

blicas. La buena voluntad de los Ministros tropieza con un verdadero imposible físico que se traduce necesariamente en falta de control y en gastos no siempre justificados.

Sentada como base de urgencia imprescindible la de organizar el Ministerio, conviene refrescar las ideas ya emitidas por la legislatura pasada sobre los diferentes artículos del proyecto que hoy sometemos a vuestra consideración.

CONSEJO NACIONAL DE VÍAS DE COMUNICACIÓN

Nada más preciso ni exacto que lo dicho por la Comisión que presentó el proyecto el año pasado, al referirse al Consejo de Vías de Comunicación. Por eso nos permitimos transcribir lo pertinente:

«Al formular este proyecto se ha tenido especial empeño en dar al Ministerio de Obras Públicas las características que con tanto anhelo ha demandado el país para que corresponda a organizaciones científicas que la experiencia ha consagrado y que nosotros hemos podido apreciar en la entidad que asesora el Ministerio de Relaciones Exteriores. Guardando la debida similitud en esta relación, el Consejo Nacional de Vías de Comunicación que se propone crear, será a modo de un exponente de seguridad para todas las determinaciones que en el ramo de Obras Públicas haya de tomar el Gobierno. En ese Cuerpo estarán representadas las Cámaras Legislativas, la técnica nacional y la extranjera, y a llenar cumplidamente el conjunto de las funciones que se le asignen, quedarán satisfechos los dictados de la ciencia y las aspiraciones de la Nación entera. Este Consejo Nacional de Vías de Comunicación vendrá a sustituir las diversas Juntas creadas por leyes vigentes, como directivas o administradoras de determinadas obras; y se producirá por tanto unidad de acción y de pensamiento, bases indispensables en un plan armónico de administración nacional.»

Si estas razones fueron acogidas el año pasado, hoy se imponen con mayor fuerza todavía. En el proyecto, entre los propósitos del Gobierno está el de contratar con respetables casas nacionales o extranjeras, algunas obras de importancia para la Nación. Para controlar debidamente el desarrollo de tales empresas, tanto en lo técnico como en lo fiscal, el Consejo de Vías de Comunicación vendrá a ser el mejor auxiliar del Gobierno. Sería imposible pretender que un Ministro cuyas labores son en extremo recargadas y numerosas, pudiera seguir paso a paso el adelanto de esas magnas empresas, de las cuales depende el porvenir del país. La creación del referido Consejo es hoy seguramente una de las más grandes necesidades del Ministerio. En él tendrán los ciudadanos una plena garantía de que los dineros serán convenientemente invertidos y las obras científicamente desarrolladas.

Además, no hay que perder de vista que las iniciativas actuales son apenas el principio de muchas que habrá de tomar más tarde para dotar al país de obras completas en todas sus secciones. En esta labor futura, que no puede olvidarse, el concurso del Consejo de Vías de Comunicación será de una significación extraordinaria.

ORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO

El artículo 7º del proyecto faculta al Gobierno para organizar los diversos servicios del Ministerio de Obras Públicas, los que habrán de depender en su número y extensión, de las necesidades que determine el desarrollo del plan oficial.

Es un hecho notorio que el actual personal es insuficiente por su escaso número para prestar completa atención a todas y cada una de las obras y negocios, que cursan en ese Despacho. Para que el Ministro pueda consagrarse de lleno a los asuntos graves y complejos, preciso es aumentar el personal y adscribir ciertas funciones a los Jefes de Sección para que éstos activen el despacho de los sinnúmeros asuntos que a diario llegan a las mesas del Ministerio. Hay negocios cuya magnitud y gravedad exigen una completa concentración de esfuerzos mentales, la que no es posible exigir tal cual están hoy las cosas, al Ministro ni a sus subalternos.

En esta carencia de personal, en los malos sucesos de que disfrutaban los servidores públicos cuyo trabajo es agobiador y rebasa las horas de servicio oficial, estriba la dificultad que entraña el manejo del Ministerio de Obras Públicas. Corregidos estos males y ampliados los servicios prudente límite, ese Despacho funcionará correctamente y dejará de ser lo que es hoy: un laberinto por el cual muy pocos pueden aventurarse.

De esta manera se evitará el tener que fracasar el Ministerio, como ya se ha propuesto medida que, si bien intencionada y de acuerdo con la realidad actual de las cosas, no se justifica plenamente, pues el número de las obras que cada nuevo Ministerio quedarían adscritas no llegaría a ser tan grande que impusiera esa trascendental medida, la que vendría a traer como inmediato resultado el fomento del burocratismo y la introducción de un nuevo y costoso rodaje en la Administración Pública. El día en que el país cuenta con líneas férreas extensas en explotación y en construcción, se impondrá por sí sola la creación del Ministerio de Ferrocarriles, aparte del de Obras Públicas Generales. Pero hoy esa división no se hace necesaria si se crea el Consejo de Vías de Comunicación a que este informe se refiere; y se autoriza al Gobierno para dotar al Ministerio de aquellos servicios y personal de que carece.

Entre las facultades que por el artículo 7º confieren al Gobierno figuran la muy importante de adoptar un criterio comercial que sin apartarse de ciertas normas legales, permita la explotación y conveniente adquisición de materiales y elementos para las diferentes obras. Los procedimientos que hoy imperan son en apariencia dignos de aplauso, puesto que van encaminados al menos en teoría, a procurar para el Estado las mayores ventajas. Pero al ser aplicado durante varios años, se ha visto que los resultados no son del todo satisfactorios. Primeramente las formalidades a que están sujetas las compras ocasionan demoras perjudiciales que no se justifican. A diario llegan al Ministerio las quejas de los Gerentes o Directores de las empresas públicas por las grandes tardanzas en los despachos de los pedidos. Las obras sufren también retardos, y los costos se elevan consecuentemente.

mente. Podría decirse que los plazos cortos para las licitaciones, obviarían este grave inconveniente; pero surgen entonces las quejas de los competidores que ofrecen sus productos, en el sentido de que los pliegos y especificaciones no pueden ser considerados ni estudiados por las casas fabricantes por carencia de tiempo. Con plazos largos o cortos, se tropieza siempre con enojosos reclamos.

En general, puede decirse que los sistemas de compras por licitación no tienen en la mayoría de los casos sino una aparente ventaja. Los disgustos que originan por parte de quienes no resultan favorecidos, no compensan la lejana garantía que pudieran ofrecer.

Este ramo de compras ha crecido de manera considerable en el Ministerio de Obras Públicas. Las licitaciones que bien pudieran justificarse en un principio, cuando se iniciaban algunas pocas obras, o se continuaban lánguidamente otras, no son el ideal del día. Conviene adoptar un criterio comercial que permita no sólo adquirir buenos materiales y a precios ventajosos, sino en el momento que las obras o empresas los requieran y exijan.

Ya la experiencia adquirida en el uso de ciertos elementos permite al Gobierno adoptar determinados tipos que tiendan a la estandarización. Es inútil seguir buscando marcas y nuevas marcas que dan por resultado el establecimiento de los verdaderos museos, que impiden la especialización de los operarios y obreros, y determinan cuantiosos gastos en repuestos. Reducido a su mínimo el número de tipos o modelos, todos esos inconvenientes desaparecen con manifiesto beneficio en todo sentido. Bien puede el Gobierno, con la experiencia adquirida y mediante el prudente consejo de sus agentes en el Exterior, seleccionar en los países de manufactura adelantada, los nombres de varias casas de primera clase, especializadas en ciertos artículos. Entre ellas podría abrirse un concurso con el objeto de constituir las proveedoras del Gobierno Nacional para cada artículo de su especialidad. Aquellas que mejores condiciones ofrecieran serían elegidas. De esta manera se eliminarían los intermediarios que elevan el costo y ocasionan muchas veces disgustos, debido a que ven fracasados sus proyectos comerciales; se conseguiría la estandarización de algunos elementos con las grandes ventajas que esto supone y se estimularía a las casas proveedoras a entregar materiales de primera calidad, mediante el envío de verdaderos técnicos, costeados por ellas, cosa hoy imposible ya que una locomotora o un puente no son halago capaz de decidir las a tales erogaciones. Es natural que la provisión en estas circunstancias determine precios ventajosos, que no es posible obtener con las compras de unidades aisladas y de relativo poco costo.

Por este sistema de compras será muy fácil llegar también al establecimiento de almacenes de depósito de materiales en diferentes centros del país. Las obras de cada sector hallarían en ellos a precios reducidos y en el momento oportuno, todo aquello que sus necesidades exijan y veríamos desaparecer como por encanto muchas congresiones funestas y muchos retardos motivados por los trámites que hoy imperan en materia de adquisiciones.

Hemos querido recalcar sobre la importancia de estas medidas no sólo por los motivos ya anotados en el presente informe, sino por la circunstancia de que un crecido porcentaje de los cuantiosos fondos que se destinan y que habrán de destinarse a las obras públicas deberán necesariamente dedicarse a la compra de elementos. Si hoy existen las dificultades apuntadas, dentro de poco tiempo serán aún más graves, y por lo tanto conviene preverlas y remediarlas oportunamente. Tal es la finalidad de la autorización que analizamos.

Creemos que las anteriores apuntaciones son suficientes para demostrar las ventajas del proyecto de ley que tenemos el honor de presentaros.

No juzgamos necesario extendernos en mayores comentarios, pues, como ya lo digimos, la mayor parte de los artículos del proyecto son fiel copia de los ya analizados y aprobados por la Cámara de Representantes en sus sesiones del año pasado.

Honorables Senadores.

Salvador Franco—Pompilio Gutiérrez

TELEGRAMAS

Popayán, 22 de julio de 1927. General Pompilio Gutiérrez. Bogotá—Agradezco atención. Felicítolo por elección Presidente Senado. Permita Dios labore Congreso en bien de la Patria—Servidor, Arzobispo.

Villahermosa, 27 de julio de 1927. Pompilio Gutiérrez. Bogotá—Felicítolo cordialmente merecida designación hízole Senado—Amigo, Pedro García.

Ríosucio, 26 de julio de 1927. General Pompilio Gutiérrez. Bogotá—Mis felicitaciones merecido honor hicieronle al designarlo Presidente Senado.—Salúdolo. Mavalencia.

Manizales, 27 de julio de 1927. General Pompilio Gutiérrez. Bogotá—Alégame muchísimo verlo a la cabeza dirigiendo Cuerpo Soberano Nación. Salúdolo cordialmente—Eloy Gómez.

Manizales, 27 de julio de 1927. Pompilio Gutiérrez. Bogotá—Maristas felicitámoslo cariñosamente, y esperamos tendrá presente Colegio Cristo—Salúdolo, Hermano Bautista.

Belalcázar, 26 de julio de 1927. General Pompilio Gutiérrez. Bogotá—Deseo luzcase muchísimo, ruidosas victorias—Amigo, Párrico.

Socha, 28 de julio de 1927. General Pompilio Gutiérrez. Bogotá—Presidencia Senado auguramos porvenir halagüño. Felicitámoslo—Servidores adictos, Vicario, Clero.

Calarcá, 26 de julio de 1927. General Pompilio Gutiérrez. Bogotá—Cordiales felicitaciones por merecidísima designación—Salúdolo, Ambrosio Torres.

Calarcá, 26 de julio de 1927. General Pompilio Gutiérrez. Bogotá—Complacidos enviámosle cordial saludo de felicitación por merecida designación hízole Senado—Junta Hospital.