

## Primer Congreso Panamericano de Carreteras celebrado en Buenos Aires

(Conclusión)

Como bien dice el señor Presidente, éste es un caso práctico que demuestra la conveniencia de la construcción de ciertos caminos al lado de las líneas férreas sobre todo cuando ellas son de propiedad particular y pueden, por ese motivo, tener tarifas prohibitivas.

*Señor Asalgado.*—Un caso análogo ocurrió en Chile. Hay un largo ferrocarril longitudinal, al costado del cual, hasta 150 kilómetros, existe un camino paralelo al ferrocarril por el cual se transportan hasta Santiago los productos que vienen desde 100 kilómetros, en una forma más barata y ventajosa, evitando el desembarque y todas las dificultades de manipuleo, etc., propias del ferrocarril. Este también implica la ventaja de que ciertos productos pueden ser transportados más oportunamente, porque algunos productos deben llegar, por razón de su índole particular, dentro de un plazo determinado al sitio de consumo. Y hay que tener en cuenta que se trata de un camino regular. El día de mañana, cuando el camino esté bien construido y permita aumentar las ventajas que desde hoy ofrece, ese día se abandonará el ferrocarril.

*Señor Ospina.*—Yo insisto en creer que hay transportes para los cuales no es conveniente el ferrocarril. El ferrocarril regula sus tarifas para un promedio de recorrido y muchas veces es indudable que en trayectos cortos le producen pérdidas. Si el ferrocarril fuera a recaudar sus utilidades por concepto de esos recorridos...

*Señor Briano.*—No lo puede hacer.

*Señor Ospina.*—Como la capacidad del ferrocarril no es ilimitada, le permite dedicar su atención a esos recorridos...

*Señor Briano.*—Creo que esos conceptos nos llevarían muy lejos. Yo exhortaría a la comisión en el sentido de que tratemos de resolver el problema sin esta-

blecer una competencia entre el ferrocarril y el camino; es decir, construir caminos como un complemento de transporte que desempeña su papel en forma conveniente para la producción.

Creo que, en general, todas las opiniones coinciden, de manera que lo que correspondería sería redactar una conclusión que diera satisfacción a este interesante trabajo.

*Señor Presidente Illanes.*—Encuentro razón al señor Briano. El transporte depende mucho de la organización de los servicios.

Están presente dos distinguidos ingenieros norteamericanos y voy a citar un ejemplo. Siempre se ha dicho que el transporte por agua es más económico que el terrestre. En los Estados Unidos los ferrocarriles son también particulares, y sin embargo han podido mantener la competencia al transporte fluvial. Allí los dos servicios están perfectamente organizados; de manera que, a mi juicio, tiene grande influencia la organización de las empresas en la economía de los gastos de transporte. De manera que sacar una conclusión rígida estableciendo que el transporte por medio de caminos ha de ser más económico que otros, lo considero un poco aventurado. Así, habría que estudiar con mucho cuidado una conclusión como, según creo, procede de acuerdo a las últimas palabras del señor relator Cardarelli.

Si no hubiera oposición, se podría aprobar que procede una conclusión.

—Asentimiento general.

Aprobado, entonces.

Ahora, para que esta conclusión sea tratada por la comisión con mayor estudio, me permitiría rogarle al señor Cardarelli, que ha hecho una exposición brillante, se encargara de la redacción de esa conclusión para someterla a la consideración de la comisión.

—Así queda resuelto.

*Señor Briano.*—Desearía dejar constancia de que de todas estas discusiones ha surgido para mí una satisfacción y es la de haber insistido en que el estudio de esta clase de asuntos se encomiende siempre a ingenieros o técnicos que son los que verdaderamente entienden de estas cosas,

*Señor Presidente Illanes.*—Entonces queda resuelto que el señor Cardarelli hará un estudio de estos antecedentes y nos presentará su conclusión. Esperamos pues, esa conclusión.

*Señor Oca.*—El señor Page me solicita transmita a la comisión su opinión respecto de este asunto. He redactado una declaración, que me voy a permitir leer:

«Los caminos públicos son de pública necesidad y son propiedad del pueblo. En

virtud de esto, los caminos deben construirse para servir al pueblo, sin tener en cuenta el efecto que ello pueda producir en el tráfico ferroviario, aunque éste pase por al lado del camino».

Esta es, en síntesis, la opinión del señor Page.

*Señor Presidente Illanes.*—Entonces, esas palabras que ha pronunciado el señor Oca en nombre del señor Page, podría tomarlas en cuenta el señor Cardarelli.

*Señor Briano.*—Desearía hacer constar que esa manifestación corresponde precisamente a la orientación que yo he querido darle al asunto.

*Señor Presidente Illanes.*—Queda terminado el asunto, en la forma que ha sido resuelto.

*Señor Briano.*—Debo recordar que hemos dejado pendiente un asunto presentado por el ingeniero Baliña.

Hablan varios delegados a la vez.

*Señor Baliña.*—Algarrobo de color habano y morado. Así se llaman las dos clases mejores para el pavimento.

*Señor Briano.*—Yo pediría, para corresponder a los deseos del señor, que se estableciera entre paréntesis la densidad de esa madera, porque para nosotros puede ser un factor importante. El ha querido referirse a un tipo de madera.

--Hablan varios señores delegados a la vez

*Señor Asalgado.*—Lo mismo que el roble, esa madera se va a fondo, no flota.

*Señor Presidente Illanes.*—Podría resolverse: «Que cumpla con los mismos requisitos de la madera de algarrobo».

*Señor Mac-Donald.*—Si se me permite volver sobre el asunto que anteriormente se trató debo decir que, a mi juicio, no debe haber ningún conflicto entre los que apoyan a las carreteras y los que apoyan a los ferrocarriles. Son dos medios de transportes perfectamente compatibles y se completan y uno es necesario al otro. En general no hay conflicto entre esos dos sistemas de transporte: las distancias cortas pertenecen al camino, las largas al ferrocarril, y lo que constituye una distancia larga o corta no puede determinarse en kilómetros, es necesario también considerar el factor tiempo. En una palabra, es cuestión de buena organización en los servicios.

*Señor Presidente Illanes.*—Ese criterio está perfectamente de acuerdo con el que hemos expresado en su oportunidad.

*Señor Mac-Donald.*—Además, el trabajo principal del ingeniero que construye los caminos y del administrador de los mismos, es tratar de que éstos vayan de acuerdo con el ferrocarril.

*Señor Presidente Illanes.*—Si no hay oposición, creo que la indicación del señor Mac-Donald podría ir a manos del señor relator ingeniero Cardarelli.

*Señor Briano.*—Y como son manifestaciones que quedarán en la versión taquígráfica, podría hacerse constar que estamos conformes en aceptar que se agreguen como antecedente.

—Asentimiento general.

*Señor Presidente Illanes.*—Pasan todos estos antecedentes, pues, al señor relator.

—Así queda resuelto.

*Señor Presidente Illanes.*—Podríamos invitar al señor Kurtz para que nos sirva de relator en un trabajo que hay pendiente.

—Se resuelve invitar al señor Kurtz.

—Pocos momentos después concurre el señor secretario general.

*Señor Kurtz.*—Deseaba decir dos palabras respecto a un asunto ya despachado por esta comisión.

El caso es éste: ya he explicado una vez lo que ha ocurrido con algunos trabajos de esta sección. El reglamento en el artículo 27 establece claramente que la comisión organizadora del Congreso designará los relatores. Ahora, al realizarse la sesión preliminar, el señor presidente no comunicó oficialmente los nombres porque en realidad los trabajos se habían recibido a última hora, no sabíamos con seguridad si alguno de los relatores no vendría y no podía hacerse una cosa definitiva. Entonces se resolvió hacerlo en forma confidencial. Luego, debido a la existencia de un poco de desorden general, los trabajos no fueron a las manos de los relatores que había propuesto la comisión.

Ocurrió entonces que uno de los miembros de la comisión, el señor Briano, tomó a su cargo una cantidad de trabajos que estaban destinados a otros que no se habían presentado. En esto, indudablemente, no había sino buena voluntad de parte del señor Briano. Entre ellos hay uno aprobado ya por la comisión, sobre el que yo rogaría se hiciera una consideración.

Ante todo, se trata de una cuestión experimental de caminos, de estaciones experimentales de caminos. Me llamó un poco la atención que los señores delegados norteamericanos, que son especialistas en estas cosas, hubieran votado favorablemente el despacho de la comisión. Entonces les solicité su verdadera opinión sobre el asunto, y ellos me contestaron que seguramente no habían entendido bien de que

se trataba, por virtud de las dificultades del idioma distinto, seguramente. Les hice traer, entonces el trabajo, y les pedí su opinión. Me manifestaron que en esta clase de trabajos ellos se encontraban un tanto cohibidos de opinar por razones de cortesía internacional, es decir, por tratarse de un trabajo argentino, por lo cual se creían en la obligación de guardar su franca opinión. Yo he insistido entonces en el sentido que he insinuado en todo momento: creo que un Congreso de esta naturaleza, nadie debe sentirse presionado para formular conclusiones, por razones de cortesía internacional. Sea el autor de un trabajo argentino, chileno, peruano o lo que sea, una vez que hemos cambiado los primeros saludos de confraternidad y de cortesía, todos somos iguales, es decir, técnicos que estamos encargados de cumplir con nuestro deber.

Insistí, pues, ante los señores delegados norteamericanos y les pedí que imaginaran que este trabajo había sido presentado a un Congreso norteamericano por un autor norteamericano y qué debía hacerse con el trabajo. Conseguí, por fin, que me dijeran que, en su opinión, este trabajo no debía publicarse ni incluirse en los anales de un Congreso de esta naturaleza.

Ahora bien; por todos esos motivos, yo vengo a pedirle a la comisión quiera considerar el asunto. En otras secciones se ha rechazado francamente trabajos presentados por ingenieros argentinos que constituyen firmas importantes en nuestro país. De manera que, si por razones de cortesía vamos a incluir algunos trabajos, rechazando, en cambio, otros, creo que incurriríamos en una verdadera descortesía para con aquellos, y pondríamos a la secretaría general y al comité ejecutivo en una situación verdaderamente violenta.

*Señor Briano.*—A qué trabajo se refiere el señor Kurtz?

*Señor Kurtz.*—Al trabajo que se titula: «Ensayos de experimentación de calzadas...»

*Señor Briano.*—Sobre este trabajo, señor Kurtz, lo que se resolvió es que no valía mucho como novedad y que era interesante bajo el punto de vista general solamente.

*Señor Asalgado.*—El acta dice así, señor secretario general: «Con respecto al trabajo de las señoritas Bachofen, sobre experimentación, se acuerda considerarlo en conjunto con un trabajo presentado por la delegación chilena.»

*Señor Kurtz.*—Entonces, quiere decir que queda excluido del Congreso.

A mi juicio, este trabajo no debe figurar en los anales de un Congreso Panamericano.

*Señor Presidente Illanes.*—Podríamos concretar una conclusión en un sentido u otro: se publica o no el trabajo en los anales del Congreso. Se va a votar si se publica.

—Se vota y resulta negativa.

*Señor Presidente Illanes.*—No se publicará.

*Señor Kurtz.*—Dos palabras, si se me permite, para aclarar mis opiniones.

El comité ejecutivo, de aceptar estos trabajos, se vería asediado por todo el mundo porque todos quieren figurar en un Congreso Panamericano de caminos. A mi juicio, los que deseen realmente figurar, deben hacer un esfuerzo metódico de recopilación, de estudio, como revelan los trabajos presentados por la delegación chilena por ejemplo.

Agradezco, pues, a la comisión y con su permiso voy a retirarme.

*Señor Briano.*—El señor secretario me ha atribuído un exceso de trabajo que relatar, y eso creo que no ha ocurrido.

Creía que todo esto fuera el resultado de una confusión y que se hubiera interpretado mal mi intervención en esta clase de asuntos. Soy nada más que uno de tantos colaboradores a esta obra. El señor Presidente me delegó una comisión, y yo la cumplí; dispuesto estoy a secundarlo en todo.

Reglamentariamente se ha dispuesto que los relatores sean argentinos. Se me designó a mí y resolvimos entonces clasificar los trabajos, y con el señor secretario hemos hecho una distribución de los trabajos a todos aquellos señores delegados que estaban en condiciones de intervenir en ellos. Me he enterado después, por una plañilla, que había una duplicación de relatores para los asuntos.

*Señor Kurtz.*—Quiero que la comisión tenga en cuenta la situación de la secretaría, en la cual se concentraron de golpe el mismo día más de ochenta delegados. Teníamos relatores de Córdoba, de Entre Ríos, de la provincia de Buenos Aires porque conocían el ambiente argentino, sus necesidades, y queríamos satisfacer a todo el mundo; se habían enviado estos relatores a todas las comisiones, pero había que esperar su designación. Creo que esto ha sido producido por el exceso de trabajo de la secretaría.

*Señor Briano.*—No acepto que el señor secretario se eche culpas que no le corresponden.

*Señor Presidente Illanes.*—Creo que hay una pequeña confusión a este respecto. Se leyó aquí una lista de trabajos, se vió que había un enorme número de trabajos importantes, se distribuyeron entre varios relatores, se pidió que los clasificaran con el objeto de uniformarlos. Se pidió y hay constancia en el acta que el relator señor Briano se encargara del estudio de estas relaciones y les diera unidad para los

efectos de las conclusiones. Pero hubo dificultades para ponernos en comunicación con los relatores y el señor Briano con muy buena voluntad y su vasta ilustración ha suplido este inconveniente. Creo que con esta explicación, el señor secretario se dará por satisfecho.

*Señor Kurtz.*—Completamente.

*Señor Cardarelli.*—El trabajo a que antes he aludido, trae dos conclusiones que yo concreto en esta forma: «Los caminos de acceso a los grandes centros de consumo que consulten zonas perfectamente delimitadas de influencia directa, es cuestión fundamental cuyo estudio debe merecer especial atención por parte de los gobiernos de los países que intervienen en este Congreso».

Admito todas las modificaciones que los señores delegados crean conveniente introducir, yo he tomado el asunto en forma general.

*Señor Presidente Illanes.*—¿Hay alguna observación respecto a la conclusión presentada?

*Señor Briano.*—Propondría la conveniencia de dividir esta conclusión en dos partes: 1.º La conveniencia de establecer caminos de acceso a los centros de población para vincular los mercados de producción y de consumo, a fin de que el abastecimiento se efectúe en forma económica y directa; 2.º Disponer que estas redes de caminos se establezcan estudiando su faz económica, para que el trazado no se efectúe arbitrariamente en cualquier dirección.

*Señor Presidente Illanes.*—La palabra «directa» está parece demás, porque en el concepto económico está incluida la idea.

*Señor Cardarelli.*—Es lo mismo, dicho con otras palabras. Es una cuestión fundamental, que no está estudiada bien todavía, y por lo tanto se encarece su estudio a los gobiernos concurrentes.

*Señor Presidente Illanes.*—Donde habla de centros de consumo, podría agregarse; «y a otras vías de comunicación, que pueden ser estaciones ferroviarias, puertos marítimos y fluviales.»

Recuerden que Uds. señores delegados argentinos, tienen un plan general en materia de vías de comunicación y su convergencia a los centros de atracción en general que yo reproduzco, como importante y digno de ser conocido en la memoria que he elevado al Ministerio de Obras Públicas de Chile, respecto a la labor de la oficina a mi cargo. Es un estudio muy importante en materia de vías de comunicación, y estaría en armonía con la coordinación establecida en ese plan, la indicación que he formulado.

*Señor Alliende.*—Pediría al señor Briano, agregara a su redacción, que se recomienda a los gobiernos se preocupen de este punto.

*Señor Briano.*—Es lo que me faltaba redactar, y esperaba preguntar al señor Cardarelli si lo aprueba o no. Debo hacer notar que tanto la conclusión del señor Cardarelli, como cualquiera de las que vamos a adoptar, es el resultado de nuestra colaboración.

*Señor Ospina.*—Tal vez quedarían más claros los conceptos que hemos vertido, teniendo en cuenta las observaciones que hicieron los delegados de los Estados Unidos, que son autoridad en la materia, y que dice poco más o menos así: «Alrededor de los grandes centros de atracción hay una zona de radio variable en la cual las carreteras prestan mejor servicio que los ferrocarriles.»

*Señor Presidente Illanes.*—Está contemplado dentro de las conclusiones que se han leído.

*Señor Briano.*—No estoy de acuerdo con las palabras: «centros de atracción.»

*Señor Presidente Illanes.*—Las palabras; «centros de consumo» están muy bien. Convendría solo agregar esa idea de los tres delegados de los EE. UU.

*Señor Briano.*—«Centros de consumo y de población». Son dos términos ya consagrados, porque los centros chicos hoy pueden ser mañana muy grandes.

*Señor Ospina.*—Mi indicación es la siguiente: «Alrededor de los grandes centros de atracción hay una zona de radio variable en la cual las carreteras prestan mejor servicio que los ferrocarriles. La amplitud de este radio debe estudiarse en cada caso».

*Señor Cardarelli.*—En eso de que presten mejor servicio, no estoy de acuerdo. Además es una forma vaga de establecer una conclusión.

Yo voy a mantener en sus términos generales esta conclusión que me parece que consulta todas las opiniones.

Y pasará a contestar la observación que se me hace que en sus términos generales, demostrando que esta recomendación está demás.

Nosotros estimamos que los caminos de acceso involucran una cuestión de suma transcendencia, y como acabo de escuchar de labios del señor delegado por Chile, recién en estos momentos se están ocupando allí de estos caminos, lo cual significa que todavía no han entrado a tratar a fondo la cuestión. Y así como el gobierno de Chile están en las mismas condiciones casi todos los países de la América y entre ellos nuestro propio país, el cual no obstante no haber descuidado lo referente a caminos, no obstante haber desplegado bastante actividad para mantener, aumentar y mejorar su red de caminos, no ha hecho el trazado de sus caminos de



acuerdo a un criterio estrictamente científico. Excepción hecha de los Estados Unidos de América, se puede decir que esta es una situación de orden general. Solo en este país se puede decir que el trazado de los caminos responde a principios perfectamente establecidos.

En la conclusión que propongo, yo digo:

«Es una cuestión fundamental, cuyo estudio debe merecer especial atención por parte de los gobiernos de los países que intervienen en este Congreso».

*Señor Briano.*—No debemos decir, «debe merecer» sino decir la misma cosa en una forma imperativa. En esta materia, es fundamental, establecer dos conceptos: Primero necesidad impostergable que se establezcan esas vías de comunicación y después establecer que desempeñen su papel económico.

*Señor Cardarelli.*—En toda obra pública en que tiene que intervenir la alta ingeniería, el problema fundamental es el problema económico. De manera que me parece que es una redundancia el recomendar el problema económico. El ingeniero debe ser un economista, y su principal preocupación debe ser esa. Cuando hablamos de que ese camino tiene que servir una zona previamente determinada, de hecho está comprendido que ese estudio debe en primer lugar haber planteado y resuelto el problema económico.

*Señor Briano.*—Son muchos los ejemplos que se podrían citar en que esos problemas se abandonan. Nosotros queremos hacer oír nuestra voz para decir téngalos en cuenta sin excepción. Es cierto que hay ingenieros al frente de esos trabajos, pero o porque no le dan órdenes o le imponen imperativamente un trazado determinado, el hecho es que en general no se hace esa clase de estudios.

Entiendo pues, que es conveniente establecer «estudien previamente la zona de influencia de esos caminos, intercalándolos con los ferrocarriles para que se complementen no para que se hagan la competencia».

*Señor Presidente Illanes.*—Si el señor Cardarelli acepta, se podría establecer «combinarlos con otras vías de comunicación».

*Señor Cardarelli.*—Yo no tengo inconveniente.

*Señor Mac-Donald.*—Entiendo que alrededor de los grandes centros de población o de consumo, hay una zona de radio variable, en la cual las carreteras prestan servicios unidos a los ferrocarriles y a las vías fluviales, cuyas finalidades han de servir mejor los intereses del público al cual están destinadas. Se trata en una palabra de coordinar el servicio de carreteras, ferrocarriles y vías fluviales para el mejor servicio del público.

*Señor Presidente Illanes.*—Precisamente había propuesto y el señor relator ha aceptado, la idea de establecer que deben ser servicios combinados.

*Señor Briano.*—Queremos que la carretera no sea la quinta rueda.

*Señor Presidente Illanes.*—Se podría agregar esto al artículo: «una idea de que las carreteras son también elementos concordantes con las otras vías de comunicación.»

*Señor Laurel.*—Se podría poner «los estudios de caminos de acceso no deben ser independientes de las redes de vías de comunicación existentes,» es una conclusión en el fondo inícuca, que no agrega nada de fundamental, y que en realidad no merece ser motivo de una conclusión especial.

*Señor Alliende.*—Lo que aquí también se toca, es lo referente a la zona de influencia del camino y del ferrocarril. El camino puede eliminar al ferrocarril en los primeros cien kilómetros, pero no en mayores distancias.

*Señor Ospina.*—Yo opino que la conclusión tal como está redactada, coincide con otras que hemos aprobado encomendando el estudio de cada caso en que se realiza el camino. La verdadera conclusión, es más bien declarar que hay una zona en la cual las carreteras son convenientes. Lo que debe ser materia de estudio es la amplitud de esa zona, en cada caso particular. Pero indudablemente lo que debiéramos declarar a favor de los caminos, es que ellos tienen su zona propia alrededor de los centros de consumo.

*Señor Presidente Illanes.*—Es de hacer presente que lo primero que se hizo fué someter a votación, si procedía o no una conclusión sobre este trabajo, Y como la votación fuera afirmativa, se le encomendó al señor Cardarelli, la redacción de la misma.

*Señor Cardarelli.*—Yo entiendo que decir que alrededor de los grandes centros hay una zona variable en las cuales las carreteras prestan mejor servicio, es algo exagerado.

*Señor Presidente Illanes.*—Indudablemente no se puede decir esto, para sentar una doctrina categórica, pero puedo decirle al señor relator que se han citado antecedentes que permiten afirmar que en algunas zonas es perfectamente cierto.

*Señor Cardarelli.*—Mañana se produce la electrificación de líneas férreas en lugares donde sea fácil la instalación de usinas que produzcan la fuerza motriz en condiciones ventajosas, y yo no se cual será más conveniente.

*Señor Ospina.*—Usando rieles siempre hay un transporte que eliminan las carreteras. Para un trayecto corto, si la estación queda a seis o siete kilómetros, indudablemente el camino es mejor.

*Señor Cardarelli.*—Es que aquí hablamos de cien, ciento cincuenta y hasta doscientos kilómetros.

*Señor Secretario.*—No solo porque es más económico, sino porque es también más oportuno.

*Señor Cardarelli.*—La redacción quedaría así: «Los caminos de acceso a los grandes centros de población, coordinados con otras vías de comunicación y que consulten zonas perfectamente determinadas de influencia directa, es cuestión fundamental cuyo estudio debe merecer especial atención de los gobiernos que intervienen en este Congreso».

*Señor Briano.*—Yo me voy a permitir proponer esta otra redacción:

Para que el intercambio de productos se efectúe en forma económica y directa, el Congreso etc. etc., aconseja: «La conveniencia de establecer caminos de acceso a los centros de población para vincular los mercados de producción y de consumo para que el intercambio de productos, se efectúe en forma económica y directa; 2.º Que el trazado de estos caminos debe hacerse previo los estudios necesarios para coordinarlos con los demás medios de transporte, y teniendo en cuenta los preceptos económicos que rigen el establecimiento de las vías de comunicación».

*Señor Cardarelli.*—Yo no tengo inconveniente en retirar mi indicación y en aceptar la que se propone, que está completamente de acuerdo con la mía, pero que como hay más detalles, ayuda a una mayor comprensión.

*Señor Presidente Illanes.*—Se va a votar las dos conclusiones en general.

—Se votan y aprueban.

*Señor Presidente Illanes.*—En discusión particular.

Se va a votar el artículo primero.

*Señor Cardarelli.*—Podría anunciarse la conclusión en forma más propia de toda conclusión diciendo: Primero. Es conveniente establecer caminos etc.

*Señor Briano.*—Yo tengo inconveniente en aceptar la redacción en esa forma.

*Señor Presidente Illanes.*—Se va a votar.

Se vota: Afirmativamente.

La conclusión ha quedado así: Primero. Es conveniente establecer caminos de acceso a los centros de población, para vincular los mercados de producción y de consumo para que el intercambio de productos se efectúe en forma económica y directa.

*Señor Presidente Illanes.*—En consideración la conclusión segunda:

*Señor Cardarelli.*—Como la conclusión hace una observación, se podría poner.

El estudio del trazado de estos caminos, deberá hacerse además en lugar de «medios de transporte» podría ponerse «vías de comunicación».

*Señor Briano.*—Acepto. La redacción de la segunda conclusión quedaría así:

Segundo: El estudio del trazado de estos caminos deberá hacerse coordinándolos con las demás vías de comunicación y teniendo muy en cuenta los preceptos económicos que rigen su establecimiento».

—Se vota y aprueba.

*Señor Ospina.*—A pesar de que el asunto está votado, yo me permito hacer la manifestación de que creo de que todo es redundancia, y que ya contemplamos esto en otras conclusiones.

*Señor Briano.*—Yo le ruego que renuncie a esa creencia porque hay un vivísimo interés en señalar esto. En todas partes se habla de que los estudios se harán teniendo en cuenta preceptos económicos, pero en ninguna parte se puntualiza.

*Señor Presidente Illanes.*—¿Insiste en su observación?

*Señor Ospina.*—No señor.

*Señor Presidente Illanes.*—¿Hay otro trabajo informado por el relator?

*Señor Briano.*—Yo creo que hay un trabajo que iba a informar el ingeniero Laurencena, pero no ha venido.

*Señor Presidente Illanes.*—Antes de levantar la sesión, creo interpretar el sentimiento de todos los delegados que forman parte de la comisión, al cumplir el grato deber de dejar expresa constancia de la eficaz labor realizada por los señores delegados relatores, y que ellos han contribuido a que el trabajo de la comisión se haya desarrollado tan eficientemente.

—Asentimiento general.

*Señor Presidente Illanes.*—Queda levantada la sesión.

Eran las 11½ horas.

Octubre 9 de 1925.

