

Mejoramiento de los caminos

UNA de las demostraciones más visibles del progreso general del país en los últimos años—particularmente en el actual—es el considerable avance realizado y por realizar en el mejoramiento de los caminos. Prácticamente, el proceso de mejoramiento se inicia con la dictación de la ley del año 1920 (denominada Ley de Caminos). A continuación siguió, en 1925, el decreto-ley de Puentes Carreteros. Por ambas leyes fueron creadas entradas tributarias especiales destinadas al mejoramiento de caminos y a la construcción de puentes carreteros. Según el Presupuesto relativo al presente año, los recursos ordinarios de caminos ascendían a 18 millones y los de puentes a 11 millones. Son, en total, 29 millones. Para el año próximo, el Presupuesto Ordinario deberá consultar, aproximadamente, 35 millones para ambos objetivos.

Las cuotas enunciadas forman únicamente el «gasto ordinario», es decir, la conservación de obras existentes. La misma obligación, establecida en la ley del año 1920, de repartir las inversiones en proporción a las entradas de cada departamento, ha impedido la realización de mejoras substanciales en la calidad actual de los caminos. En cierto modo, han podido exceptuarse las provincias de Santiago y Valparaíso, por razón de la acumulación de entradas derivadas de la alta densidad de población.

* * *

Una segunda etapa en el programa de mejoramiento de caminos corresponde al período de los financiamientos individuales para obras determinadas. El año en curso inicia prácticamente ese período con la construcción del Camino de San Bernardo por medio de una emisión de bonos internos.

El decreto-ley que autorizó la construcción del camino en referencia fué dictado en realidad el año 1925. Sin embargo, la falta de organización del crédito interno había impedido, hasta la fecha, toda posibilidad de financiamiento.

Después del éxito sorprendente de las emisiones internas, ha sido relativamente fácil obtener recursos suficientes para realizar un plan de caminos definitivos que cubrirá una longitud de aproximadamente 450 kilómetros, descompuesta como sigue:

Caminos	Kilómetros
Santiago-San Bernardo	13 (C. A.)
Santiago-Talagante.....	33 (C. A.)
Talagante Melipilla	29 (A. B.)
Melipilla-Cuesta Horm.....	33 (Mac)
Santiago-Chacabuco	65 (?)
Cuesta-Chacabuco.....	55 (Mac.
Cuesta Lo Prado.....	10 (?)
Providencia-Tropezón.....	4 (C. A.)
Melipilla-Cartagena	50 (Mac.)
San Bernardo-Maipó.....	10 (M. B.)
Magallanes-P. Natales.....	100 (R.)
Concepción-Talcahuano.....	9 (C. B.)
Valparaíso-Casablanca	39 (C. A.)
Total	450 kilómetros.

Las letras en paréntesis muestran la clase de pavimento que será empleado: C. A., concreto armado; A. B., asfalto bituminoso; Mac., mac-adam; M. B., mac-adam bituminoso; R., ripio; C. B., base de concreto y calzada de concreto bituminoso.

El programa indicado será concluido aproximadamente en un plazo de dos años. Se encuentran próximos a terminarse los caminos de Santiago a San Bernardo y de Valparaíso a Casablanca; en el mes en curso se iniciará el camino de Santiago a Talagante; en el mes próximo el camino de Concepción a Talcahuano; y luego el de Punta Arenas a Puerto Natales. Todo el conjunto de los 450 kilómetros ha sido ya financiado y los empréstitos respectivos contratados, restando sólo la terminación de algunos estudios y la petición de las propuestas. Puede así decirse que, en el presente año y en el próximo, la inversión en caminos definitivos subirá aproximadamente a 43 millones 500 mil pesos.

Agregando ahora a la suma indicada las cuotas de conservación ordinaria y los recursos de puentes, más los 15 millones anuales consultados como auxilio en el Presupuesto Extraordinario, se tendría las siguientes inversiones totales en caminos en el presente año y en el próximo:

	Millones
Gasto ord. año actual.....	29
Gasto ord. año próximo.....	35
Empréstitos de caminos.....	43
Empréstito de puentes.....	4
Auxilio Pres. Extraord.....	36
Total en dos años	141

Son, por consiguiente, 141 millones que serán invertidos en dos años. Conviene advertir que estos gastos están ya financiados y los empréstitos respectivos totalmente

contratados. No se trata, por lo tanto, de un programa sino de un conjunto de obras iniciadas o por iniciar.

* * *

Las ventajas de esta inversión son de dos órdenes. En primer término será necesario tomar en cuenta el beneficio inmediato de la actividad económica a que las obras darán lugar, tanto por la suma de jornales como por la adquisición de cemento y otros materiales producidos en el país. En seguida vendrá el beneficio permanente de la economía en los costos de transporte y los efectos indirectos del aumento y las facilidades de movilización. Si a ello se agrega que la totalidad del financiamiento (con excepción de las cuotas de los presupuestos extraordinarios) se ha efectuado con emisiones internas, será preciso también considerar el beneficio resultante del aumento del «turnover», o de la velocidad de circulación de los capitales inactivos. El dinero ha sido obtenido del país; ha ganado un interés, el cual volverá al mismo país, y, entretanto, se habrán creado jornales y los consumos y construído los caminos.