

---

# ANALES

## DEL

# INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

---

## ACTAS



Sesión 189.<sup>a</sup> extraordinaria del Instituto, celebrada el martes 9 de Mayo de 1916

---

Presidida por don Luis Riso Patrón se abrió la sesión a las 9 P. M., con asistencia de los diputados señores Pedro Aguirre, Exequiel Fernández y Enrique Oyarzún y de los socios señores Juan Blanquier, Carlos del Campo, Vicente Costa, Lorenzo Claro L., Camilo Donoso, Enrique Döll, Bernardo Fuenzalida, Juan A. Flores, Gustavo Flühmann, Carlos Guzmán, Luis García Huidobro, Javier Herreros, Carlos Hoerning, Juan A. López, Eleazar Lezaeta, Leonardo Lira, Carlos Lanas, Arturo Montero, Francisco Mardones, Luis Mate de Luna, Domingo Matte Larraín, Oscar Navarro, Servando Oyanedel, Emilio Orrego Pardo, Manuel Pulido, Adalberto Rojas Alvarado, Sergio Riveros, Teodoro Schmidt, Alejandro Torres Pinto, Jorge Torres Boonen y de los secretarios señores Montero y Lira G.

Leídas y aprobadas las actas de las dos sesiones anteriores, se dió cuenta:

1.º De haber sido aceptados como miembros perpetuos del Instituto los señores Bertram Norton y W. H. Robinson; como socios activos los señores Lester Strauss, Alfredo Chateaufneuf, Maximo Dorlhiac, Chasmore P. Gates, Manuel Almeyda, Emilio Michón, Alfredo Délano, Rodolfo Jaramillo y Walter Müller; y pasivos los señores Santiago Labarca L. y Andrés Díaz Bravo.

El señor Presidente explicó que el objeto de la citación, como en ella misma se indicaba, era entrar a ocuparse de la reorganización de la Dirección de Obras Públicas y que el Directorio del Instituto, queriendo facilitar el estudio que se emprendía, había comisionado al señor Javier Herreros para presentar en esa sesión una reseña de las alteraciones que había experimentado el organismo de la oficina mencionada desde su fundación hasta la época presente.

El señor Herreros, en cumplimiento de su comisión, dió lectura al estudio que, impreso, se ha repartido entre los socios del Instituto y que aparecerá próximamente en los ANALES.

El señor Lezaeta, como miembro de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados, dió algunas explicaciones acerca de la generación del proyecto por ella elaborado. Dijo que la Comisión había tenido a la vista los proyectos de reorganización presentados anteriormente por los señores Zañartu y Garcés; que había estimado preferible el segundo y, tomándolo como base, lo había mejorado y completado con algunas ideas del primero y con otras sugeridas por la misma Comisión. Que había sido necesario respetar el espíritu de economía que inspiraba los actos del Gobierno, y a pesar de los deseos manifestados por el Presidente de la República de encuadrar el presupuesto dentro de una suma de \$ 500 000, el proyecto con-

sultaba más de \$ 1 000 000. Que si el personal de planta previsto se juzgaba insuficiente, era fácil obtener su aumento.

Refiriéndose a los requisitos para ingresar a la oficina, dijo que, con acuerdo de las diversas tendencias políticas, representadas en la Comisión, se exigía en el proyecto tener título de la Universidad de Chile o de otras Universidades acreditadas, aceptándose el concurso como medio de selección. Finalmente, para justificar la creación del Consejo, hizo presente la dificultad o imposibilidad de encontrar un especialista preparado en materias tan variadas y complejas como debían atenderse en las diversas secciones y el peligro de que el Director se viera supeditado por los Inspectores Generales en caso de no poseer competencia especial en cada ramo. Agregó que no era de temer la intromisión de la política en los actos del Consejo, ya que en él estarían representados los diferentes partidos.

El señor Lezaeta proporcionó a la Mesa un ejemplar del proyecto de reorganización en referencia, que fué leído a petición de algunos socios. El texto íntegro de ese proyecto aparecerá publicado en los ANALES.

El señor Carlos del Campo expresó que con la lectura dada al proyecto no había podido formarse un concepto cabal de sus ventajas o inconvenientes, pero, sin entrar en detalles, observaba, desde luego, que el aumento de las Inspecciones contrariaba el espíritu de economía señalado como base del proyecto por el señor Lezaeta; que el reemplazo del Director por un Consejo, en la forma propuesta, podía abrir un nuevo campo a la política que hasta hoy, felizmente, había permanecido cerrado para ella; y por último, que la renovación de los consejeros cada 3 años tenía el gran inconveniente de no permitir la fijación de rumbos definitivos, como sucedería con un Director.

El señor Döll hizo presente que en el estudio del señor Herreros no se consideraba la organización misma del servicio en las distintas épocas. Junto con las leyes recordadas por el señor Herreros, se dictaron reglamentos para su aplicación que unas veces extralimitaron las atribuciones del Director y otras las de los Inspectores Generales, llegando prácticamente a anular la acción del primero o de los últimos.

El señor Herreros manifestó que los cargos formulados por el señor Döll eran injustificados, puesto que en su estudio se había referido tanto a las leyes como a los reglamentos.

El señor Oyarzún dijo que, sin emitir un juicio definitivo sobre el proyecto considerado ya que recientemente lo había conocido, lo estimaba tan complejo, y que el Instituto necesitaría dedicarle muchas de sus sesiones para lograr su esclarecimiento. Le ha parecido que en este proyecto de ley, como ya sucedió al reorganizar los Ferrocarriles del Estado, se cercenan atribuciones constitucionales del Presidente de la República. Cree, además, que no ha sido acertado introducir en la ley disposiciones que debieran ser reglamentarias. La complejidad misma del problema, a que se refirió antes, lo induce a recomendar la metodización del debate para poder llegar a resultados provechosos.

El señor Aguirre cree, como el señor Oyarzún, que es indispensable orientar la discusión hacia puntos concretos, pero no está de acuerdo con él en lo que expresó respecto al cercenamiento de las facultades del Presidente de la República. Se podría agregar, dijo, a los puntos cuyo estudio recomendó el señor Herreros, el de la conveniencia o inconveniencia de separar la Administración de la Política.

Por indicación del Presidente, se acordó declarar abierto el debate sobre la reorganización de la Dirección de Obras Públicas, aceptando como pauta en la discusión los 4 puntos indicados por el señor Herreros y que son:

1.º ¿El desarrollo actual de las obras públicas en Chile es tal, que ya no puede ser atendido por una sola oficina directiva? Marcha probable de las obras públicas, plan de obras públicas.

2.º ¿O es que la heterogeneidad de los ramos exige una separación de grupos de mate-

rias análogas o semejantes? ¿Cuántos serían estos grupos y sus subdivisiones? ¿Pertencerían todos al mismo Ministerio o a varios departamentos?

3.º ¿Hay conveniencia en mantener cerca del Ministro un Consejo Técnico con autonomía suficiente para encauzar las construcciones en un plan lógico y resistir exigencias particulares, atendiendo a las necesidades nacionales de todo orden: económico, estratégico, etc.?

4.º ¿Debe este mismo Consejo, no sólo examinar las líneas generales de las obras, sino entrar a una fiscalización y revisión detallada de los proyectos, o debe colocarse junto al Ministro o al Director General otra entidad, por cuyo intermedio pueda controlar la labor de las oficinas o secciones constructoras?

Se levantó la sesión a las 11 P. M.

LUIS RISO PATRÓN,  
Presidente

Ramón Montero,  
Secretario.

### Sesión 191.<sup>a</sup> extraordinaria del Instituto, celebrada el jueves 25 de Mayo de 1916.

Presidida por don Luis Riso Patrón se abrió la sesión a las 9½ P. M., con asistencia del Ministro de Industria y Obras Públicas, señor Angel Guarello, del diputado señor Exequiel Fernández, 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 Carlos Alliende, Manuel Almeyda, Luis Armijo, Eduardo Aguirre, Pedro Blanquier, Juan Blanquier, Juan E. Cerda, Vicente Costa, Lorenzo Claro L., Camilo Donoso, Alberto Espina, Juan A. Flores, Rafael González M., Pablo Goldenberg, Carlos Herrmann, Luis Harnecker, Ramón Herrera Lira, Javier Herreros, Fabián Lary, Leonardo Lira, Fermín León, Eleazar Lezaeta A., Carlos Lanús, Juan A. López, Alfredo Molina, Arturo Montero, Luis Mate de Luna, Francisco Mardones, Alejandro Moreno, Oscar Navarro, Alvaro Orrego Barros, Manuel Pulido, Adalberto Rojas Alvarado, Sergio Riveros, Ernesto Ríos T., Teodoro Schmidt, Jorge Torres Boonen, Eduardo Vidal Garcés y de los secretarios señores Montero y Lira Gustavo.

Se leyeron y fueron aprobadas las actas de las dos sesiones anteriores.

El Presidente dió cuenta al Instituto de haber fallecido recientemente el ingeniero señor Santiago Muñoz y recordó los puntos culminantes de su actuación en el servicio de la Administración Pública. Por asentimiento unánime se acordó dejar constancia en la presente acta del pesar con que el Instituto acogía tan lamentable suceso.

Después de saludar al señor Ministro, diputados y demás visitantes y de agradecer su presencia en la sesión, el Presidente ofreció la palabra al señor Teodoro Schmidt, quien dió algunos datos tendientes a esclarecer el primero de los 4 puntos fijados para el debate sobre la reorganización de la Dirección de Obras Públicas, que dice: «¿El desarrollo actual de la Dirección de Obras Públicas de Chile es tal, que ya no pueden ser atendidas por una sola oficina directiva? Marcha probable de las Obras Públicas, plan de Obras Públicas?»

Se refirió en primer lugar a los trabajos ejecutados por la Sección de FF. CC. y a los gastos que esos trabajos demandaron, presentando varios gráficos sobre la materia. Desde la creación de la Dirección de Obras Públicas, el año 1888, hasta Julio de 1915, la oficina ha estudiado, dirigido o construido 3711 Kms. de vía, con un costo total aproximado de 275 millones 555 mil pesos de 18 d., lo que da un incremento medio anual de 137 Kms., con un costo aproximado de 10 millones 164 mil pesos. Hay actualmente en trabajo de 284 Kms. de vía,

con un valor aproximado de 12 millones 752 mil pesos y se prosiguen los estudios de nuevos ferrocarriles en una extensión de 778 Kms.

Respecto a los sueldos devengados anualmente por el personal, sólo pudo obtener datos para los últimos 15 años. En este período de tiempo se construyeron obras por valor de 194 340 400 pesos de 18 d. y se pagó en sueldos 8 120 880 pesos, que representa un 4,2% del valor de los trabajos.

Sin considerar los ferrocarriles internacionales, existen estudios hechos por orden del Gobierno para 2 200 Kms. de ferrocarril cuyo presupuesto total alcanza, aproximadamente, a 156 500 000 pesos de 18 d. Aceptando que esas líneas debieran construirse en un período de 20 años, a razón de 110 Kms. por año en término medio, se tendría como gasto anual cerca de 8 000 000 de pesos.

La inversión en sueldos del personal de la oficina alcanzaría, por año, a 320 000 pesos de 18 d., estimándose en 4% del valor de las obras. En la actualidad la Sección de Ferrocarriles dispone de 170.000 pesos para atender los sueldos de su personal de planta y a contrata.

De la exposición anterior dedujo el señor Schmidt las siguientes conclusiones: 1.º que considerando únicamente la cantidad de obra por hacer, no se justificaría la idea de independizar la Sección de los Ferrocarriles de las demás secciones que forman la Dirección de Obras Públicas, y 2.º que el personal de que actualmente dispone esa misma sección no podría reducirse sin desmedro de las funciones de su cargo y de la responsabilidad que le corresponde afrontar.

Pasó en seguida a ocuparse de algunas deficiencias del régimen actual que deben ser corregidas por medio de leyes o reglamentos adecuados.

Dijo que para obtener en el personal del servicio las condiciones de honorabilidad, competencia, iniciativa, laboriosidad, etc., se hace necesario reglamentar las condiciones de admisión; establecer un escalafón bien concebido que asegure, en la mejor forma, el acatamiento del mérito individual, y contemplar el problema de la jubilación. Sin embargo, todas las medidas propuestas serían ineficaces si no se ofrece al personal una situación de mayor estabilidad de la que hoy encuentra en la Dirección de Obras Públicas.

Señaló dos tendencias respecto a la distribución del personal. Una de ellas fija un cuadro de planta reducido para atender el servicio de la oficina central en Santiago, y la otra consulta, además, en la planta el personal necesario para la dirección y fiscalización de las obras en el terreno, sobre la base del trabajo medio prudentemente estimado. Hizo notar las siguientes desventajas del primer sistema:

1.º Da menor estabilidad al personal y de consiguiente, lo estimula e interesa en menor grado.

2.º La experiencia y la especialización no quedan bien aprovechadas.

3.º Hace menos efectiva la responsabilidad.

4.º Dificulta la formación del personal directivo que debe reunir la experiencia del terreno y de las oficinas.

5.º No presenta economías reales, sino aparentes.

Finalmente se refirió el señor Schmidt a las dificultades con que se tropieza, dentro del régimen actual, para la construcción de las obras públicas.

En cuanto a los estudios que se emprenden, observó que el retardo en despachar los presupuestos hace perder el principio del año, época la más adecuada para esa clase de trabajos; y el hecho de que todo el personal sea anualmente contratado provoca una situación de incertidumbre que no lo permite trabajar con tranquilidad, durante los últimos meses del año, preocupado de su suerte y la de sus familias. Los frecuentes cambios de nuestra política ocasionan preferencias y postergaciones inconvenientes en el orden de los estudios.

En la construcción de las obras se presenta la grave dificultad del valor inestable de nuestra moneda, que no permite establecer presupuestos razonables. No ha habido orden ni

previsión para ejecutar los trabajos. Los pagos no se han hecho con oportunidad, debido a la necesidad de encuadrar los gastos dentro del marco rígido del presupuesto. Finalmente, la falta de perseverancia en las resoluciones, las frecuentes vacilaciones y cambios de opinión, que muchas veces son un reflejo de los cambios en la política, introducen graves perturbaciones. Observó que casi todas las medidas que debieran adoptarse para corregir las deficiencias anotadas, cabrían mejor en una ley general de Obras Públicas que en una ley de reorganización de la Dirección de Obras Públicas.

Terminó el señor Schmidt manifestando que le parece preferible y mas lógico perfeccionar la organización actual, consultando las medidas necesarias para corregir los defectos que la práctica de 27 años ha puesto de relieve, antes que destruir lo existente y crear un nuevo organismo para ensayarlo.

El estudio hecho por el señor Schmidt mereció los aplausos de la concurrencia.

Ofrecida la palabra por el señor Presidente, se desarrolló el debate en la siguiente forma:

*Señor Lezaeta.*—Quiere dejar constancia de que la reseña presentada por el señor Herreros en la sesión anterior, contiene algunos errores al señalar el personal de planta consultado en el proyecto de la Comisión de O. P.

Decía el Sr. Herreros que en el mencionado proyecto se consultaban 8 inspectores generales, 11 ingenieros jefes o sub-inspectores; 6 ingenieros primeros, 6 segundos y 7 ayudantes, a más de 8 y 4 ingenieros de provincia, fuera de los empleados especiales, y observaba que la desproporción entre el personal directivo y el superior haría considerar esa planta como un simple Estado Mayor o cuadro de base para contratar el personal suficiente para las obras.

En realidad, los empleados de planta que consulta el proyecto son 9 inspectores generales; 10 ingenieros jefes; 12 ingenieros primeros, 14 segundos y 7 terceros; 8 ingenieros de provincia de 1.<sup>a</sup> clase, 8 de 2.<sup>a</sup> y 4 de 3.<sup>a</sup>, 22 dibujantes, 2 geógrafos, 2 topógrafos, 2 cartógrafos, 1 fotolitógrafo, 2 geólogos, 1 químico, 20 empleados administrativos, fuera de 25 empleados de la Inspección de Contabilidad y Personal y de 10 porteros.

*Señor Herreros.*—Como lo manifestó en la última sesión, solamente le fué posible obtener un borrador del proyecto elaborado por la Comisión de Obras Públicas, en el cual figura la planta que ha señalado y que ha sido talvez aumentada en el proyecto definitivo.

*Señor Lezaeta.*—Le ha parecido muy interesante el estudio hecho por el señor Teodoro Schmidt y muy atinadas sus observaciones, salvo en la parte final cuando recomienda mantener y perfeccionar lo existente.

Se ha elaborado un proyecto que es necesario respetar porque es el fruto de un estudio largo y detenido y porque sus ideas fundamentales reflejan la opinión de personas tan autorizadas como don Luis Antonio Vergara, don Domingo V. Santa María, don Manuel A. Prieto y don Alberto González Errázuriz.

*Señor Herreros.*—Entiende que el espíritu del Instituto ha sido estudiar la organización más conveniente para el servicio de las Obras Públicas, contemplando el problema en toda su amplitud, sin restringir su labor al estudio de un proyecto determinado.

*Señor Lezaeta.*—¿Qué ideas nuevas podríamos agregar a las ya contempladas por personas tan competentes como las que enumeró antes?

*Señor Hermann.*—Las quese hayan recogido en un tiempo más o menos largo de trabajo profesional.

*Señor Luis Schmidt.*—Conviene fijar y discutir las ideas fundamentales. Ante todo, se presentan dos cuestiones por resolver: 1.º ¿Cuál sería la organización más conveniente del servicio? y después: esa organización ¿satisface las condiciones propias de nuestro país?

Aunque pareciera que una vez bien resuelta la primera cuestión debiera forzosamente realizarse la segunda, no siempre sucede así y el caso que contemplamos es tal vez un ejemplo. Bajo el aspecto puramente teórico no cree en la necesidad del Director de Obras Públicas y la

comisión de la Cámara, al suprimir ese funcionario en su proyecto, ha procedido con estricta lógica, si se mantuvo en el terreno de la pura teoría.

Pero se modifica esta opinión al considerar las condiciones propias de nuestro país. El origen de los mayores males dentro del orden administrativo reside en la inestabilidad del Gobierno que, siguiendo los vaivenes de una política tornadiza, no permite fijar rumbos definidos a la Administración Pública. De aquí la necesidad de altos funcionarios que, por su situación, puedan impedir en cierto modo que la acción de la política trascienda hasta los servicios mismos, desorganizándolos y, por lo mismo, relajando la disciplina del personal.

Concretándose a la idea de suprimir el Director de Obras Públicas, estima que con ello se facilitarían las tramitaciones del despacho, puesto que se elimina la intervención de un funcionario, pero cabe observar que igual facilidad se obtendría suprimiendo los directores generales de otras reparticiones como la Armada, los Correos, los Telégrafos, etc., etc.

Resuelta la cuestión del Director, correspondería ocuparse del Consejo que, en la forma propuesta por la Comisión de la Cámara, viene a ser un organismo en el cual delega el Gobierno una parte de sus funciones directivas. El desarrollo de las obras públicas del país exige esa delegación de atribuciones?

Solamente ha pretendido dejar planteadas varias cuestiones que el Instituto debería estudiar y resolver.

*Señor L. Lira.* — Celebra las ideas expuestas por el señor Schmidt y se propone darles un mayor desarrollo. El proyecto de la Comisión de la Cámara reemplaza la Dirección de Obras Públicas por varias Inspecciones Generales de funcionamiento autónomo.

¿Qué razones justifican una medida de tanta trascendencia? ¿Ha sucedido alguna catástrofe que recomienda tal modificación? El señor Teodoro Schmidt ha hecho una exposición de las obras ejecutadas bajo el control de la Dirección de Obras Públicas. La cantidad de obra no es pequeña; su calidad no es defectuosa, a juicio de los técnicos extranjeros comprobado con los resultados de la práctica. Tampoco parecen exorbitantes los gastos en que se ha incurrido. No se encuentra, pues, la razón justificativa de la medida propuesta.

Se ha dicho que la complejidad de los diferentes servicios hace imposible una dirección común. Cabe observar que, en cuanto a calidad, las obras que hoy se proyectan y construyen son tan complicadas como las que ayer se proyectaron y construyeron. El país necesita, como necesitaba, edificios, agua potable, alcantarillados, caminos, ferrocarriles, puertos, etc. Tampoco proviene la complicación señalada de un aumento en las obras públicas, puesto que su cantidad viene disminuyendo y tiende a disminuir más en los últimos tiempos después de haber sido enorme 5 años atrás.

Si hay conveniencia en suprimir al Director de Obras Públicas porque no existe un hombre con preparación técnica de especialista en cada una de las materias confiadas a las diversas secciones, también sería conveniente eliminar a los Inspectores Generales que tampoco pueden ser especialistas en todos los ramos que abarca su departamento.

Es un cierto caudal de enseñanzas prácticas recogidas en largos años de servicio lo que hace de esos funcionarios elementos indispensables para evitar errores propios de la inexperiencia que, por desgracia, no pueden evitarse con un grado mayor de preparación teórica.

Por fin, cree como el señor Schmidt, que si en un país ideal podría aceptarse la supresión del Director de Obras Públicas, entre nosotros conviene mantenerlo para contrarrestar con su influencia moral el empuje de la política, casi siempre nocivo para los verdaderos intereses del país.

*Señor Orrego.* — Por haber llegado momentos antes sólo alcanzó a oír las palabras del señor Lira y le ha parecido de escasa importancia el terreno en que la discusión se desarrolla. La existencia de la Dirección de Obras Públicas ante la ley, si debe haber un Director u 8 Directores, son cuestiones que no llegan al fondo mismo del asunto.

¿Se ha procedido con cordura al ejecutar las obras públicas del país? Ese es, a su juicio, el verdadero eje de la cuestión. Cree que no se ha procedido con acierto; que se han construido muchas obras que no debieran haberse construido: edificios que nadie aprovecha, ferrocarriles completamente improductivos, y, en cambio, se han descuidado otras construcciones que desde largo tiempo son reclamadas por necesidades verdaderas.

Comprende que la Dirección de Obras Públicas no es culpable de este fracaso administrativo. La culpa se encuentra en las Cámaras, cuyos miembros, valiéndose de las influencias propias de su investidura y muchas veces por razones de simple simpatía personal, obtienen el favor de alguna obra pública para beneficiar a sus amigos o correligionarios políticos. Se hace, pues, indispensable evitar esa influencia malsana, ya sea colocando la Dirección de Obras Públicas fuera de su alcance, como sucedería con el proyecto de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara, o por medio de un plan de Obras Públicas.

*Señor Luis Schmidt.*—Si se sustrae la intervención de la Cámara, confiando las Obras Públicas a un Consejo, ¿quién fijaría los presupuestos?

*Señor Orrego.*—La misma Cámara, pero en forma global.

*Señor Luis Schmidt.*—Esa idea no sería aceptada por el Congreso, a menos que se hubiera cambiado de opinión al respecto. En el proyecto de reorganización de los Ferrocarriles del Estado sometido por el Gobierno a la aprobación de las Cámaras, se consultaba la misma idea para el presupuesto de la Empresa y fué rechazada sin discusión. Se estimó entonces que los presupuestos globales sustraían al Congreso las atribuciones fiscalizadoras de la inversión de los caudales públicos.

Insinúa al señor Presidente la conveniencia de discutir la cuestión planteada por el señor Orrego.

*Señor Presidente.*—El Instituto siempre ha querido conceder la mayor libertad en el desarrollo de sus debates, confiando en la calidad de las personas que concurren a sus sesiones. Fijados ya los 4 puntos principales del asunto en estudio, la Mesa cree preferible abstenerse de señalar nuevas cuestiones.

*Señor Mardones.*—Después de las funciones relacionadas con la defensa de la justicia y el ejercicio del derecho, ninguna otra función del Estado es más importante que la referente a las obras públicas. Por eso se ha extrañado que el señor Orrego haya señalado como eje de la cuestión el que se entregue la dirección de las obras públicas a un Consejo autónomo.

Como justificativo de esta tendencia ha hecho notar el señor Orrego, que se han construido obras innecesarias, postergando otras indispensables. Pero de ahí no se deduce la necesidad de sustraer de los poderes públicos funciones propias de la soberanía nacional establecidas por la Constitución; ni cree que la fórmula propuesta solucione la dificultad, pues parece tanto ó más probable que el Consejo incurra en las mismas equivocaciones en que habrían incurrido el Poder Legislativo y el Ejecutivo respecto a la preferencia en la construcción de las obras públicas.

Los casos citados por el señor Orrego no son tampoco suficientes para aconsejar la medida preconizada, puesto que la construcción de las obras públicas no obedece siempre a consideraciones de índole financiera. Los intereses nacionales inducen a menudo a construir ferrocarriles incapaces de rendir desde el primer momento el interés del capital empleado, y, en países como el nuestro, este caso no es ni puede ser una excepción.

*Señor Lezaeta.*—El señor Mardones discurre bajo una idea falsa, porque el proyecto de ley establece un Consejo de carácter consultivo que propone al Gobierno los presupuestos para las Obras Públicas.

*Señor Mardones.*—No cambia al respecto de la cuestión: el Consejo tiene la facultad de anunciarse sobre la oportunidad de una obra antes de iniciar su estudio o construcción.

Como lo dijo, no le parece aceptable que los poderes constitucionales deleguen una facultad de tanta importancia como la citada en manos de un Consejo, más o menos autónomo, tan expuesto a incurrir en errores como lo están las Cámaras.

Refiriéndose a la supresión del puesto de Director y su reemplazo por el Consejo, recuerda que la experiencia tiene demostradas las desventajas de la dirección colectiva sobre la unitaria. Agrega que no comprende cómo pudiera marchar ordenadamente un organismo más o menos complicado sin una cabeza directiva única. No encuentra consistencia alguna al argumento con que se justifica la supresión y que consiste en señalar la imposibilidad de encontrar un Director que sea un especialista en cada uno de los ramos del servicio. El rector de la Universidad no tiene todas las profesiones que la Universidad enseña, el Director de la Escuela de Bellas Artes no es un artista en dibujo, pintura, escultura, etc., ni puede exigirse de un Director de orquesta que sepa tocar los diversos instrumentos musicales, y sin embargo, nadie desconoce la necesidad del Director de orquesta.

*Señor Orrego.*—El Congreso y el Gobierno no pierden la soberanía a que se refirió el señor Mardones. Se desprenden de ella voluntariamente, por medio de una ley, y pueden recuperarla tan pronto como lo deseen, dictando una nueva ley.

*Señor Luis Schmidt.*—Nunca ha visto que para evitar la intromisión de la política se recurra a Consejos autónomos. Las obras inútiles que pueden haberse construido fueron consultadas por la Comisión Mixta en los presupuestos, incluyéndose a veces en ellos obras que jamás habían sido estudiadas. Si se estableciera la necesidad de una ley especial para emprender la construcción de las obras, se remediaría el mal señalado.

*Señor López Juan.*—La responsabilidad de la Dirección de Obras Públicas se refiere a la buena ejecución de las obras y no a la oportunidad con que fueron construidas. Estima necesario el puesto de Director de Obras Públicas para mantener la tradición en el servicio. Si en muchos casos su labor ha parecido estéril, fué por haber entrado a ocuparse de detalles, descuidando sus verdaderas funciones.

*Señor Lezaeta.*—Como lo dijo el señor Orrego, la supresión del Director es un detalle del proyecto que no tiene mayor importancia. Además, al crearse el Consejo, el Director quedaría supeditado por él, como prácticamente se ha visto en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

*Señor Fedro Blanquier.*—El Director de los Ferrocarriles del Estado es el Presidente del Consejo y no está supeditado por él.

Por lo avanzado de la hora se levantó la sesión, debiendo continuarse el Martes próximo el debate sobre la misma cuestión.

LUIS RISO-PAIRÓN  
Presidente

Ramón Montero  
Secretario