

Origen de las Leyes de Pavimentación

Hace poco leí una crónica de prensa en que se hacía referencia al origen de las leyes de pavimentación, y desde entonces he deseado aclararla y rectificarla, porque en ella se hacía una gran confusión entre las leyes de pavimentación de Santiago, con las de las Comunas Rurales y con las de las ciudades de Provincias, y además se estampaban conceptos que no se ajustan exactamente a la verdad. Sólo aprovechando estos días festivos, he podido dedicarme a escribir este alcance.

Por haber sido, desde el año 1915, ingeniero de la ex Dirección de Alcantarillado y Pavimentación de Santiago, y desde entonces estar en contacto con estos servicios, estoy en situación de proporcionar antecedentes exactos, que es conveniente que se conozcan.

Cuando se venían encima las festividades del Centenario, en 1910, el Supremo Gobierno, preocupado por el estado desastroso de las calles de la capital, destinó una primera parte de los fondos que se votaron para la celebración de dicha fecha, y los entregó al entonces Director del Alcantarillado de Santiago, distinguido ingeniero don Jorge Calvo Mackenna, para que «tapara hoyos» y arreglara como se pudiera, con la urgencia que se requería, algunas calles centrales.

Ese mismo año se dictó la ley 2324 que autorizó la contratación de un empréstito externo de £ 600,000, cien mil para la construcción del Matadero Modelo y quinientas mil para pavimentar la ciudad. La ley decía: «Las obras consultadas en esta ley se contratarán por el Fisco en licitación pública». Y se encargó a la oficina anteriormente citada, que se comenzó a llamar «Dirección de Alcantarillado y Pavimentación de Santiago», la atención de esos trabajos.

Esta ley permitió pavimentar las calles centrales de Santiago, obras que se llevaron a efecto bajo la inmediata dirección del señor Calvo Mackenna y del ingeniero don Vicente Edwards Sutil.

En 1915 y 1918, se dictaron nuevas leyes de pavimentación de Santiago que autorizaron, entre otras cosas, invertir en obras el valor de las cuentas que pagaba el vecindario,—ya que el empréstito se servía con la contribución especial establecida—, y el sobrante de este impuesto después de servida la deuda.

Pero ninguna de estas leyes se preocupaba de la conservación de los pavimentos construídos, omisión que resultaba de mayor gravedad por cuanto el empréstito estaba agotado, las cuentas que iba pagando el vecindario disminuían de importancia en proporción a las menores inversiones, y el sobrante del impuesto sólo permitía pequeñas faenas permanentes. Las últimas calles que se pavimentaron con este

régimen fueron Huérfanos, de Brasil a Matucana; Delicias, de Carmen a Plaza Italia; Lira, de Delicias a Matta y otras.

En realidad, por las razones apuntadas, se marchaba lento, y la oficina que por medio de leyes especiales había sido encargada de algunas obras en las Comunas vecinas, empleaba gran parte de su actividad en la pavimentación de la Avenida Providencia (Ley 3553), Avenida Irarrázaval (Ley 3546), Avenida Manuel Montt (Ley 4148) y Avenida Macul (Ley 4012), etc.

Desde el año 1925, comenzó a flotar en el ambiente la idea de legislar nuevamente sobre pavimentación de Santiago en forma de aumentar las rentas disponibles, subiendo el impuesto especial y creando otras entradas que permitieran allegar fondos en gruesas cantidades, como lo requería el progreso de Santiago. Muchas fueron las personas que se dedicaron a este estudio en aquel tiempo; pero el verdadero autor de la Ley 4180, de 1927, que ha dado a Santiago la pavimentación moderna que tiene y que llevó a los diversos barrios lo que sólo el centro conocía en materia de urbanización, fué el entonces diputado por Santiago don Jorge Alessandri Rodríguez.

Me consta, y es muy fácil demostrarlo a quien quiera, que es de su puño y letra la redacción íntegra del Proyecto de Ley correspondiente, y que la tramitación en las Comisiones de ambas Cámaras y en ellas fué obra tesonera, a veces dura, y exclusiva del distinguido colega que entonces ocupaba, como he dicho, una banca en la Cámara, donde su opinión como técnico se apreciaba en cuanto correspondía. El Proyecto Alessandri fué convertido en ley sin modificaciones. Hasta aquí la Ley de Pavimentación de Santiago.

Para las comunas rurales se habían dictado, como se deja dicho, diversas leyes especiales y fué el mismo diputado Alessandri quien estudió y redactó la Ley 4339, que dió normas generales y modernas a la pavimentación de las Comunas de Providencia, Ñuñoa, San Miguel y Yungay, como entonces se llamaba a Quinta Normal. Esta ley fué publicada en el «Diario Oficial», el 14 de julio de 1928. En compañía de mi jefe, don Jorge Calvo Mackenna, tuvimos el honor de allegar algunos dictados de experiencia a los estudios del ingeniero señor Alessandri, quien tuvo a bien solicitar nuestra modesta colaboración para el proyecto que en realidad estaba casi completo.

Esta ley denominó a la antigua oficina fiscal de pavimentación: «Dirección de Pavimentación Rural», y fué allí y por el año 1930, donde comenzamos a estudiar una ley general para todo el país, a base de aplicar los principios de la ley 4339.

En el año 1931 el Gobierno provisto de facultades extraordinarias para dictación de leyes, ordenó a todas las oficinas públicas que remitieran a los respectivos Ministerios los proyectos de ley que tuvieran en estudio, a fin de llevarlos adelante como Decretos con Fuerza de Ley. Nuestra oficina remitió al Ministerio del Interior, de que dependía, un estudio casi completo. El Ministerio nombró una Comisión presidida por don Jorge Calvo Mackenna e integrada por los ingenieros Fernando Mardones R., Daniel Campusano y el suscrito, y el abogado don Hernán Cuevas Irarrázaval, para que dieran la redacción definitiva al proyecto. La Comisión designó, a su vez, a una Subcomisión formada por Fernando Mardones y por mí, para que redactáramos el proyecto y lo sometiéramos a su estudio tomando en cuenta algunas nuevas ideas que se esbozaron. De esta Comisión, con algunas incidencias y previa aprobación de los Ministros Frodden y Castro Ruiz, salió el Decreto con Fuerza de

Ley 197 que dictado en mayo de 1931, sólo vino a tener aplicación práctica a mediados de 1933, cuando comenzábamos a salir de la terrible crisis económica, y siendo las Comunas de Talcahuano y San Antonio las primeras que aprovecharon los beneficios.

Desde el año 1934, la Dirección a mi cargo vió la necesidad de introducir algunas pequeñas modificaciones al DFL. 197 y a fines de 1935 se dictó la Ley 5757 que derogó y reemplazó al DFL 197 y que actualmente es aplicada en más de 80 comunas de la República, con una inversión en obras de pavimentación que el año 1936 alcanzó a \$ 23.000,000.

Las ideas fundamentales de la Ley 5757 no son otras que las de la 4339 ampliadas, de modo que, en realidad, es don Jorge Alessandri el profesional que debe considerarse como el autor de todas estas leyes de pavimentación, que tanto beneficio y progreso han llevado a innumerables ciudades del país, que hoy se encuentran realmente transformadas como por arte de magia. Las demás leyes dictadas después de las que él concibió y redactó, han tomado sus ideas y les han agregado tal vez modificaciones tendientes a subsanar algunas necesidades reales observadas en la práctica, pero nada más.