

ANALES  
DEL  
INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

---

OFICINA:

Calle San Martín N.º 352—Casilla 487—Teléfono 3100

COMISIÓN DE REDACCIÓN

DON EDUARDO AGUIRRE

DON CARLOS ALLIENDE

• MIGUEL CONCHA

• RAMON SALAS E.

DON WALTER MÜLLER

---

---

LEY SOBRE CONSTRUCCION DE PUENTES CARRETEROS

ASPECTO ECONÓMICO

Está vigente desde hace unos 8 meses la ley que autoriza la construcción de puentes carreteros en el país. La ley abarca este interesante problema en toda su amplitud, pues enumera desde luego, 242 obras que deben ejecutarse preferentemente; establece, en seguida, que cada cinco años, previos los estudios del caso, se formen nuevos planes de ejecución de puentes, los que deben hacerse una vez terminados los incluidos en planes anteriores, y, por último, se preocupa de la reparación y conservación de las obras existentes.

Tan vasto programa, que en realidad comprende todo lo que el país necesita a este respecto, exige recursos de cierta importancia, y por esto la ley ha fijado fuentes de entradas precisas y seguras. Estas son: un impuesto adicional de \$ 0.06 por kilo sobre la internación de la bencina y demás esencias para motores, una patente adicional sobre los vehículos de toda especie que sirvan para el transporte de carga, un derecho sobre la transferencia de animales, y, por último, el aporte directo del

Fisco, consistente en una suma equivalente al medio por mil sobre la tasación de los inmuebles del país.

En el proyecto que sobre esta misma materia fué presentado al Congreso Nacional durante el año 1924 y que por diversos motivos no alcanzó a discutirse no se establecía el aporte directo del Fisco; pero en cambio se imponía un derecho sobre el beneficio de los animales en los mataderos, del cual se ha prescindido en la nueva ley. Además, se consultaba el impuesto a la bencina y las patentes adicionales de los vehículos. Los cálculos sobre la renta probable que este proyecto podía producir, llegaban a \$ 3 500 000, con los cuales se pensaba servir un empréstito y también atender directamente al pago de las obras que se contrataran.

La ley vigente, dictada como se sabe siendo ministro de Obras Públicas el señor Francisco Mardones, fué estudiada dentro de un marco mucho más amplio, pues la renta anual probable calculada para ella, sobrepasaba los \$ 6 000 000. Dada la gran necesidad que tiene el país de puentes carreteros para asegurar medianamente su vialidad, los \$ 3 500 000 primitivos habrían sido insuficientes. Considérese, en efecto, y esto a manera de muestra solamente, que hay muchos puentes [existentes en el país cuyo reemplazo debe hacerse en el curso de los dos años próximos a causa de su pésimo estado, que costarán más de \$ 1 000 000.

Puede asegurarse por los datos obtenidos de las recaudaciones hechas hasta la fecha en las distintas Tesorerías y Aduanas del país, que la base de cálculo que sirvió para estimar la renta de la ley vigente, fué prudente y acertada. Estos datos indican que en el curso del presente año la ley producirá unos \$ 3 000 000. Se sabe que siempre la aplicación de una ley encuentra en sus comienzos innumerables tropiezos, sea por la mala interpretación que se da a sus disposiciones, sea porque al principio se trata de eludir el pago de los gravámenes que ella impone, y el público se convence lentamente, muy lentamente, que es necesario pagar los servicios que se establecen o se mejoran.

Si a pesar de los inconvenientes indicados, que son naturales, la ley de puentes puede producir desde su vigencia hasta fines del presente año la suma de \$ 3 000 000, es seguro augurar que en un año normal, después de eliminados los defectos inherentes a los primeros tiempos de su aplicación, produciría sobre \$ 7 000 000.

Podemos, pues, decir que la ley de Puentes bajo este punto de vista que podemos llamar económico, es un éxito. Ella permitirá realizar con relativa holgura, el vasto plan de construcción de puentes carreteros que exige nuestro accidentado país.

CARLOS ALLIENDE ARRAU.