

EL TIEMPO

POR QUE CUESTAN SUMAS TAN ENORMES NUESTRAS OBRAS PUBLICAS

El doctor Efraim S. Delvalle, a quien la Cámara tuvo el acierto de nombrar interventor fiscal de obras públicas, y que desempeñó ese puesto con probidad, eficacia y actividad grandemente encomiables, por lo cual quizá no obtuvo los votos necesarios para una reelección que aconsejaban los intereses públicos— antes de separarse del cargo que tan dignamente sirvió ha entregado al ministerio un completísimo informe sobre el ferrocarril Tolima-Huila-Caquetá. Es un estudio acabado de la cuestión, en el cual se analizan por todos sus aspectos el contrato celebrado con la Casa Norton Griffiths, las labores que ella ha desarrollado y el estado actual de los trabajos.

Otro día nos ocuparemos en ese informe con la atención que él merece. Por el momento queremos tan sólo llamar la atención pública sobre uno de sus párrafos, que pone de relieve uno de los peores y más graves aspectos de nuestras obras públicas.

“El alto precio que se nota en la mayoría de las obras, dice el doctor Delvalle, tiene su origen, en mi concepto, en el costo escandaloso de los materiales de construcción. Un riel de 55 libras— por ejemplo,— que cuesta en Cartagena o Puerto Colombia \$ 12,18, es recargado por fletes y otros gastos hasta Flandes en \$ 16,26, subiendo así su valor a \$ 28,44. Es decir, que el riel cuesta un 43% y el flete un 57%. Hay rieles que, costando como quedá dicho, en Cartagena tan sólo \$ 12,18, han sido cargados a las obras a \$ 30,99 y a \$ 35,78 cada uno. Los existentes en depósito el 30 de septiembre, según inventario, valen a \$ 33,81 cada uno. Eso es sencillamente escandaloso. Sin embargo, peor cosa ocurre con el cemento. Este artículo se carga a las obras a \$ 0,08 el kil gramo, es decir, un barril de cemento de 180 kilos, que vale en Cartagena \$ 3,15 a lo sumo, cuesta en Flandes, Saldadía o Natagaima \$ 14,40, casi cinco veces más. Y así todo: la gasolina cuesta a catorce centavos la botella, el aceite a diez y nueve centavos, la cal a cincuenta centavos la arroba, el carbón mineral a ochenta y nueve centavos cada cinco arrobas, el carbón de Zipacón a \$ 1,34; las traviesas para carrilera a \$ 3,42 cada una; las traviesas para puente a \$ 9,21 cada una, etc.

tistas sobre los materiales adquiridos en el país”.

Bastan las líneas anteriores para saber por qué cuestan las obras públicas entre nosotros sumas tan enormes; por qué fallan todos los cálculos y estamos batiendo todos los records en materias de costo en construcción de ferrocarriles. No es sólo que la mano de obra sea cara, que los contratos sean excesivamente onerosos, y que el despilfarro sea la regla constante. Es que por falta de organización y de previsión, por la manera absurda como se adelantan los grandes trabajos en el interior, estamos construyendo verdaderos caminos de terciopelo. El cemento que es la base de la construcción moderna, nos cuesta aquí seis y siete veces más que en Europa o en los Estados Unidos; las traviesas de madera que dán nuestros bosques resultan más caras que las de acero que nos pueden mandar de ultramar; la gasolina que producen nuestras petroleras nos resulta la más cara del mundo. Y así, cuando logramos acabar una obra cualquiera, el país queda exhausto, porque los materiales con que trabaja le cuestan sumas exorbitantes.

Hay en esto, a más de fatalidades naturales de que sólo el mismo progreso podrá librarnos, el efecto de una total desorganización, que nos entrega maniatados en brazos de la especulación inescrupulosa, y que nos ocasiona toda clase de perjuicios. El mismo doctor Delvalle anota las grandes sumas que la nación pierde por el descuido del ministerio de obras públicas en el pedido de estructuras metálicas para puentes, y para muchas otras cosas. Se demoran enormemente esos pedidos, y como no llegan en oportunidad, los constructores tienen que proceder a levantar estructuras provisionales de madera que cuando llegan las otras quedan sin objeto. Para solo dos puentes en el ferrocarril Tolima-Huila-Caquetá esas estructuras provisionales costaron \$ 78.000, totalmente perdidos, pues si el pedido hubiera llegado a tiempo se habría ahorrado esa suma.

¡Qué historia trágica la de nuestras grandes obras públicas! ¡Qué serie de descabros, de pérdidas inexcusables, de culpables despilfarros, de insensata desorientación! Ahora un destino adverso nos impone un compás de espera, y ojalá la dolorosa y forzada inacción sir-

Jefe de Redacción: ENRIQUE

El nuevo Ministro de Obras Públicas

En la vida política del doctor Abadía Méndez, constituye una excepción desconcertante la manera casi vertiginosa como resolvió el problema planteado por la renuncia del ministro de obras públicas general Salvador Franco. Había fundamento para creer que la renuncia sufriría un tratamiento demorado, cauteloso, sutil, como lo acostumbra para la mayor parte de los problemas, a veces con buenos resultados y a veces con malos y desastrosos, el tranquilo y prudente estadista que hoy preside la administración pública del país. El público se preparaba seguramente a esperar varios días para que el señor presidente contestara la carta en que el general Franco manifestó al jefe del gobierno su propósito irrevocable y un tanto súbito de retirarse del ministerio. Después de aceptada la renuncia, se encargaría provisionalmente de la cartera abandonada por el general Franco, el secretario correspondiente, y seguiría luego un prolongado statu quo de interinidad que le permitiría al doctor Abadía pensar con todo espacio en el sucesor de su querido amigo el dimisionario.

Pero las cosas sucedieron precisamente del modo opuesto a como se prevenían. Anteayer por la tarde renunció el general Franco, anteayer por la noche el doctor Abadía resolvió aceptarle la renuncia y anteayer mismo llamó al doctor Sotero Peñuela para que el famoso político boyacense viniera a encargarse del puesto todavía caliente, donde por varios meses trabajó el primero de estos tres personajes. No se hizo repetir la oferta el doctor Peñuela, quien acababa de sufrir una derrota en la política tunjana, y se encontraba por lo mismo en la mejor aptitud de ánimo para agriarles el triunfo a sus enemigos, “haciéndoles fieros” como se dice en lenguaje familiar boyacense. El agraciado se vino veloz a Bogotá y antes de que estuviera con todas las formalidades del decreto de su nombramiento, ya había tomado posesión del alto e inesperado cargo con que lo regalaba oportunamente el destino. Hoy, con el alba, debió de salir para Tunja el nuevo ministro a arreglar sus baúles y a presenciar el tremendo disgusto de sus adversarios. Dentro de unas cuantas horas estará de regreso y antes de que el país se dé cuenta de lo ocurrido, el terrible y austero personaje de Boyacá habrá redactado la póliza para

El doctor Efraim S. Delvalle, a quien la Cámara tuvo el acierto de nombrar interventor fiscal de obras públicas, y que desempeñó ese puesto con probidad, eficacia y actividad grandemente encomiables, por lo cual quizá no obtuvo los votos necesarios para una reelección que aconsejaban los intereses públicos— antes de separarse del cargo que tan dignamente sirvió— ha entregado al ministerio un completísimo informe sobre el ferrocarril Tolima-Huila-Caqueta. Es un estudio acabado de la cuestión, en el cual se analizan por todos sus aspectos el contrato celebrado con la Casa Norton Griffiths, las labores que ella ha desarrollado y el estado actual de los trabajos.

Otro día nos ocuparemos en ese informe con la atención que él merece. Por el momento queremos tan sólo llamar la atención pública sobre uno de sus párrafos, que pone de relieve uno de los peores y más graves aspectos de nuestras obras públicas.

“El alto precio que se nota en la mayoría de las obras, dice el doctor Delvalle, tiene su origen, en mi concepto, en el costo escandaloso de los materiales de construcción. Un riel de 55 libras— por ejemplo,— que cuesta en Cartagena o en Colombia \$ 12,18, es recargado por fletes y otros gastos hasta Flandes en \$ 16,26, subiendo así su valor a \$ 28,44. Es decir, que el riel cuesta un 43% y el flete un 57%. Hay rieles que, costando como queda dicho, en Cartagena tan sólo \$ 12,18, han sido cargados a las obras a \$ 30,99 y a \$ 35,78 cada uno. Los existentes en depósito el 30 de septiembre, según inventario, valen a \$ 33,81 cada uno. Eso es sencillamente escandaloso. Sin embargo, peor cosa ocurre con el cemento. Este artículo se carga a las obras a \$ 0,08 el kilogramo, es decir, un barril de cemento de 180 kilos, que vale en Cartagena \$ 3,15 a lo sumo, cuesta en Flandes, Saldaña o Natagaima \$ 14,40, casi cinco veces más. Y así todo: la gasolina cuesta a catorce centavos la botella, el aceite a diez y nueve centavos, la cal a cincuenta centavos la arroba, el carbón mineral a ochenta y nueve centavos cada cinco arrobas, el carbón de Zipacón a \$ 1,34; las traviesas para carrilera a \$ 3,42 cada una; las traviesas para puente a \$ 9,21 cada una, etc. En agosto se compraron al señor Luis F. Reyes 4.072 polines por \$ 12.308,34, a \$ 3,42 cada uno. Según cálculos los polines de acero costarían más o menos lo mismo puestos en los trabajos y no saldrían gravados con el siete y tres cuartos de comisión que cobran los contra-

distas sobre los materiales adquiridos en el país”.

Bastan las líneas anteriores para saber por qué cuestan las obras públicas entre nosotros sumas tan enormes; por qué fallan todos los cálculos y estamos batiendo todos los récords en materias de costo en construcción de ferrocarriles. No es sólo que la mano de obra sea cara, que los contratos sean excesivamente onerosos, y que el despilfarro sea la regla constante. Es que por falta de organización y de previsión, por la manera absurda como se adelantan los grandes trabajos en el interior, estamos construyendo verdaderos caminos de terciopelo. El cemento que es la base de la construcción moderna, nos cuesta aquí seis y siete veces más que en Europa o en los Estados Unidos; las traviesas de madera que dan nuestros bosques resultan más caras que las de acero que nos pueden mandar de ultramar; la gasolina que producen nuestras petroleras nos resulta la más cara del mundo. Y así, cuando lo-gramos acabar una obra cualquiera, el país queda exhausto, porque los materiales con que trabaja le cuestan sumas exorbitantes.

Hay en esto, a más de fatalidades naturales de que sólo el mismo progreso podrá librarnos, el efecto de una total desorganización, que nos entrega maniatados en brazos de la especulación inescrupulosa, y que nos ocasiona toda clase de perjuicios. El mismo doctor Delvalle anota las grandes sumas que la nación pierde por el descuido del ministerio de obras públicas en el pedido de estructuras metálicas para puentes, y para muchas otras cosas. Se demoran enormemente esos pedidos, y como no llegan en oportunidad, los constructores tienen que proceder a levantar estructuras provisionales de madera que cuando llegan las otras quedan sin objeto. Para sólo dos puentes en el ferrocarril Tolima-Huila-Caqueta esas estructuras provisionales costaron \$ 78.000, totalmente perdidos, pues si el pedido hubiera llegado a tiempo se habría ahorrado esa suma.

¡Qué historia trágica la de nuestras grandes obras públicas! ¡Qué serie de descabros, de pérdidas inexcusables, de culpables despilfarros, de insensata desorientación! Ahora un destino adverso nos impone un compás de espera, y ojalá la dolorosa y forzada inacción sirva al menos para que se haga un profundo examen de conciencia, para que se pongan en claro, como enseñanza terrible, los infinitos errores y faltas cometidos, y se adapten para lo futuro métodos, derroteros y prácticas menos propicias al desastre.

nistro de Obras Públicas

En la vida política del doctor Abadía Méndez, constituye una excepción desconcertante la manera casi vertiginosa como resolvió el problema planteado por la renuncia del ministro de obras públicas general Salvador Franco. Había fundamento para creer que la renuncia sufriría un tratamiento demorado, cauteloso, sutil, como lo acostumbra para la mayor parte de los problemas, a veces con buenos resultados y a veces con malos y desastrosos, el tranquilo y prudente estadista que hoy preside la administración pública del país. El público se preparaba seguramente a esperar varios días para que el señor presidente contestara la carta en que el general Franco manifestó al jefe del gobierno su propósito irrevocable y un tanto súbito de retirarse del ministerio. Después de aceptada la renuncia, se encargaría provisionalmente de la cartera abandonada por el general Franco, el secretario correspondiente, y seguiría luego un prolongado statu quo de interinidad que le permitiría al doctor Abadía pensar con todo espacio en el sucesor de su querido amigo el dimisionario.

Pero las cosas sucedieron precisamente del modo opuesto a como se prevenían. Anteayer por la tarde renunció el general Franco, anteayer por la noche el doctor Abadía resolvió aceptar-le la renuncia y anteayer mismo llamó al doctor Sotero Peñuela para que el famoso político boyacense viniera a encargarse del puesto todavía caliente, donde por varios meses trabajó el primero de estos tres personajes. No se hizo repetir la oferta el doctor Peñuela, quien acababa de sufrir una derrota en la política tunjana, y se encontraba por lo mismo en la mejor aptitud de ánimo para agriarles el triunfo a sus enemigos, “haciéndoles fieros” como se dice en lenguaje familiar boyacense. El agraciado se vino veloz a Bogotá y antes de que estuviera con todas las formalidades el decreto de su nombramiento, ya había tomado posesión del alto e inesperado cargo con que lo regalaba oportunamente el destino. Hoy, con el alba, debió de salir para Tunja el nuevo ministro a arreglar sus baúles y a presenciar el tremendo disgusto de sus adversarios. Dentro de unas cuantas horas estará de regreso y antes de que el país se dé cuenta de lo ocurrido, el terrible y austero personaje de Boyacá, ya habrá repactado la póliza para el contrato de construcción del ferrocarril del Carare. Ha sido esta una crisis cinematográfica. Mientras los espectadores nos limpiábamos un ojo corríamos con una rapidez increíble, una serie de sucesos que de no haberse interrumpido súbitamente la tradición del doctor Abadía, habrían demandado para realizarse varias semanas, cuando no algunos meses.

Me
cho
mpre