

MSS 385
249/1264

¿Que Tabajos Prefieren?

El público se ha impuesto de la larga lista de obras que el Estado podría emprender para dar ocupación a los trabajadores que han quedado de para, con motivo de la disminución de actividad fabril e industrial producida por la crisis.

En esa lista, según se nos ha informado, están incluidos un gran número de proyectos que si bien han sido estudiados, no son por el momento necesarios o no hay razón para efectuarlos.

Con la teoría de que nunca está de más estudiar cualquier proyecto que sea, son muchos los que mediante influencias de toda especie han logrado que la Dirección de Obras Públicas, comisione ingenieros que se trasladen al terreno y hagan presupuestos y planos sobre las obras que se solicitan

Pero estudiar un trabajo no es demostrar su utilidad; por el contrario pasa muy amenudo que basta el conocimiento cabal de ellos para condenar su construcción.

Esto pasa con más de alguno de los proyectos que figuran en la nómina a que nos hemos referido.

Desde luego es curioso observar que buena parte de las obras que figuran corresponde a construcción de ferrocarriles.

A ese respecto hemos tenido ocasión de hablar con un distinguido ingeniero que nos llamaba la atención hacia la relativa falta de utilidad inmediata que tendría la construcción de esas líneas.

La constancia de ferrocarriles, nos decía, presentaría en el momento actual bastantes inconvenientes. Por lo pronto, solo podría hacerse el arreglo de la vía y la colocación de los durmientes. La importación del material significaría series desembolsos que el Fisco no está, hoy por hoy, en estado de afrontar, y si los cuales de bien poco servirían los trabajos que se hicieran.

Además, los ferrocarriles según lo demuestra la experiencia, lejos de ser un buen negocio para el Estado, resultan ser una fuente permanente de gastos. El carbón nacional no alcanza a dar abasto para el movimiento de los que ya tenemos, y traerlo del extranjero significaría abrir una nueva puerta de salida a los dineros fiscales.

La acción benéfica de las líneas férreas, aún de las de utilidad más manifiesta, solo viene a percibirse con el tiempo; no son obras de carácter reproductivo inmediato.

En los momentos actuales el ideal sería no emprender obras nuevas. Pero ya que el Gobierno quiere emprender las para mejorar la situación de los obreros, hay que tratar que estas llenen necesidades imprescindibles o que sean obras que puedan pagarse lo más pronto posible lo que ha de invertirse en ellas.

Hay también una serie de trabajos contratados que se ejecutan actualmente y que podrían dar cabida a un mayor número de obreros sin que esto importara más que un anticipo en las cantidades que el Fisco está resuelto a gastar de todos modos. Esto sería en suma apresurar los trabajos aceptados como necesarios por el mismo Gobierno. Entre estos figuran defensas de ríos, provisión de agua potable de diversas ciudades, etc.

En cuanto a las empresas que podríamos llamar de resultado inmediato, hay buen número de ellas que podrían emprenderse desde luego, como construcción de canales de riego, etc, que no requieren por otra parte, importación alguna de materiales, y pueden quedar totalmente terminadas. No así los ferrocarriles que aparecen entre las obras que se proyecta construir y que quedarían en meros trazos, destinados a continuarse... cuando hubiera dinero para rieles.

No conocemos las opiniones del señor Ministro de Industria, respecto a las obras a que el Gobierno debe atender de preferencia al tratar de dar trabajo a los obreros que sufren más de cerca las consecuencias de la crisis; pero creemos que las apreciaciones transcriptas son dignas de atención en estos momentos en que se elabora el plan de los trabajos fiscales que más convendrá llevar a cabo.