes al Consejo, se ha adoptado la norma de nombrar comisiones que estudian los proyectos y, de este modo, la revisión se efectúa con mayor prolijidad.

El Consejo revisador es necesario, porque sin él se harían sentir con más fuerza las influencias extrañas sobre los Inspectores Generales, por lo mismo que es más difícil que una sola persona las resista.

*Señor Lezaeta.*—Le parecen acertadas las observaciones del señor Schmidt; pero esa es una cuestión reglamentaria. Si el Consejo no tiene tiempo para revisar los proyectos, puede encomendar ese trabajo a especialistas.

*Señor Schmidt.*—Quiere dejar bien establecida su opinión. Admite y cree necesario un Consejo formado por personas prestigiosas, como decía el señor Aguirre, cuya acción se limitaría a fijar los rumbos generales, a señalar al Gobierno el plan de trabajo e inversiones; pero considera que el estudio, vigilancia y construcción de las obras debe hacerse por una ofici-

na técnica y no por Consejos sin responsabilidad. Cree necesarios al Director y a los Inspectores Generales, responsables de la marcha del servicio.

*Señor Lezaeta.* — Señala las atribuciones dadas al Consejo por el proyecto de la Comisión (lee los artículos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º y 7.º del proyecto). De manera que las atribuciones son generales y caben perfectamente dentro de las ideas del señor Schmidt.

*Señor Matte.* — Va a referirse al proyecto Garcés, que ha sido citado en el curso del debate y que, a su juicio, es un proyecto bien estudiado. Se consulta en él la creación de un Consejo superior que presenta el inconveniente de ser totalmente nombrado por el Presidente de la República, privándolo de la independencia necesaria. Este Consejo debe proponer el plan de Obras Públicas. A este respecto no está de acuerdo con la opinión de los demás miembros de la Comisión de Obras Públicas, que estiman imposible la confección de dicho plan, en vista de la incertidumbre financiera y de la dificultad para prever con acierto las necesidades futuras. Cree, por su parte, que el plan es perfectamente hacedero: tratándose de obras de puerto, de regadío, de agua potable, de desagües, etc. no ofrecería discusión la fijación del orden en que las obras debieran ejecutarse. Si hubiera existido un plan se habría evitado en su oportunidad la construcción de dos puertos vecinos, en Valparaíso y San Antonio, sin postergar las obras portuarias de Arica, Antofagasta, Constitución y Corral. En ferrocarriles y caminos, se conocen también con exactitud las necesidades de cada provincia. En resumen, es posible un plan para cada ramo de los trabajos públicos, hay ingenieros que pueden estudiarlo con conocimiento y buen criterio. No sería un plan absolutamente rígido, se le podría modificar cada vez que necesidades imperiosas, no previstas al comienzo, así lo exigieran.

Volviendo al Consejo superior propuesto, no ve inconveniente para que dicte reglamentos para la ejecución de las obras y para los contratos, ya que esto no significa que la administración del servicio esté en manos del Consejo.

Observa también que el Consejo superior, en el proyecto Garcés, se compone de Inspectores Generales que no corresponden a los que hoy existen; éstos son en realidad los que el proyecto denomina Jefes de sección.

Finalmente, estima que no hay perjuicio alguno en que los proyectos elaborados por la Dirección sean revisados por personas extrañas a esa oficina.

Es norma común entre los particulares pedir a unos el proyecto y hacerlo revisar por otros profesionales.

*Señor Trucco.* — Parece que la materia está ya suficientemente debatida y podría ser ésa la causa de que haya disminuído la asistencia a las sesiones. Habría talvez conveniencia en nombrar una comisión que propusiera al Instituto las conclusiones sobre este tema. Por su parte estima, como el señor Schmidt, que se debe mantener el servicio en la forma actual y crear un Consejo que asesore al Gobierno, pero no sabe si convendría dar a ese Consejo la autonomía propuesta por el señor Aguirre.

Las mismas razones que en las obras públicas, existen en las demás reparticiones para sustraerlas de la política, para darles autonomía; procediendo de igual manera en todas ellas, ¿qué se deja al Gobierno? ¿Por qué no suprimir los Ministros? Cree ese sistema preferible a lo que existe, pero si se le generaliza, ¿qué consecuencias podría tener en el futuro? La misma comisión a que se ha referido antes podría estudiar esa cuestión.

*Señor Presidente.* — Se tomará muy en cuenta la idea del señor Trucco de nombrar una comisión que redactaría y sometería al Instituto las conclusiones del debate; pero, por el momento, hay que respetar el plan trazado para la discusión.

Se levantó la sesión a las 11.30 P. P.

LUIS RISO PATRÓN  
Presidente

Ramón Montero R.  
Secretario

**Sesión 194.<sup>a</sup> extraordinaria del Instituto, celebrada el jueves 8 de Junio de 1916**

Presidida por don Luis Riso Patrón se abrió la sesión a las 9 1/2 P. M., con asistencia del Ministro de Hacienda señor Armando Quezada A., del señor Jorge Lira Orrego y de los socios señores Enrique Barraza, Alejandro Coo, Carlos del Campo, Enrique Döll, Rubén Dávila, Camilo Donoso, Luis Figueroa, Angel Guarello G., Luis Harnecker, Carlos Hoerning, Eleazar Lezaeta A., Carlos Lanas, Juan A. López, Luis Mate de Luna, Eduardo Reyes Cox, Ernesto Ríos Talavera, Wenceslao Sierra, Jorge Torres Boonen, Archibaldo Unwin, del secretario señor Montero y algunos visitantes.

El Presidente manifestó que el objeto de la sesión era oír una conferencia del ingeniero de la Comisión de Puertos, señor Jorge Lira Orrego, sobre las obras del puerto de Valparaíso que habían preocupado últimamente la atención pública con motivo de ciertas modificaciones propuestas para ellas.

Ofreció, en seguida, la palabra al señor Lira Orrego.

Principió el conferencista por exponer que en el curso del mes de Mayo se había sometido al estudio de la Comisión de Puertos una modificación de las líneas generales del proyecto elaborado por ella para las obras que se ejecutan en Valparaíso, y que, como esta modificación afectaba al espíritu mismo del proyecto, creía necesario hacer una exposición resumida de la manera cómo se había llegado a establecer ese proyecto.

Pasó en revista rápidamente, ayudándose con proyecciones luminosas, los proyectos elaborados por los señores Kraus y Guérard para el mismo puerto, recordó cómo las propuestas que se pidieron sobre la base del primero de ellos fracasaron, por deficiencias en el estudio de su presupuesto, y cómo no se aceptó la proposición hecha sobre la base del segundo, por no convenir a los intereses fiscales la forma de concesión que se proponía.

Aparte de estas observaciones de carácter económico, recordó las principales objeciones que se formularon en contra de esos proyectos desde el punto de vista técnico, insistiendo especialmente en las que se referían a la explotación del puerto futuro.

Después de esta introducción entró en materia, y expuso las condiciones de precio y de plazos que fijó la ley que, en Septiembre de 1910, autorizó la inversión de £ 3.000.000 para contratar las obras de Valparaíso y encomendó a una Comisión de Puertos la elaboración de un proyecto definitivo para esas obras y de un plan general de obras portuarias.

Esta Comisión, en su sesión inaugural, encomendó a sus miembros ingenieros que hicieran un ante-proyecto sobre la base de construir un puerto abrigado completamente y cuya explotación permitiera hacer cómodamente con sus entradas netas el servicio del empréstito que se había contratado.

La sección técnica de la Comisión elaboró ese ante-proyecto, cuyo plano general mostró el conferencista y cuyos elementos principales eran:

Un molo de abrigo de 1 000 metros de largo;

Malecones para buques con 1 600 metros de desarrollo, aparte de las extensiones de agua y esplanadas para atender al movimiento del puerto.

Al discutir en la Comisión este ante-proyecto, los miembros residentes en Valparaíso lo pidieron para consultarlo allá con los interesados en la movilización de mercaderías y fué necesario, cediendo a sus exigencias, agregar a los malecones para buques 600 metros de malecones de menor hondura, que permitieran ensanchar la faja de terrenos que se encontraban entre el muelle de pasajeros y la estación de Bellavista. Al hacer esto fué necesario reducir la longitud del molo, a fin de sacar de ahí los fondos necesarios para atender a la construcción de los malecones nuevos.

En un segundo plano se pudo ver la disposición que ofrecía el ante-proyecto así modificado.

Como en ese ante-proyecto no se consultaba todavía ninguna obra entre Bellavista y el fuerte Andes, fuera del muelle para carbón, que era una obra independiente, se llevaron a la Comisión nuevas exigencias de los intereses comprendidos en esa zona y se agregó al esquema anterior una defensa de enrocados, que se extendía a lo largo de la zona en referencia y con la cual las obras comprenderían todo el espacio comprendido entre el fuerte Esmeralda (Punta Duprat) y el fuerte Andes. Los fondos necesarios para atender a esta defensa se tomaron en parte del molo, que quedó reducido a un largo total de 800 metros, y en parte del espigón de atraque que se había proyectado a partir del extremo del muelle fiscal.

Este espigón, que, aparte de procurar 400 metros de malecones y una extensión notable de terrenos, completaba eficazmente el abrigo de la dársena que se había proyectado frente a los almacenes fiscales, fué objetado desde el primer momento que los almirantes que formaban parte de la Comisión, quienes consideraban que era un estorbo para la navegación y de difícil atraque. Agregó, el conferencista, que, los ingenieros de la Comisión no lo creyeron nunca así y que había tenido la satisfacción de ver confirmada su manera de pensar por distinguidos marinos e ingenieros extranjeros, que han conocido el ante-proyecto primitivo de que ha dado cuenta.

Sin embargo, al discutirse en la Comisión, fué necesario ceder, para que no fracasara por completo la labor que se le había encomendado, pues, no era posible alargar las discusiones en vista de que la ley había fijado un plazo de cinco meses para la petición de propuestas.

En un tercer plano se veían las obras en la forma que habían quedado, cuyos elementos principales eran:

Malecones para buques.....	1 200 metros
Malecones de defensa.....	600 »
Enrocados de defensa.....	2 000 »
Molo.....	800 »

En estas condiciones iban a faltar malecones para atender al movimiento comercial y fué necesario postergar la ejecución de una parte del molo y construir esos malecones en la parte más abrigada posible, formando un espigón de atraque, frente a la calle de Urriola. Las características del proyecto se redujeron entonces a:

Malecones para buques.....	1 700 metros
Malecones de defensa.....	720 »
Enrocados de defensa.....	2 000 »
Molo.....	500 »

El muelle para carbón, quedaba siempre en la forma del proyecto primitivo.

Expuso, en seguida el conferencista, que estas líneas generales, no se habían alterado hasta ahora. Recordó que se habían introducido modificaciones en la distribución de los materiales de piedra, en atención a que la explotación de las canteras de Las Salinas, había demostrado que ellas eran muy inferiores a la expectación que tuvieron los contratistas, y fué necesario adaptar los tipos de las obras a la proporción en que se producían los distintos tipos de piedra.

Ultimamente, S. E., había sometido al estudio del señor Ministro de Hacienda, quien consultó a la Comisión de Puertos, una modificación, pedida por algunos vecinos caracteriza-

dos de Valparaíso, que consistía en suprimir el espigón de atraque y destinar los fondos que quedarán disponibles a la prolongación del molo.

Esta proposición parecía extraña, porque siempre en Valparaíso han considerado que las obras de abrigo son de importancia secundaria, en contra de la opinión sostenida por los ingenieros.

Estudiada esta modificación, del punto de vista técnico, resultaba inaceptable, porque reducía en cerca de quinientos metros el largo de malecones para buques, lo que obligaría a utilizar, para el atraque de lanchas, los malecones de defensa, destruyendo el sistema de explotación técnica, concebido a fin de garantizar la rentabilidad de las obras.

Estudiada la modificación desde el punto de vista económico, se vió que, según los datos proporcionados por la empresa constructora de las obras, la supresión del espigón de atraque dejaba disponible la cantidad de \$ 4 300 000 oro, siendo de \$ 5 400 000, conforme al contrato, el valor de dicho espigón. Esto quería decir que al suprimirlo definitivamente, se perdía \$ 1 100 000 oro, por haberse ya iniciado esa parte de las obras.

Si se hacía después el espigón, cuando se obtuvieran nuevos fondos para el puerto, se perdería también una suma casi igual a la anterior; pues, aunque se aprovecharía el trabajo ya hecho en el espigón, se perdía una parte considerable de los malecones que se harían en su arranque.

Se ve, pues, que al suprimir o postergar el espigón, se perdía una cantidad aproximada de \$ 1 100 000 oro nacional.

Por otra parte, de la suma disponible se podrían dedicar \$ 3 000 000 a la prolongación del molo, con los que sería posible construir unos 120 metros de él, en números redondos. Ahora bien, esta pequeña longitud suplementaria no modifica sensiblemente las condiciones de abrigo del puerto; su construcción no justificaría la pérdida enunciada de más de un millón de pesos oro, y la complicación de la explotación del puerto llegaría hasta el punto de comprometer sus resultados.

Añadió, el conferencista, que la Comisión de Puertos había propuesto una solución al problema del abrigo de Valparaíso, que consiste en destinar desde 1917 todas las entradas netas del puerto a la terminación del proyecto completo, con lo cual estaría éste terminado y pagada la prolongación del molo a fines de 1926, es decir, dentro de 10 años.

Sería necesario, para esto, que el presupuesto anual consultara, como lo hace actualmente, la suma necesaria para atender al servicio de la deuda contraída durante el plazo indicado; pero, en cambio, el puerto quedaría abrigado y seguro y sería posible hacer su explotación en forma ventajosa. Aparte de esto, sus entradas netas tendrían que ser solamente las necesarias para servir una deuda de \$ 40 000 000 oro, en lugar de 60 millones que es el valor total de las obras proyectadas.

La concurrencia aplaudió al conferencista y el Presidente agradeció la interesante conferencia en nombre del Instituto. Notando la presencia del señor Ministro de Hacienda, le agradeció también que se hubiera dignado asistir a la sesión.

El señor Eduardo Reyes Cox reforzó, en seguida, algunos puntos, ya insinuados por el señor Lira, y que, a su juicio, tenían gran interés para la Comisión de Puertos.

Dijo que la ubicación elegida para el espigón de atraque en el proyecto primitivo de la Comisión, tendía no sólo a concretar el servicio del puerto, sino también a realizar con él una dársena perfectamente abrigada. En el proyecto actual, aunque el espigón está dentro de la zona protegida, queda expuesto a posibles ataques de la marejada del sur.

Agregó que, en el informe de la Comisión, había quedado constancia de que, a juicio de ella, debiera construirse el molo completo y las exigencias de la junta de Valparaíso para aumentar los malecones y defensas la habían obligado a abandonar su idea en el proyecto.

El señor Döhl, señaló algunos errores cometidos en la construcción de las obras de Val-

paraíso. Fué, a su juicio, una idea desgraciada, exigir del proyecto, que se encuadrara dentro de un valor determinado. Cree, también, inconveniente, someter la explotación del puerto a la condición de pagar el costo de sus obras, porque de este modo se favorece la competencia de los otros puertos vecinos, como Quintero, por ejemplo. Los malecones más allá de Bella-Vista, obedecen a razones de economía, exigidas por el comercio de Valparaíso, que cuenta con el elemento para hacer la movilización en la forma acostumbrada, siendo por otra parte, indispensable respetar los hábitos adquiridos.—Estima, además, reducida la extensión de malecones de atraque, para el movimiento futuro de Valparaíso.

Como las observaciones que desea formular, tomarán algún desarrollo y la hora es ya avanzada, se permite pedir al señor Presidente que deje abierto el debate sobre esta materia.

Se acordó celebrar sesión el Jueves próximo, para seguir ocupándose del mismo tema.

Se levantó la sesión a las 11 P. M.

Luis RISO PATRÓN  
Presidente

*Ramón Montero R.*  
Secretario