

Proyecto de ley de electrificación.

El proyecto de ley sobre electrificación que la Comisión de Industrias de la Cámara de Senadores ha elaborado, ofrece un aspecto que aún no ha sido comentado; es el empréstito.

En efecto, en el artículo 7º del mencionado proyecto se autoriza al Presidente de la República para que contrate un empréstito hasta por £ 2.700.000 con el fin de realizar las obras de electrificación de nuestra II Sección de Los Ferrocarriles.

Es esta la única forma que la Comisión ha tenido a su alcance para resolver este asunto. Sin embargo creemos que no es acertada, pues, el país se encuentra recargado de empréstitos acordados a obras juzgadas indispensables.

Los empréstitos actualmente en estudio son los que enumeramos a continuación:

Obras portuarias	£ 4.000.000
Marina mercante	£ 2.000.000
Reorganización de los Ferrocarriles	£ 5.000.000
Transversales del Longitudinal	£ 2.000.000
Dique para Dreadnought	£ 1.500.000

Total £ 14.500.000

Agreguemos a esa cifra las garantías que el Fisco acordó a los empréstitos ^{municipales} ~~locales~~, a ferrocarriles ^{particulares} ~~particulares~~ u a otras empresas y veremos que, si estos empréstitos ~~se aprueban~~, el Fisco tendrá que dedicar ~~xxx~~ £ 4.000.000 ~~anualmente~~ ^{para amortizaciones} en el extranjero.

La comisión mencionada propone ahora un nuevo empréstito por £ 2.700.000 con el fin de realizar una obra que traerá economías para el Fisco. Dada la situación financiera del país y la de los mercados extranjeros no es abusar de nuestro crédito externo solicitar un nuevo empréstito para realizar una obra que puede hacerse con el concurso del crédito particular?

Es de temer que esta forma de solucionar las necesidades del país llegue hasta comprometer nuestro crédito externo ^{de} vez más debilitado, con endeudamientos sucesivos.

Como decíamos, se puede usar del crédito particular para realizar la obra mencionada; en efecto, al concurso solicitado por el gobierno en 1910, firmas extranjeras ^{especialistas} ~~especialistas~~ en esa clase de obras, ofrecieron ejecutarlas, sin que el Estado hiciera el sacrificio que hoy pide la Comisión.

Las bases del concurso de 1910 estipulaban que las obras debían ser pagadas con las economías producidas por el cambio del sistema de tracción, idea muy digna de un gobierno previsor que consideró esa forma como la única satisfacción para los intereses del país, la cual, reuniendo las únicas garantías y dando el máximo de ventajas no agravaba su situación financiera.

Con el fin de informar al Gobierno sobre las bondades de esas propuestas se nombró una comisión técnica, la que, después de detenido estudio, informó favorablemente una de las propuestas, declarando ^{la} ~~la~~ ventajosa y conveniente ~~vajo~~ todo punto de vista para los intereses del país.

Hoy día la Comisión del Senado parece no haber tomado en consideración esos informes, al emitir su fallo,

Creemos, que sin embargo, la idea de evitar al Fisco un nuevo endeudamiento en el extranjero sin ventaja alguna para el país, mereció ser tomada muy en cuenta.