

Leyes de orden en la Ejecución de Obras Públicas

La ley de 1888 que creó la Dirección de Obras Públicas concentró en esta Oficina la vigilancia, dirección y estudio de todas las obras públicas del país, encargándole un rol esencialmente técnico.

Desde aquella época hasta ahora ha desarrollado una vasta labor de construcciones que merece ser considerada como el más valioso aporte al incremento a la economía nacional.

Desgraciadamente las épocas de crisis financiera del Estado dan a esa oficina una acción de carácter discontinuo que recae sobre la estabilidad del personal y sobre la eficaz conservación y terminación de las obras. Por otro lado el sistema de formación de los presupuestos de obras públicas está influido substancialmente por el carácter político de la formación y aprobación de los Presupuestos ordinarios de la Nación, provocado por las influencias de los políticos que desean satisfacer aspiraciones electorales muchas veces reñidas con la urgencia o prioridad de las obras, dejando a un lado el interés nacional de la ejecución de otras. La multiplicidad de obras nuevas con pocos recursos que se colocan en los presupuestos anuales provoca en ese servicio una dispersión de estudios y energías que el país necesita para una buena eficiencia de la oficina y que a la postre deben ser postergadas en bien de otras de mayor oportunidad, mayor interés y mayores recursos.

Surge de estas consideraciones la necesidad de dar a la Dirección de Obras Públicas una autonomía técnica y administrativa que garantice la continuidad de los recursos para la formación de planes definitivos de obras y su eficaz terminación y conservación.

Hace pocos años el Consejo de Obras Públicas integrado por dos representantes de nuestro Instituto estudió un proyecto de Ley de Obras Públicas, que reproducimos a continuación, en el cual se señalan los procedimientos para dar a aquella oficina asesorada por un Consejo Técnico de Obras Públicas, que la misma ley crea, toda la autoridad necesaria para fijar orden de precedencia a las obras que ejecute, sin más limitación que la aprobación por el Congreso cada tres años de una lista general nominativa de obras.

Otros proyectos de leyes se han estudiado por esa Oficina en vista a la creación de recursos propios para atender la continuidad en la iniciación y ejecución de obras, feliz iniciativa que tiende no solamente a dar autonomía técnica sino también asegurar los recursos financieros para su labor.

A este respecto debemos señalar el proyecto de ley sobre instalación y mejora-

miento o ensanche del servicio de agua potable en las poblaciones de más de mil habitantes, y en el de construcción de ferrocarriles que se financia con contribuciones a las propiedades beneficiadas directamente con su explotación y otros impuestos, que a continuación se reproducen.

No terminaremos sin hacer ver la necesidad de que la autonomía de ese servicio sea también administrativa dándosele el carácter de Ministerio como un medio de simplificar las tramitaciones y lograr una mayor rapidez en las resoluciones administrativas sobre las obras públicas del país.

Hacemos votos porque todos estos proyectos de leyes encuentren en el Congreso Nacional la acogida que merecen y que marcarán un franco progreso para la eficiencia de la labor de la Dirección de Obras Públicas.

PROYECTO DE LEY DE OBRAS PUBLICAS

ARTÍCULO 1.º Las obras públicas que se ejecuten por la Dirección General del ramo, se harán con sujeción a una lista nominativa o plan de obras públicas que, cada tres años, determinará el Congreso Nacional, a propuesta del Presidente de la República.

ART. 2.º La ley anual de presupuestos de la Nación consultará en el Ministerio de Fomento, los fondos destinados a la construcción de obras públicas, que se ejecuten por la Dirección General del ramo, en cuotas globales, distribuidas por Departamentos.

ART. 3.º Los recursos necesarios para la conservación y mejoramiento de los edificios públicos u otras obras entregadas al servicio, serán consultados en los presupuestos de los Ministerios correspondientes. Si fuera necesario que la Dirección de Obras Públicas atienda la ejecución de estos trabajos, el Ministerio respectivo pondrá previamente los fondos necesarios a disposición de esta Oficina indicando el programa de obras por realizar.

ART. 4.º Para iniciar obras que no figuren en el plan o que figurando en él no estén incluidas en la Ley de Presupuestos deberán consultarse fondos por ley especial financiando los recursos fuera de la cuota ordinaria fijada, conforme al art. 2.º

ART. 5.º Todas las obras públicas que se ejecuten con fondos del Estado, deberán ser estudiadas y construídas por intermedio de la Dirección de Obras Públicas, salvo lo dispuesto en leyes especiales.

ART. 6.º Créase un Consejo Técnico de Obras Públicas que será formado por:

- a) El Ministro del ramo;
- b) El Director General de Obras Públicas;
- c) Los Directores de los diversos Departamentos de la Dirección General de Obras Públicas;
- d) El Director General de los Ferrocarriles del Estado;
- e) El Director de Obras Marítimas;
- f) El Jefe de la Oficina del Presupuesto del Ministerio de Hacienda;
- g) Un representante del Estado Mayor del Ejército, que será designado por el Presidente de la República;
- h) Dos ingenieros, ajenos a la Dirección de Obras Públicas, designados por el Presidente de la República y propuestos en quina por el Instituto de Ingenieros de Chile.

ART. 7.º Corresponderá al Consejo:

- a) Distribuir entre los Departamentos, la cuota global que se fije para Obras Públicas;
- b) Proponer al Gobierno el proyecto de presupuesto de cada Departamento de Obras Públicas distribuyendo los fondos disponibles entre las diversas partidas del presupuesto y en el siguiente orden de importancia:
 - 1) Explotación de Obras;
 - 2) Conservación y vigilancia;
 - 3) Gastos variables;
 - 4) Cuota global para construcción de obras;
 - 5) Estudios de nuevas obras.

c) Proponer cada tres años un plan de obras, indicando su orden de preferencia debidamente concordado entre los diversos departamentos, a fin de que las obras que se complementen entre sí, se ejecuten oportunamente.

d) Hacer la distribución de la cuota global para construcción de obras, que fije la ley de presupuestos, en el siguiente orden de importancia:

- 1) Marcha normal de obras en ejecución;
- 2) Prosecución de obras paralizadas que convenga terminar;
- 3) Construcción de obras nuevas, en el orden de preferencia fijado en el plan aprobado.

e) Aprobar anualmente los programas de estudios de los diversos Departamentos los cuales sólo podrán alterarse por un nuevo acuerdo del Consejo;

f) Pronunciarse, sobre las características generales de las obras por construir, antes de hacerse el proyecto definitivo, estudiando su oportunidad y aspecto económico, así como su financiamiento presupuestario;

g) Calificar a pedido del Gobierno, la responsabilidad de los funcionarios y de los contratistas, en casos de fracasos o errores en el estudio o ejecución de obras, a fin de que de acuerdo con el Estatuto Administrativo, y el Reglamento de Contratos de Obras Públicas, el Ministerio aplique las sanciones que corresponden;

h) Informar, a pedido del Gobierno sobre cualquier asunto relacionado con el estudio y construcción de obras públicas, sea que se ejecuten por administración o por contratos.

ART. 8.º El Gobierno podrá considerar pagos a contratistas por razones de equidad con el acuerdo a lo menos, de los 2/3 de los miembros del Consejo.

ART. 9.º El Presidente de la República, dentro del plazo de tres meses, desde la promulgación de la presente ley dictará el Reglamento correspondiente.

PROYECTO DE LEY SOBRE CONSTRUCCIONES DE VIAS FERREAS

CONCIUDADANOS DEL SENADO Y DE LA CAMARA DE DIPUTADOS:

La ley N.º 6182, de 7 de febrero de 1938, aprobó la construcción de los Ferrocarriles de Freire a Toltén y Crucero a Puyehue, a base de un financiamiento combinado entre el Fisco y los usuarios de estas obras.

En forma análoga se proyectan ahora la ejecución de los ferrocarriles de Osorno al Lago Rupanco, de Lanco a Panguipulli y de la Estación de Cura Cautín al pueblo de Lonquimay.

Como en el caso citado, el Fisco aportaría un tercio del valor de las obras, consultando al efecto los valores correspondientes en las leyes de Presupuesto respectivas, y los vecinos los dos tercios restantes, mediante un impuesto suplementario de cinco por mil sobre el avalúo de las propiedades ubicadas en la zona de atracción del ferrocarril y quedarán sometidos a un recargo hasta de 20% en las tarifas de carga y pasajeros que rijan en los ferrocarriles del Estado para la zona sur, que se aplicará desde, al y dentro de los ramales respectivos.

La contribución adicional y el recargo en las tarifas se mantendrá mientras se completa la cuota de los dos tercios del valor de las obras con que deben contribuir los vecinos.

Se establece, asimismo, en el presente proyecto la autorización necesaria para contratar tres empréstitos: por \$ 21.000.000 para el FF. CC. de Osorno a Rupanco, por \$ 19.000.000 para el F. C. de Lanco a Panguipulli y por \$ 24.000.000 para el ferrocarril de la estación de Curacautín al pueblo de Lonquimay, cantidades que actualmente se estiman suficientes para los objetos indicados.

El financiamiento de este gasto se hará con la contribución del Fisco y con el aporte de los vecinos favorecidos con las construcciones, que se efectuará en la forma antes indicada.

Con el mérito de las razones expuestas, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

PROYECTO DE LEY:

«ARTÍCULO 1.º Se autoriza al Presidente de la República para construir, de acuerdo con los planos, bases y especificaciones que apruebe, tres ferrocarriles: uno que partiendo de la estación de Osorno termine en las márgenes del lago Rupanco, otro que partiendo de la estación de Lanco en

la línea central, termine en las márgenes del Lago Panguipulli y otro de la Estación de Curacautín al pueblo de Lonquimay.

ART. 2.º El financiamiento del gasto que represente al Fisco la construcción de dichos Ferrocarriles, se hará con las cantidades de siete millones (\$ 7.000,000) para el Ferrocarril de Osorno a Rupanco; de seis millones quinientos mil pesos (6.500,000) para el de Lanco a Panguipulli y de ocho millones de pesos (\$ 8.000,000) para el de Curacautín a Lonquimay que corresponde a un tercio del valor de la construcción y que se consultará en los Presupuestos anuales de la Nación, en la siguiente forma:

Osorno a Rupanco:

Año 1939	\$ 1.500,000
Año 1940	3.000,000
Año 1941	2.500,000

Lanco a Panguipulli:

Año 1939	\$ 1.000,000
Año 1940	2.500,000
Año 1941	2.000,000
Año 1942	1.000,000

Curacautín a Lonquimay:

Año 1939	\$ 1.000,000
Año 1940	2.500,000
Año 1941	3.000,000
Año 1942	1.500,000

Los vecinos aportarán los dos tercios del valor de construcción de los Ferrocarriles en la siguiente forma:

a) Con una contribución adicional de cinco por mil sobre el avalúo actual de las propiedades que estén ubicadas dentro de la zona de atracción del ferrocarril, zona que será fijada por el Presidente de la República, previo estudio que hará la Dirección General de Obras Públicas;

b) Con un recargo hasta de 20% en las tarifas de carga y pasajeros que rijan en los Ferrocarriles del Estado para la Red Sur (Valparaíso—Puerto Montt y Rmales), que se aplicará en todo el recorrido a la carga y pasajeros que se movilicen desde, al y dentro del Ramal.

ART. 3.º Los fondos que se recauden por la aplicación de los incisos a) y b) del artículo anterior se depositarán en la Tesorería Fiscal en una cuenta especial y se destinarán exclusivamente al pago de los trabajos de construcción o al pago de los intereses y amortizaciones de las operaciones financieras que sea necesario efectuar para obtener los fondos.

En la misma forma se podrá proceder, si se estima conveniente, con los fondos a que alude el inciso 1.º del artículo 2.º

ART. 4.º La contribución adicional y el recargo de las tarifas, a que se refiere el artículo 2.º, se mantendrán únicamente mientras se completa la cuota de los dos tercios del valor de las obras con que deben contribuir los vecinos.

ART. 5.º Se autoriza al Presidente de la República para contratar empréstitos que produzcan hasta veintiún millones de pesos (\$ 21.000,000), hasta diecinueve millones de pesos (\$ 19.000,000) y hasta veinticuatro millones de pesos (\$ 24.000,000), destinados a la construcción de los Ferrocarriles de Osorno a Rupanco, de Lanco a Panguipulli y de Curacautín a Lonquimay. Los empréstitos se tomarán a medida de las necesidades de la construcción.

Los bonos de los empréstitos a que se refiere el inciso anterior, devengarán un interés no mayor de un 7% anual y tendrán una amortización acumulativa de 1%, también anual, pudiendo hacerse amortizaciones extraordinarias si los fondos lo permiten.

Estos bonos no se podrán colocar a un precio inferior a un 85% de su valor nominal.

ART. 6.º Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 29 del decreto del Ministerio de Fomento N.º 1157, de 13 de julio de 1931, que refundió en un solo texto la legislación vigente sobre ferrocarriles, se declaran de utilidad pública, en las Estaciones de los respectivos Rmales, una extensión de terrenos de veinte a cincuenta hectáreas destinados a la formación de futuras poblaciones, las que

serán delineadas por la Dirección General de Obras Públicas y sus planos aprobados por el Presidente de la República.

La expropiación se hará de acuerdo con la ley N.º 3313, de 29 de septiembre de 1917.

ART. 7.º Se autoriza al Presidente de la República para enajenar en subasta pública los sitios de las futuras poblaciones, una vez reservados los lotes necesarios para los servicios públicos. El valor que se obtenga de la venta de los sitios será destinado a la urbanización de las calles y lugares públicos de la población.

ART. 8.º La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PROYECTO DE LEY SOBRE SERVICIO DE AGUA POTABLE EN POBLACIONES DE MAS DE 1,000 HABITANTES

CONCIUDADANOS DEL SENADO Y DE LA CAMARA DE DIPUTADOS

A virtud de las disposiciones de la Ley N.º 1835, de 12 de febrero de 1906, el Fisco se hizo cargo de los Servicios de Agua Potable hasta que se reembolsara el dinero invertido en su ejecución. Desde esa fecha el Estado ha invertido \$ 161.000.000 de 6 d. en la instalación de estos servicios.

Debido a la depreciación de nuestra moneda, a la necesidad de importar las cañerías, que representan aproximadamente los dos tercios del valor de las obras, y al encarecimiento de la obra de mano, el costo de los trabajos de agua potable es ahora 2,6 veces mayor que hace siete años.

Las cuotas consultadas en las leyes de Presupuestos, aun cuando se han ido aumentando progresivamente, no han permitido, por el encarecimiento de las obras de agua potable, atender en forma a estas necesidades primordiales de las poblaciones.

En estas condiciones, el mismo tiempo que no se puede abordar la ejecución de obras de aliento ha sido necesario postergar la iniciación de obras urgentes y prolongar el período de construcción de otras.

Mientras tanto, la Dirección de Explotación de estos servicios, reclama con insistencia la ejecución de 22 obras de mejoramiento, con carácter de urgencia.

A subsanar los inconvenientes señalados tiende el presente proyecto de Ley, cuyos puntos principales consideran la extensión del beneficio del agua potable a las poblaciones de más de mil habitantes, la dotación de recursos propios y suficientes para la ejecución de un Plan de Obras de Agua Potable, con facultad de contratar empréstitos cuando haya obras de aliento que ejecutar o se crea conveniente intensificar la realización del Plan, y el establecimiento de un orden lógico para la realización de las obras de agua potable.

Con esta ley se obtendrán anualmente como mínimo alrededor de veinte millones de pesos, en la siguiente forma:

14.1 millones de pesos por entradas brutas de los servicios de agua potable administrados por el Fisco, cuota que va aumentando progresivamente;

2.25 millones de pesos por reembolso de la Empresa de Agua Potable de Santiago, durante unos once años, y \$ 236.000, después, durante un período de más de 25 años; y

4 millones, aproximadamente, por la contribución adicional de uno por mil en las poblaciones de más de mil habitantes, excluyendo Santiago, Magallanes, Antofagasta y Mejillones, que tienen servicio municipal o particular de agua potable.

La contribución adicional de uno por mil en las poblaciones es una carga moderada y que resulta justificada por su destinación.

Por otra parte, como la ejecución de este plan de obras de agua potable representará anualmente una inversión aproximada de doce millones de pesos (\$ 12.000.000), por el solo capítulo de importación de cañerías, es de interés destacar la posibilidad de que a base de esta inversión se pueda instalar en el país alguna fábrica de cañerías, con el consiguiente beneficio para la economía nacional que podría destinar a otros fines las divisas que en la actualidad se utilizan en adquirir este material.

A fin de disponer permanentemente de una suma para la ejecución de las demás obras del plan, se ha limitado a la mitad del rendimiento que pueda dar esta ley la inversión destinada a financiar los empréstitos que se contraten para las obras de gran aliento.

En mérito de las razones expuestas, tengo el honor de someter a vuestra aprobación el siguiente

PROYECTO DE LEY:

ARTÍCULO 1.º Autorízase al Presidente de la República para atender, con los recursos que a continuación se indican, a la realización de un plan de instalación y mejoramiento o ensanche del servicio de agua potable en las poblaciones de más de mil habitantes:

- a) Con las entradas brutas de los servicios de agua potable administrados por el Fisco;
- b) Con las cuotas de reembolso que entrega anualmente al Fisco la Empresa de Agua Potable de Santiago.
- c) Con una contribución adicional de uno por mil que se cobrará en las poblaciones de más de mil habitantes.

ART. 2.º El Presidente de la República podrá excluir de la contribución adicional a que se refiere la letra c) del artículo anterior, las poblaciones que tengan servicio particular o municipal de agua potable.

ART. 3.º El Presidente de la República queda facultado, asimismo, para contratar empréstitos hasta por la suma de ciento cincuenta millones de pesos (\$ 150.000.000) cuando la importancia o la urgencia de las obras lo justifiquen, no pudiendo comprometer en el servicio de dichos empréstitos más de la mitad de las entradas a que se refiere el Artículo 1.º

ART. 4.º El servicio de estos empréstitos se hará por intermedio de la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública.

El Presidente de la República determinará, anualmente, la parte de las entradas que estarán afectas al servicio de los empréstitos y que deberá quedar, para este objeto, a disposición de la Caja Autónoma de Amortización de la Deuda Pública.

ART. 5.º Los bonos que se emitan tendrán la garantía del Estado y estarán exentos de todo impuesto fiscal o municipal, ganarán hasta un 7% de interés anual y tendrán una amortización acumulativa, también anual, no inferior al 1%.

ART. 6.º La Dirección de Obras Públicas queda encargada de la realización del plan de ejecución de obras de agua potable a que se refiere la presente ley.

ART. 7.º El orden de preferencia de las obras será fijado de acuerdo con las normas generales que apruebe el Presidente de la República, a propuesta de la Dirección General de Obras Públicas.

ART. 8.º Se declaran de utilidad pública las aguas y los terrenos necesarios para la ejecución de las obras del plan.

Las expropiaciones se harán en conformidad con las disposiciones de las leyes N.º 4174 y N.º 4852, y del DFL N.º 182 de 15 de mayo de 1931.

ART. 9.º Los fondos consultados en los presupuestos Ordinarios de la Nación, para obras de agua potable, que no alcancen a invertirse antes del 31 de diciembre de cada año, pasarán a una cuenta especial que se denominará «Cuenta para obligaciones pendientes» y quedarán afectos a la realización del plan a que se refiere la presente ley.

ART. 10. La presente ley comenzará a regir a contar desde el 1.º de enero de 1939.

ARTÍCULO TRANSITORIO.—Durante el año 1939, los recursos a que se refieren las letras a) y b) del artículo 1.º, se limitarán a la suma que consulta para obras de agua potable la Ley de Presupuestos respectiva.