

Congreso

Cámara

EL FERROCARRIL AL META— DISCUSION DEL PROYECTO DE LEY. (Sesión del 13 de agosto).

Al tratarse del proyecto por el cual se da una autorización al Poder Ejecutivo, relacionada con el ferrocarril del Meta, se suscitó una larga y acalorada discusión en la cual tomaron parte los RR. Pardo, Cortés, Vázquez Cobo, Córdoba, Cuervo Márquez, Escallón, Mesa Ortiz, Medina, Quijarán Gómez, Tirado Macías, Sandoval y Mesa Ortiz.

El R. Pardo es decidido partidario de la aprobación del proyecto, y afirma que la vía Villavicencio es la más conveniente tanto para los intereses nacionales como para los particulares de los Departamentos de Cundinamarca y Magdalena. Pronuncia un discurso en el cual manifiesta que está muy bien informado sobre el particular.

El R. Cortés considera que lo mejor es aprobar el proyecto tal como está y agregarle únicamente la modificación propuesta por la Comisión informante. En extensa peroración, trata el asunto por sus varios aspectos, aduciendo diferentes razones para probar su tesis.

En seguida, es aprobada la proposición con que termina el informe. En discusión para adoptarse, el R. Vázquez Cobo pide la palabra para introducirle una modificación aditiva, en el sentido de que el trazado del ferrocarril se haga previo estudio de las diferentes vías que puedan conducir al río Magdalena.

R. Tirado Macías: En mi carácter de miembro de la Comisión que estudió este proyecto para segundo debate, me dirigi a la Junta técnica del ferrocarril de la Sabana, en busca de datos al respecto. Allí hay ingenieros de los mejores del país. Todos ellos me informaron de lo que han hecho en cumplimiento de la Ordenanza número 31 del presente año. En estos días, una Comisión, presidida por el notable ingeniero doctor Pinzón, partirá con el objeto de verificar una exploración científica de las vías discutidas. Esa Comisión no lleva ideas preconcebidas, sino la intención de escoger el trazado más conveniente para el país. (Explica luego las causas en las cuales funda su determinación de darle voto negativo a la modificación del R. Vázquez Cobo).

Después de algunas explicaciones del R. Sandoval y del R. Vázquez Cobo, es aprobada la modificación aditiva.

El R. Córdoba submodifica la proposición Vázquez Cobo en el sentido de que se haga el estudio previo de la vía del Guavio.

El R. Córdoba dijo, en síntesis:

— Uno de los errores capitales que se han cometido en este país es emprender la construcción de ferrocarriles, sin estudiar previamente

la mejor vía. Aunque yo no soy ingeniero, por informes fidedignos de personas que conocen esta región de los Llanos de Casanare y San Martín, sé que hay otra vía, fuera de la de Villavicencio, que puede dar acceso ferroviario a esa región: tal vía es la del Guavio. Sé además, que hasta ahora no se ha hecho el estudio técnico de esta vía. Y puesto que se trata de un ferrocarril de Bogotá a los Llanos del Oriente, para desarrollar y aprovechar la inmensa riqueza de éstos; puesto que se trata de invertir en esta otra una cantidad no pequeña del Tesoro nacional, lo racional, en mi concepto, es cerciorarse previamente de que la de Villavicencio es la mejor vía y, si no, resultase así desecharla y adoptar la del Guavio. Que de tal manera no quede la ley de acuerdo con la Ordenanza de Cundinamarca, no retardaría la iniciación de la obra, sino por seis meses o un año a lo más. Lo primero, si del estudio resulta favorecida la vía de Villavicencio; lo segundo, si resultara favorecida la del Guavio, porque antes de un año será reunida la Asamblea de Cundinamarca, y entonces podrá modificar la Ordenanza.

Soy decidido partidario de los ferrocarriles; deseaba que la República estuviera cruzada por todas partes de tales medios de locomoción; pero no teniendo la Nación sino recursos escasísimos para esta obra, parece de elemental prudencia el que sean invertidos en las vías más provechosas para el desarrollo económico y fiscal de aquella.

El estudio que propondré en la modificación demostrará si es falsa la información que tengo: que por Villavicencio el ferrocarril para ir al Cabuyaro, puerto hasta donde subrían los vapores del río Meta, tendría que atravesar una región que se inunda completamente en los inviernos, donde habría que construir un viaducto muy largo y enormemente costoso.

El R. Pardo dice que los datos relativos a las inundaciones son de todo punto infundados; aquellas sabanas son altas y en meses rigurosos de invierno ha podido transitar por ellas un carro de la Casa Bonnet; con la advertencia de que aquellos son caminos naturales, marcados sobre la llanura. Opina que la única vía lógica al Meta es la que pasa por Villavicencio y que debe negarse la proposición del R. Córdoba.

El R. Cuervo Márquez, en larga y erudita exposición, aduce las razones que tiene para ser partidario de la vía Villavicencio, y dice que tiene la fortuna o la desgracia de conocer la vía del Guavio, por cuyos terrenos no se podría hacer ferrocarril ni con ochenta ni con cien mil pesos por kilómetro. Se inclina por la vía de Villavicencio, pues la región del Guavio es escarpadísima. Su exposición a propósito de este territorio y del de Villavicencio tiene la certeza del concepto decisivo y revela el dominio científico del geógrafo, del viajero observador y

estudioso y del naturalista. Se inclina a la vía de Villavicencio, porque opina que los Llanos no son Casanare y San Martín, sino también la región de las selvas, este trazado sigue un derrotero que viene a redimir esas dos grandes secciones de los Llanos.

El R. Melo habla luego para advertir a la Cámara que ya está hecho estudio científico de la vía Guavio, y que en el Ministerio de Obras Públicas deben reposar los documentos relacionados con ese asunto. Es cosa probada ya—agrega—que la vía de Villavicencio consulta los intereses nacionales.

De nuevo toma la palabra R. Córdoba y explana con detención los argumentos por él expuestos anteriormente, y contesta las observaciones que se le hacen a su modificación.

El R. Escallón considera casi irrealizable la vía Guavio, y aboga también por la de Villavicencio. Dice que la Asamblea de Cundinamarca, donde se conoce de estos asuntos mejor que en una Cámara se ha fijado el trazado a Villavicencio; que este asunto se falló así por ser dicha vía la mejor y más propia; que por Guavio el ferrocarril costaría el doble, de lo justo, pues por allí debe dar una vuelta, y que aprobar la proposición del R. Córdoba sería declarar baldío el trabajo de la Asamblea, entidad que sin duda está mejor informada de estos asuntos.

El R. Medina propone:

“Suspendase lo que se discute y pase el proyecto a una nueva comisión para que proponga las modificaciones conducentes a definir la situación respectiva de la Nación y el Departamento y las cargas que a cada una de las dos partes hayan de corresponder en la obra, así como lo demás que convenga a la mejor realización de ella.”

El mismo Representante sustenta su proposición y hace un examen minucioso del proyecto que se discute.

El R. Mendoza Nicolás declara que sería muy conveniente aprobar la proposición del R. Medina, pues el problema merece un estudio sedudo y atento.

El R. Cortés la combate y resume, en un nuevo discurso, sus opiniones sobre el particular.

El R. Mesa Ortiz presenta la siguiente moción, que es aprobada después de algunas aclaraciones:

“Suspendase lo que se discute y cítese para la sesión del jueves a los señores Ministros de Obras Públicas y Hacienda.”

Para destruir cucarachas

Se tuestan unas cáscaras de huevo y se hacen polvos, que se ponen en las tablas de los armarios que están infestados con cucarachas. Pronto se ausentarán éstas.

HUIDA

El Domingo huyó de la Cárcel, un muchacho que pronto alcanzaron los policías. Estos lograron cogerlo a pesar de habérseles encarrado con un cuchillo en la mano.