

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Redactor-Presidente... Excmo. é Ilmo. Sr. D. Leonardo de Tejada, Inspector general del Cuerpo
Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros,
 D. Antonio Solier, Profesor de la Escuela de Caminos.
Colaboradores..... D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, *Secretario*.
 Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9, pral.

PRESUPUESTO DE FOMENTO

Discurso pronunciado en el Congreso de Diputados por D. Francisco de Federico (1).

ECONOMÍAS

Se está hablando tanto de economías, no sólo en esta Cámara, sino en la otra, en las de Comercio, en las Agrícolas y en todas las colectividades á quienes los presupuestos interesan, que me parece que lo primero que debemos hacer es determinar, es fijar el verdadero significado de esta palabra. Entiendo yo por economías, y en este concepto las pido en lo referente al presupuesto, la realización de los servicios con el menor gasto posible, comprendiéndose desde luego que lo primero que hay que hacer es suprimir todo gasto inútil, todo gasto innecesario. Las economías en el presupuesto mismo podrían resultar de diferentes modos: uno sería, por ejemplo, si en un servicio determinado, para el cual en el presupuesto anterior se hubiese consignado una cierta cantidad, se pudiera realizar, sin perjuicio para el servicio, con una cantidad menor de la que allí se consignara.

Resultaría también economía, si para una atención del presupuesto anterior se consignaba una cierta cantidad, duplicando, por ejemplo, el servicio, no llegaba á duplicarse la cantidad que se señalase para atenderlo, siempre en el supuesto de que esta ampliación del servicio fuese indispensable.

Y sobre esto llamo la atención de los Sres. Diputados, para que no se me haga la objeción que se hace siempre que se presenta alguna propuesta que exige aumento de la cifra consignada en el presupuesto, de que eso no se puede admitir, que es inaceptable, que no es economía, porque muchísimos casos hay en que, aumentando la cifra consignada en el presupuesto, reorganizando el servicio que se trata de realizar (y cuando se propone esta reorganización, es porque ordinariamente el servicio está mal atendido) puede resultar una verdadera economía aun aumentando la cifra consignada en el presupuesto. Como esto pudiera parecer una paradoja, en vez de explicación me parece lo mejor presentar un ejemplo. Todos los Sres. Diputados conocen el estado de las carreteras que salen de Madrid; su extraordinario tránsito hace casi imposible que se conserve en buenas condiciones el firme; pues bien, supongamos que los gastos de conservación del firme y entretenimiento de las carreteras son de 500.000 pesetas anuales, pues para evitar el mal estado en que se encuentran las carreteras, que es debido al gran tránsito, no habría más remedio que, ó disminuir el tránsito, ó mejorar las condiciones del afirmado. Lo primero no es posible; pero lo segundo podría ha-

cerse empleando cuñas ó adoquines. El gasto inicial que exigiria el emplear, en vez de los firmes que se emplean en las carreteras, cuñas ó adoquines, sería grande.

Supongamos que fuese de un millón de pesetas. Si con esto conseguimos que el servicio estuviera atendido y que los gastos de entretenimiento, en vez de ser de 500.000 pesetas, se redujeran á 50.000, el gasto inicial de un millón de pesetas, que sería preciso para establecer el servicio como debiera estar, resultaría una verdadera economía. No sería disminución del presupuesto actual; pero lo sería para el próximo, en el cual no habría que gastar más que 50.000 pesetas, y lo sería para los sucesivos, porque se tardarían quince ó veinte años en consumir ese material, mientras que el que se emplea hoy se consume en un año.

Digo esto, á propósito de indicaciones que se han hecho respecto á varias enmiendas presentadas al presupuesto. Yo creo que las enmiendas no deben admitirse ni rechazarse por la cifra que representen comparada con la del presupuesto. Creo que puede haber enmiendas en que haya aumento de gastos y que sean muy importantes y deban ser admitidas por el Congreso. Podrá haber otras que no estén justificadas porque representen un aumento de gastos que no sea necesario; pero, en uno y otro caso, merece plácemes por parte de todos nosotros que haya dignísimos compañeros que se dediquen al estudio de los detalles del presupuesto, y que propongan cosas que ellos creen beneficiosas, sin perjuicio de que las Cortes, en su ilustrado criterio, acuerden si acertaron ó no los autores de las enmiendas.

Entiendo yo que la discusión del presupuesto de Fomento tiene grandísima importancia, excepcional importancia, digámoslo así, importancia superior á la de los demás Ministerios, porque éste es el nervio, la savia, la raíz de donde se nutren las fuerzas vivas de la Nación para atender á todos los demás gastos. Ineludable es que debe atenderse á la defensa de nuestras costas, á la defensa de nuestro territorio, á todos los gastos, en fin, de los Ministerios de la Guerra y de Marina; pero éstos no tienen el carácter especial que los del Ministerio de Fomento, que es el de gastos reproductivos. En la administración de justicia sucede lo mismo: es una atención que el Estado tiene que llenar y que le origina gastos. En los demás Ministerios, pasa, pero más ó menos, igual, excepto en el de Fomento, en que los gastos son reproductivos. Por consiguiente, es preciso considerar casi todos los gastos de este presupuesto de un modo distinto que los demás, con amplitud de criterio en algunos casos, porque el Ministerio de Fomento tiene, como indicé en la exposición de mi voto, atenciones tan importantes como la instrucción pública. La instruc-

(1) No siéndonos posible copiar el discurso completo, nos limitamos á sus párrafos principales.

ción pública es realmente el mayor elemento de riqueza de un país. Esta creo que es una verdad inconcusa; creo que no admite discusión; creo que la diferencia que hay entre lo que obtiene el pobre trabajador, que está sujeto al azadón trabajando todo el día para conseguir un mísero jornal, y el rendimiento que le produce el trabajo á una persona ilustrada que tiene una carrera literaria ó científica, es inmensa, y no se debe más que á la instrucción. Por consiguiente, todos los gastos que en ella se realicen serán pocos, y serán reproductivos en absoluto.

En agricultura, en industria, en comercio, en obras públicas, pasa otro tanto. La agricultura es la que nos da los medios de vivir, los elementos de vida que transforma la industria, y que el comercio lleva á todas partes por medio de las vías de comunicación. En fin, están tan enlazados y son de tal importancia estos servicios que, por mucho que se gaste en ellos, si se gasta ordenadamente, si se gasta como se debe, no deberemos nunca lamentarnos de ello, porque han de ser siempre gastos reproductivos, y que han de aumentar nuestra riqueza.

CRITERIO DEL NUEVO PRESUPUESTO

Indiqué antes que el presupuesto presentado á la deliberación de la Cámara era, con pequeñas diferencias, un trasunto de presupuestos anteriores, en lo cual el que principalmente se había hecho, en lo referente á cifras, era rebajar cantidades consignadas para ciertos servicios, que daba la casualidad de que correspondían á capítulos ó artículos que, según el mismo presupuesto actual, tenían el carácter de ampliables. Realmente, si hubieran seguido teniendo este carácter, yo no tendría que insistir en estas observaciones respecto á las cifras consignadas, porque lo que ocurría es bien sencillo: transcurrían los primeros meses del presupuesto, seis, ocho ó diez, según la cifra que está consignada allí y que se gastaría en estos meses, llegaría ese plazo, y si las Cortes no estaban abiertas, previos los trámites establecidos, se declararía un suplemento de crédito para estos gastos, se concluiría el año y no habría más diferencia sino que, al liquidar el presupuesto, resultaría una cifra mayor que la que se había consignado; pero desde el momento en que, como ahora sucede, la Comisión de presupuestos, con anuencia, y yo creo que con complacencia del Sr. Ministro de Hacienda, ha adoptado la resolución de que no sean los créditos ampliables referentes á obras públicas, nos vamos á encontrar con una grave dificultad: con la dificultad de que, teniendo las obras el desarrollo que normalmente tienen, sucederá lo mismo que indiqué antes en la primera parte; que transcurrirán seis ú ocho meses, durante ellos no se habrá acabado el crédito, podrán realizarse las obras y y todo irá bien; pero transcurridos estos seis ú ocho meses, ¿con qué se va á pagar á los contratistas? ¿Cómo se va á atender á los compromisos contraídos? Ventrán perjuicios graves para la Administración, y el coste de las obras será mayor, porque á los contratistas habrá que abonarles intereses de demora, y si los va mal, como suele decirse, si no obtienen todo el beneficio que ellos esperaban, les faltará tiempo para pedir la rescisión del contrato, la cual no se obtiene gratuitamente, porque habrá que abonarles daños y perjuicios, y originándose gastos que podrían ser de importancia, y que deben tenerse en cuenta, además del perjuicio que sufrirían las obras desde el momento de la paralización.

Por consiguiente, yo me permito llamar la atención de la Comisión de presupuestos, y especialmente del Sr. Ministro de Hacienda, para que prevengan este caso, consiguieran la cantidad verdadera y no nos encontremos el día de mañana con dificultades que no podamos resolver, y con conflictos que pudieron fácilmente haber tenido solución.

En confirmación de lo que acabo de decir, voy á leer algunas cifras, que procuraré sean las menos posibles, en primer lugar, porque no me gusta ocupar la atención del Congreso, y además, porque para el razonamiento que me propongo hacer ahora, basta que las cite, sin perjuicio de que luego, en la discusión del detalle del presupuesto, si intervengo, como es posible, complete las observaciones que ahora creo suficientes.

Las bajas esenciales, de importancia, que se hacen en el presupuesto del Ministerio de Fomento, empiezan en el capítulo 21, «Construcciones civiles». Había en el proyecto de presupuestos del año 1898-99, 2.919.000 pesetas, mientras que en el actual dictamen de la Comisión de presupuestos se propone 1.835.000 pesetas; diferencia en menos, 1.034.000. Antes de continuar ocupándome de las demás cifras consignadas en otros capítulos, debo hacer aquí una aclaración, ó más bien una pregunta, á los señores que hayan confeccionado el presupuesto del Ministerio de Fomento, ó al Sr. Ministro, que naturalmente es el que le presenta y es el responsable.

En estos presupuestos aparecen partidas en que cada concepto tiene asignada su cantidad; hay otras en que están englobados diferentes conceptos en una partida única. Claro que es muy lógico y muy digno de elogios que en el presupuesto del Ministerio de Fomento se haya procurado poner aparte las diferentes partidas que corresponden á diferentes servicios, no englobando todos ellos en una cifra, como se hacía antes en parte, puesto que cosas que nada tenían que ver, estaban unidas sólo por la cifra que resultaba de estas partidas; pero conviene no caer en el defecto contrario, porque todas las personas que se ocupan de presupuestos, saben el inconveniente grave que hay en desmenuzar demasiado los créditos del presupuesto. Lo que sucede con eso, es, que desde luego se produce un aumento de gastos á veces inútil, y la razón es muy sencilla. Los funcionarios ó empleados encargados de administrar esos gastos, no por mala intención, sino con buen deseo, cuando ven que está á punto de terminar el período del presupuesto y queda crédito disponible, ante el temor de que al año siguiente no se consiga cantidad tan grande, hacen todo lo posible por ampliar el gasto, por si no pueden realizarlo en años posteriores, y á veces se gasta sin necesidad; y así, en efecto, ha sucedido en algunas ocasiones, que restringido el gasto, ha venido disminuida la cifra en años sucesivos, y no ha habido crédito bastante para el servicio. De suerte, que para evitar estos inconvenientes se apura el crédito concedido, cuando algunas veces podría satisfacerse el servicio sin gastar toda la cantidad consignada.

Repito que en el presupuesto del Ministerio de Fomento, no sólo en la parte á que ahora me refería, sino en todo él, se observa una absoluta falta de criterio. Yo comprendería que se adoptara uno ú otro, el que fuere, pero no me explico esta falta de firmeza.

No quiero molestar al Congreso exhibiendo datos respecto á capítulos de presupuestos en que se ven unidas cosas bastante heterogéneas, y otros en que resulta hasta ridículo el desmenuzamiento que se hace de los gastos; porque recuerdo en este momento, que se llega á fijar hasta la cantidad que se ha de gastar en vestuario y uniforme de peones camineros, vestuario y uniforme que está reducido á la chapa, la bandolera y la cartera en que han de llevarla libreta; y al propio tiempo se ven cantidades no livianas, sino de grande importancia, para viveros, señalándose 250.000 pesetas para este objeto, si no recuerdo mal. Me parece conveniente esto de la creación de viveros, que es uno de los principales elementos para la conservación y ornato de las carreteras; pero debiera estar englobada esta cantidad con otras atenciones de las mismas carreteras; como no hubiera debido el Ministro de Fomento separar, por ejemplo, la partida para horramientas, porque es imposible aquilatar el desgaste que hayan de tener durante el año.

Llamo la atención del Sr. Ministro para que tenga en cuenta estas observaciones mías y no cause grave daño á la conservación de las carreteras.

BAJAS PRESUPUESTAS

Continúo lo que empecé á decir en cuanto á la reducción de créditos: que comparado el presupuesto que discutimos con el vigente, resulta que en el capítulo 26, carreteras para el año

1898-99, se propusieron 36.550.382,50 pesetas, y en este dictamen se proponen 33.817.382,50 pesetas.

No respondo de las cifras, por más que yo las he tomado de los datos oficiales, pero de los primitivos, y no sé si en ellos habrá error; si lo hubiera, no es culpa mía el tener que discutir con estas cifras.

La diferencia que en este capítulo resulta es, no una economía, sino una disminución en la cantidad consignada de 2.733.000 pesetas.

Vamos al capítulo 28, que es el de aprovechamiento de aguas, ríos y canales. Creía yo, después de lo que aquí ha ocurrido, después de las excitaciones que se han dirigido al Gobierno y de lo que ha contestado á ellas el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que este capítulo vendría con algún aumento considerable. Desgraciadamente no ha sido así: el aumento es sólo de 123.664 pesetas, aumento verdaderamente insignificante.

Y que no son más que 123.664 pesetas, es evidente. En el presupuesto de 1893-99, se consignaba para personal en ese capítulo la cantidad de 118.050 pesetas, y en el capítulo 29, para material, 3.549.000; total, 3.667.530 pesetas. En el dictamen he encontrado bastante dificultad para ver dónde estaba la cantidad destinada á personal, pues ya por error ó descuido al copiar el presupuesto ó al redactarlo, resulta que en el capítulo 24, artículo 7.º, el epígrafe principal, que parece que comprende á todos esos artículos, es «Ferrocarriles».

Se consigna en dicho art. 7.º del capítulo 24, para personal de aprovechamiento de aguas, 105.600 pesetas, y en el capítulo 28, para material, 3.685.564; total, 3.791.164. La diferencia, como he dicho antes, no es de importancia. Son 123.664 pesetas, cuando yo creía que se habría hecho un aumento mucho mayor, merced á las indicaciones que ya he hecho, y que después detallaré.

Debo también llamar la atención del Congreso acerca de otra partida de este capítulo. Para obras nuevas que puedan emprenderse, se señalan 150.000 pesetas, que es la misma cantidad que había en años anteriores, y yo declaro ahora que se falta con esto á un acuerdo del Congreso.

Además, en el presupuesto de 1898-99, se ponía para el canal de Aragón y Cataluña 1.500.000 pesetas, y sobre esto llamo la atención de los Sres. Diputados, y en particular de los de Aragón y Cataluña, y no necesito llamar la de mi compañero Sr. Alvarez Capra, porque sé que va á consumir un turno contra la totalidad de este presupuesto, y que se ha de ocupar de este asunto y dicha falta, que no sé cómo calificar.

Creo que esto es muy grave, Sres. Diputados; en el dictamen se dice pura y simplemente: Obras del canal de Aragón y Cataluña, 1.000.000 de pesetas. Es decir, que se suprime una parte importantísima; se rebajan 500.000 pesetas. Creo que esta supresión habrá sido involuntaria, porque con ella se falta abiertamente á una ley. En todos los presupuestos anteriores se consignaban 1.500.000 pesetas para obras del canal de Aragón y Cataluña, con arreglo á la ley de 5 de Septiembre de 1896, ley debida á la iniciativa de mi respetable amigo Sr. Moret, en la cual se dispuso que para las obras importantísimas de este canal, se asignaría el primer año 1.000.000 de pesetas, y todos los demás, entendiéndolo bien los Sres. Diputados, y todos los demás se asignaría 1.500.000 pesetas. Y ahora, sin que nadie sepa por qué, sin decir una palabra, de un esponjazo se borran 500.000 pesetas. Yo creo que, ó el Sr. Ministro no se ha apercibido de esta enorme baja consignada en el presupuesto, ó si se ha apercibido de ello y se ha hecho con conocimiento suyo y no lo ha remediado... no sé qué decir.

En el capítulo 29, «Material de puertos, faros, boyas y valizas», había en 1898-99, 8.832.000 pesetas. Hoy en el dictamen, 8.021.750 pesetas. Diferencia en menos de 810.250 pesetas, debiendo advertir que en subvenciones á Juntas de obras de puertos en el año 1898-99 se consignaron 4.905.000 pesetas y en el dictamen no se consignan más que 3.980.000. Diferencia en menos, 925.000 pesetas. Cuando según los datos traídos á petición mía, por el Sr. Ministro de Fomento, á la Comisión de presu-

puestos, hay comprometidas para el año 1899-900 en subvenciones á las Juntas de obras 4.575.000 pesetas, y para el año 1900-901 una cantidad mayor aún, 4.975.000 pesetas, y comparada esta última cifra con la del dictamen, resulta cerca de un millón de pesetas de diferencia.

Me parece que vale la pena de observar esto, para no encontrarnos después con dificultades. Todos los Sres. Diputados saben la importancia que tienen las obras en los puertos, obras que están realizando Juntas especiales encargadas de ellas, con intervención del Ministerio de Fomento, que vienen, en parte, de ingresos especiales que se les dan, pero en otra gran parte de las subvenciones que el Estado les concede, y no quiero decir en qué situación se encontrarán si tienen que paralizar las obras, y todos los que esperan el cobro de la parte de subvención por las obras hechas, no lo realizan. Las dificultades serán gravísimas. Creo, pues, que el Sr. Ministro debe fijarse en esto, para ver de remediarlo, porque, como iré manifestando en cuanto tengo el deber de exponer á la consideración de los Sres. Diputados, yo en esto no trato de criticar, sino de llamar la atención sobre cosas que no me parecen correctas, á fin de que si el Sr. Ministro de Fomento las estima como yo, atienda á su remedio.

Y puesto que de puertos se trata, antes de hacer el resumen de las bajas obtenidas, voy á hacer observar al Sr. Ministro un hecho en el cual yo no inculpo á S. S., pero que es asunto que merece bastante llamar su atención y la del Congreso, para que se evite. Porque creerán los Sres. Diputados que queda perfectamente determinado el gasto que se señala para obras de puertos, en el momento que se fija una cantidad en presupuestos. Pues no, Sres. Diputados, nada de eso es cierto. En la actualidad, lo que sucede es que el Ministro de Fomento, previo acuerdo del Consejo de Ministros, puede comprometer el número de millones que estime conveniente sin intervención alguna de las Cámaras, obligando al país á que satisfaga en años siguientes los compromisos contraídos. No hace mucho tiempo, disutiendo con un dignísimo Sr. Ministro que me hacía la honra de contestarme sobre este asunto, con motivo de solicitar yo un crédito de 50.000 pesetas para una obra que consideraba de importancia, y lo es, como después se ha reconocido, me decía que cómo se iban á gastar 50.000 pesetas en la obligación que le indicaba. Sin embargo, hacía pocos días que en Consejo de Ministros se había acordado conceder á una Junta de obras de puerto la pequeña cantidad de 10 millones de pesetas por anualidades de 500.000 que se están satisfaciendo y continuarán abonándose hasta que terminen las obras. Ya sé yo que esto es perfectamente legal; pero me parece que vale la pena de que cuando tratamos de mejorar nuestra Administración y de evitar que se cometan abusos, que pudieran resultar en algún caso, el Sr. Ministro corte lo que pudiera ser abuso, y haga que no puedan ya consignarse ó comprometerse cantidades de esta importancia, sin que siquiera el Parlamento tenga conocimiento de ello y vea si ese gasto está ó no justificado.

De las cifras que he leído resulta lo siguiente: En el capítulo 21, «Construcciones civiles», en el dictamen de la Comisión se disminuye la partida consignada en los presupuestos vigentes en 1.031.000 pesetas; en el capítulo 26, «Carreteras», 2.733.000 pesetas; y en el capítulo 29, «Puertos», 810.250 pesetas. En resumen: 4.577.250 pesetas, que es la baja que resulta, cantidad que es sensiblemente la misma que tendremos que abonar á la Compañía Trasatlántica por servicios que parece están también comprometidos y que pasan ahora á depender del Ministerio de Fomento en vez del de Ultramar.

También podría señalar otra cantidad no insignificante, puesto que es de 1.070.413 pesetas en que este presupuesto es menor que el anterior; pero yo ruego al Sr. Ministro y á la Comisión que no quieran atribuirselo como ahorro ni como economía, porque se trata de un menor gasto, toda vez que procede de créditos de ejercicios cerrados, que importan ahora 1.070.413 pesetas menos que en el presupuesto de 1898-99.

He indicado que principalmente, en estos presupuestos, encon-

traba, si no una falta absoluta, algo que se acerca mucho á falta de criterio y de fijeza, y para corroborar mi indicación he de recordar lo ocurrido en la Comisión de presupuestos cuando después de un detenido estudio se propusieron varias modificaciones en el presupuesto actual, y el señor presidente de la Comisión invitó á las minorías, de acuerdo con la mayoría, puesto que los acuerdos eran unánimes, á que dieran su opinión respecto á varias modificaciones que se habían hecho.

Se refería la primera á la supresión de organismos; porque al presentarse el primer presupuesto de Fomento, una de las medidas que se tomaron fué suprimir varias Facultades en diferentes Universidades, medida que se completó también con la supresión del Instituto Biológico de Santander y con la del Instituto Meteorológico.

Se nos consultó también, y quedó en consultar con el Sr. Ministro, el señor presidente de la Comisión, respecto de la grave cuestión de las gratificaciones. En esto debo observar que yo no entiendo que las gratificaciones deban conservarse en la misma forma que hoy están, que no me parece la más apropiada; pero sí que deben respetarse, en tanto no se reemplacen de la manera que es debida; y entre las varias que habrá que tener en cuenta, están las de los catedráticos que residen en Madrid, y que, por el mayor gasto que eso representa, tienen en forma de gasto de residencia ó de mejora de sueldo una cierta gratificación.

Yo creo que se les debe conservar, pero no como gratificación, sino haciendo que los profesores de esta Universidad y el Cuerpo docente de Madrid, incluyendo naturalmente en él las escuelas superiores y escuelas especiales, tuvieran una asignación mayor que la que tienen en provincias, para poder atender á las mayores necesidades que resultan por vivir en Madrid.

Aun cuando por otras consideraciones, quizás aún de más fuerza que las dichas para el personal docente, y que yo no he de hacer ahora por no molestaros, deberían conservar también las gratificaciones que tienen los facultativos que sirven en el Canal de Isabel II y en el Laboratorio central de ensayos y análisis de materiales de construcción, que en el dictamen presentado se suprimen, cometiéndose una verdadera injusticia, mientras que se conservan para la Secretaría particular del Ministro.

Algo análogo podría decir de las Juntas consultivas, donde se suprimen las gratificaciones, cuando se da el caso de que los sueldos de los individuos que á ellas pertenecen son quizá los únicos que se han rebajado en estos últimos años, y se han conservado hasta ahora las gratificaciones como compensación de no tener los aumentos de sueldo que se habían dado en las demás escalas.

Advierto que los cargos de Inspectores en las Juntas no son solicitados, hasta el extremo de haber peticiones de varios á quienes correspondía ascender que solicitaron se les permitiera renunciar al ascenso, y no se les permitió. Acudieron al Tribunal de lo Contencioso-administrativo, y éste resolvió que no se podía autorizar tal renuncia.

Así, pues, si no son cargos apetecibles, no estaría demás que se retribuyesen como es debido, en forma de gratificación ó como se quisiera, porque lo primero que se necesita es que cumpla cada cual con su deber, y si se dedica á trabajos del Estado, es lógico que el Estado le remunere.

La cuarta consulta que se nos hizo fué si insistíamos en que no se suprimieran los 15 céntimos diarios en el jornal de los peones camineros. No he de insistir en esto; llamaré sólo la atención sobre que ha sido preciso que haya habido gran oposición en la Comisión, y que se haya movido la opinión pública en contra de esa rebaja, para que se haya desistido de hacerla, y si no hubiera ocurrido esto, se hubiera sacado adelante tal enormidad.

Hasta en la manera de presentar la reforma hubo falta de sinceridad, porque el decir que se les rebajaba 15 céntimos no llamaba la atención; pero si se hubiera dicho que esos 0,15 eran casi el 10 por 100 del haber y representaban 55 pesetas al año,

carga insostenible para aquellos de cuyos haberes se trataba, claro es que esto se hubiera destacado más.

Sin embargo, el Sr. Catalina defendió con energía la rebaja, haciéndonos creer poco menos que era una situación envidiable la de los peones camineros, faltándonos poco para solicitar alguna de esas plazas, porque nos indicó que antes de que vacaran las que había en ciertos puntos, ya se encontraba abrumado por las solicitudes que llegaban á la Dirección pidiéndolas.

Claro es que por malo que sea un trabajo, y cualquiera que sea la retribución, no han de faltar nunca muchos que soliciten desempeñarlas. Dándonos como única razón que la cantidad que representaban esos 15 céntimos diarios en los haberes totales de los peones camineros era de 500.030 pesetas, podía S. S. haber extendido la rebaja á los haberes de todos los jornaleros ocupados en las obras públicas, y entonces se hubiera obtenido una cantidad mucho mayor.

Yo no critico al Sr. Ministro de Fomento porque ha accedido á nuestro ruego, sino que le felicito porque creo que si S. S. cometió un error en este punto, después ha tenido la buena idea de no perseverar en él, en lo que ha hecho perfectamente, porque cuando se hace una cosa mal y se demuestra que está mal hecha, no puede haber nada más gallardo en el que ha cometido el error que reconocerlo y confesarlo. Su señoría lo ha hecho, y yo le doy muchísimas gracias por ello.

INGENIEROS QUE HAN SERVIDO EN ULTRAMAR

Indiqué al principio que muchas, las más importantes de las reducciones que aparecen en el presupuesto del Ministerio de Fomento, y algunas que no lo son en cifra, pero lo son en realidad, eran debidas á la reducción de cantidades que se consignaban en presupuestos. Hay una en la que existe una contradicción completa, una contradicción absoluta entre los datos que se ha servido remitir el Sr. Ministro á la Comisión de presupuestos, de los cuales yo he tomado la cifra, y la que se consigna en los presupuestos actuales. Me refiero al haber que corresponde á los Ingenieros que por haber servido seis años en Ultramar tienen derecho á un aumento de sueldo.

Quería el Sr. Catalina, en la Comisión de presupuestos, modificar el epígrafe de la cantidad consignada para esta atención, haciendo que fuese variado por completo el que hoy existe. No pudo admitir eso la Comisión general de presupuestos, y dijo que se consignase el epígrafe tal como estaba; pero dentro de él resulta que sin duda no se piensa satisfacer á estos Ingenieros los haberes que tienen devengados, porque, como acabo de decir, la relación que se ha remitido por el Ministerio de Fomento representa una cantidad inferior en 21.000 pesetas á la que corresponde satisfacer á todos los Ingenieros. Y para evitar el tener que molestar quizá la atención del Congreso en otra ocasión con mayor amplitud, voy á decir brevísimas palabras respecto á esto, para justificar la enormidad que se trata de cometer, si es eso lo que se va á hacer, porque no tengo la seguridad de si la cifra consignada aquí será una errata ó será una cifra que se haya puesto por el Ministerio de Fomento, por razones que desconozco; pero que me parecen inexplicables porque no coincide la cantidad total con la que, según los datos enviados por el Sr. Ministro de Fomento, corresponde á los Ingenieros que se encuentran en este caso.

Para la provisión de las plazas correspondientes á todas las clases de Ingenieros en Ultramar, estaba establecido que los que fuesen, obtendrían el empleo superior inmediato, pero para consolidar este empleo necesitaban permanecer allí seis años.

Las desgracias que han caído sobre nosotros con motivo de la pérdida de las colonias, han hecho que varios de esos Ingenieros hayan regresado á la Península sin cumplir el tiempo reglamentario, sin cumplir los seis años á que se refiere el epígrafe del artículo de la partida correspondiente en el presupuesto; pero á estos Ingenieros, al volver á la Península, se les ha reconocido su destino, de un modo tan claro, de un modo tan patente, de un

modo tan terminante, que ese reconocimiento está firmado por S. M. la Reina, puesto que se les ha expedido el título de tales Ingenieros en la Península, y con una circunstancia especial que debe tenerse también en cuenta porque les da mucho valor, y es, que no ya en el «cúmplase», sino en la toma de posesión expedida por el Sr. Director general de Obras públicas, aparece la firma de D. Mariano Catalina y Cobos, que es el que ha autorizado algunos de estos títulos. Si hace falta, los leeré; tengo aquí algunos de ellos. Por consiguiente, no concibo cómo, cuando se ha firmado un documento de esta naturaleza, que reconoce en absoluto todos los derechos que corresponden al personal que ha prestado sus servicios en Ultramar, siendo esto tan patente, tan claro, se ponen en duda estos derechos, ó se trata de un modo, no sé si llamar subrepticio, pero, en fin, de un modo poco claro, de que no cobren sus haberes. Esto es tanto más de lamentar, cuanto que, entre los dignísimos Ingenieros que han estado en Ultramar, alguno de ellos hace pocos días que ha sido libertado de los tagalos; otros han pasado allí situaciones penosísimas; han cumplido con su deber, porque no han hecho más que cumplir con él, defendiendo á su Patria con las armas en la mano; han estado presos, les han quemado todo lo que poseían, habiendo regresado, los que han vuelto ya á la Península, en un estado de miseria grande; ha habido también alguno que ha realizado actos heroicos, puesto que encontrándose con que la escuadra enemiga estaba próxima á la costa, utilizando la luz de un faro que estaba encendido, se creyó que era necesario apagarlo, y no habiendo voluntarios, fué dicho Ingeniero con dos ó tres hombres, pasó inmediato á la escuadra enemiga, expuesto á que con los proyectores de la luz eléctrica le hubieran divisado y enviado al fondo del mar, y tuvo la suerte de realizar su misión apagando el farol y volviendo á tierra.

Pues bien; este Ingeniero ha cumplido cinco años y nueve meses de servicio en Ultramar sin haber disfrutado la licencia temporal de seis meses á que tenían derecho para venir á la Península, contándoseles como tiempo de servicio, lo: Ingenieros que servían en las colonias. Y después de esto, ¿puede disminuirse la partida que se consigna en el presupuesto para esta atención, privando de su haber á hombres como éste que se han sacrificado por su país, que han cumplido con su deber y que no piden nuevas recompensas, sino que se los sostenga la que gallardamente han merecido? Yo creo que el Sr. Ministro de Fomento, no sólo tiene entendimiento sobrado, sino que tiene corazón bastante para comprender que esto no puede admitirse. No sé si mi amigo el Sr. Catalina, que ahora está ejerciendo de Espíritu Santo, indicará á S. S. que pueda haber en esto alguna falta ó algún abuso; pero si es así, ¿no tiene el Sr. Ministro de Fomento medios legales y patentes para corregirlos, caso de que no haya sido él quien haya reconocido ese derecho? ¿No se puede ir por los trámites legales á la anulación de una Real orden si se estima que es lesiva para los intereses del país?

No he de insistir más en ello, porque con lo dicho basta para que se comprenda que es preciso evitar de alguna manera que eso suceda, y el modo de evitarlo es que si hubiera habido un error en la cifra, se consignara la debida según los datos enviados por el Ministerio de Fomento; pero si se trata de rebajar esas 21.000 pesetas para que no se paguen los haberes de esos Ingenieros, yo tendré que insistir en este punto, sintiéndolo mucho, porque me parece la cosa tan clara, tan lógica y tan racional, que creo que por las consideraciones que me he permitido hacer, cansando quizás demasiado la atención de la Cámara (*Varios Sres. Diputados*: No, no), vale la pena de ocuparse del asunto extensamente. Yo he preferido hacerlo ahora brevemente, aprovechando esta ocasión, á ocuparme de ello en el estudio detallado de los capítulos del presupuesto, lo cual quiero evitar para no molestar nuevamente vuestra atención.

No pierdo la esperanza de que este voto particular, si no en su totalidad, pueda en parte ser admitido.

EXPEDIENTEO

Y aquí tengo que volver á la impugnación que de mi voto hizo el Sr. La Cierva, cuya forma me sorprendió de modo notable, porque todo podía esperarlo de S. S. menos eso. Suponia yo que lo que iba á decir S. S. era que dicho voto particular no tenía novedad, que no servía para nada; pero no sólo el individuo de la minoría liberal que se dirige al Congreso, sino mi distinguido amigo el Sr. Canalejas, y todos los demás Sres. Diputados que han tomado parte en los debates del presupuesto, venimos diciendo desde el principio que deseamos se hagan economías, y lo que yo he hecho ahora cuando ha llegado la discusión del presupuesto de Fomento, ha sido formularlas de la manera que he creído más conveniente, y habiéndose aceptado, como se ha aceptado, la mitad de mi voto particular, no desespéro de obtener algo más, por las razones que yo pudiera exponer, aunque de manera insuficiente. Dios me diera la elocuencia que aquí se ha derrochado para poder aplicarla á la defensa de este voto, porque tengo la seguridad de que, aun presentado por el más humilde de los Diputados, llegaría á ser dictamen de todo el Congreso.

Cuando tuve el honor de hacer observaciones al proyecto de ley de sustitución del año económico por el natural, significando, no oposición al proyecto mismo, ni queriendo discutir entonces, como ahora, si era más conveniente la fecha de 1.º de Julio, ó de 1.º de Enero, ó de 1.º de Abril, sino haciendo ver la necesidad absoluta que había por parte del Gobierno de que tuviera previsión y no nos ocupase entonces en un debate innecesario, que se repetiría con motivo de un proyecto que se había de presentar más tarde, fui criticado por el dignísimo individuo del Gobierno que me contestó calificándome de nota discordante, diciendo que la previsión mía era tan extremada, que no podía tenerse en cuenta.

No quiero repetir sus palabras, sino hacer notar que hace más de un mes hice una afirmación que se ha visto cumplida; porque hace pocos días el Gobierno presentó un proyecto especial para que pudieran seguir rigiendo los presupuestos actuales, que se anulaban, según aquel proyecto, fijando el año natural. Claro es que menos grave que eso es que puedan atenderse algunas de las indicaciones que he hecho y otras ligerísimas que me restan para terminar las observaciones que estoy haciendo. Muchas de ellas me parecen tan fáciles, que creo no habría inconveniente en aceptarlas; porque no es que al indicar yo que se retiró el presupuesto del Ministerio de Fomento para reorganizar los servicios, quiera en absoluto que se presenten todas las leyes que serían necesarias para el desarrollo de este presupuesto; no. En primer lugar, como justificaré ahora, hay una porción de medidas administrativas que puede tomar el Sr. Ministro de Fomento sin necesidad de traerlas á las Cortes, porque tiene autoridad y aptitud legal para realizarlas.

No hace muchos días, el Sr. Maura, con su habitual elocuencia y sus razonamientos tan claros, nos pintaba el caso de un pájaro posado en un hilo telegráfico que cruzaba un ferrocarril y que parecía mirarle riéndose de los apuros que debían haber pasado los Ministros de Fomento, de la Guerra y de Gobernación, pues los tres habían tenido que intervenir en aquello, para que pudiera tenderse el hilo telegráfico.

Lo que me propongo demostraros es, que parte de lo que está sucediendo en el Ministerio de Fomento depende de que no se toman allí las cosas con el calor que es debido, porque conociéndose, como indudablemente se conocen por las dignísimas personas que ocupan elevados cargos, las necesidades de los servicios, no se procura evitar esa serie de trámites que hacen imposible resolver hasta la cosa más pequeña.

Hace pocos días se ha venido solicitando por los Diputados de la provincia de Cádiz la reinstalación de una luz provisional en el castillo de San Sebastián: su conveniencia es indudable; la aceptación por parte del Sr. Ministro de Fomento creo que ha sido terminante; pues en dimes y diretes, explicaciones y distinguos, ha pasado un mes, y todavía no se ha instalado la luz. Yo

no sé si tendrá que formarse algún presupuesto especial; pero, según todos los trámites que siguen estos asuntos, pasarán, no digo días, sino meses y años, sin que una cosa tan sencilla llegue a realizarse.

No ya en lo que tiene relación con los particulares, sino dentro del Ministerio ocurre lo mismo. Como ejemplo diré lo que sucede cuando hay que modificar alguna obra en una carretera. No se trata de una obra de importancia; se trata de una obra pequeña, de una tajea ó de una alcantarilla. Se observa que es insuficiente el modelo presentado, ó que por cualquier motivo conviene variarlo. Pues van á ver los Sres. Diputados el camino que hay que recorrer para que esa variación llegue á realizarse. En primer lugar, el Ingeniero toma datos sobre el terreno, va á su gabinete y hace el estudio; se dirige después al Ingeniero Jefe de la provincia, diciéndole: «me he encontrado con esta dificultad, he redactado este proyecto»; y el Ingeniero Jefe, si lo encuentra bien, lo eleva á la Dirección.

Viene el proyecto al Ministerio, y después de pasar por los trámites de registro general, de registro especial, de envío al Negociado y de propuesto por el Negociado el acuerdo y el pase á la firma del Director de Obras públicas, viene ese acuerdo dichoso de «pase á la Junta Consultiva»; se repiten todas las dificultades, todos los plazos, toda de la pérdida tiempo de registro general, de registro especial, pasa á la Secretaría general, y, por último, á la Secretaría de la Sección, donde se hace el extracto del expediente; terminado ese extracto, se pasa ese expediente al vocal ponente, que expone su informe en la primera sesión, si se lo permiten los demás expedientes, que son numerosos en la Junta Consultiva de Caminos, pues en el año anterior ha despachado 1.400; toma acuerdo la sección, y todavía desde que ese acuerdo es tomado hasta que sale de la Junta y pasa al Ministerio, transcurren varios meses, por lo menos un mes, debido, según creo, á la escasez de escribientes que tiene aquel centro.

Pasa el tiempo, vuelve á la Dirección, después al Negociado, que pone la nota de «conforme», y resuelve el director si tiene facultades, y si no pasa al Ministro, y si se conforma, vuelve á recorrer el expediente toda la escala en sentido inverso hasta llegar al Ingeniero de la provincia. Si el dictamen de la Junta ha estado de acuerdo con el Ingeniero encargado de realizar la obra, puede hacerse la obra; si hay diferencia, hay que recorrer de nuevo esta larga peregrinación.

Siendo esto así, no se concibe cómo han pasado años y años sin que se haya corregido esto, sin que se haya tratado de reorganizar ciertos servicios.

Y si esto sucede con relación al servicio interior de la Administración, ya se puede suponer lo que sucederá al particular que tenga que luchar con la Administración.

Pues bien; el Sr. Ministro de Fomento sabe perfectamente que para hacer muchas cosas no necesita autorización legislativa; que podrá necesitarla para casos especiales en que las leyes consignent de un modo terminante que debe pasar el asunto á informe de la Junta consultiva antes de resolver S. S.; pero después, la resolución de S. S. puede estar ó no conforme con la Junta Consultiva; y en la mayor parte de los casos, sin necesidad de ese trámite, puede S. S. resolver. ¿No podría hacer S. S. esto, evitando, por ejemplo, en los proyectos de carreteras que se rehiciese dos ó tres veces el mismo proyecto, una vez para presentarlo á la aprobación, otras para introducir modificaciones en él, y, por último, para el replanteo que últimamente se hace de las obras, dándose lugar á que una cosa que se pudiera realizar en un plazo breve, se amplíe, se hinche de un modo tal que tarde meses y meses? ¿No cree S. S. que estas son verdaderas economías? Estas son las economías que desea todo el mundo, porque son las que alcanzan á mayor número de personas; son más importantes aún que las que se realizan en las cifras del presupuesto; porque como no hay nadie que no tenga que estar en relación con la Administración, resulta que todo el mundo se encuentra con que lo que puede resolverse en veinticuatro horas, tarda en resolverse meses, ó indudablemente esto da lugar á que

se origine en la tramitación de los expedientes gastos de consideración.

Además, ocurre en muchos casos, que por el retraso que ha sufrido la resolución de los expedientes, cuando se consigue aquello que se pedía, es completamente inútil, porque se pedía para otra ocasión y en otras condiciones.

Y lo mismo que este ejemplo que he citado, podría citar una porción de casos que vendrían á demostrar la posibilidad de que el Sr. Ministro de Fomento, sin necesidad de someterlas á la consideración de las Cortes, porque no se trata de medidas legislativas, pudiera hacer reformas que ya ha debido realizar, y este es uno de los cargos que tengo que dirigir á S. S.; porque si en nueve ó diez meses que lleva ocupando ese puesto no ha corregido ninguna de las muchísimas deficiencias que ha podido y debido corregir, ¿cómo vamos á esperar, á pesar de las promesas del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que nos dice que en los próximos presupuestos estarán reorganizados todos los servicios, cómo vamos á esperar que lo que no se ha hecho en tanto tiempo se vaya á hacer en un corto plazo y con la premura del tiempo? Yo, á pesar de las afirmaciones y de las promesas del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, no tengo esperanza de que se realicen, me alegraré equivocarme y que no suceda ahora lo que viene sucediendo en todo, y es, que vengo acertando en cuanto he dicho, confirmando el tiempo lo que yo he sostenido en discursos y votos particulares, demostrándose también el error ó torpeza del Gobierno al no admitirlos.

SERVICIO HIDROLÓGICO

Voy á ocuparme de un punto que entiendo que es delicado, porque respecto á él se ha creado una atmósfera que tiene importancia grandísima, que le ha dado vida; pero que, exagerada, pudiera llevarnos á resultados contrarios á los que los iniciadores del pensamiento pretendemos y á los que los Sres. Diputados que, como el Sr. Gasset, lo apoyaron con su palabra, desean.

Se trata del servicio hidrológico, se trata de que se cumplan las promesas que tuvo la bondad de hacer el Sr. Presidente del Consejo de Ministros respecto á pantanos y canales de riego, asunto en el cual conviene separar todo lo que sea exageración, porque siempre las cosas fuera de medida, ni tienen razón, ni pueden subsistir. Y digo esto, porque es indudable, creo que, nadie ha de discutir siquiera la conveniencia de la construcción de los pantanos y canales de riego, no de todos los imaginables, porque hay muchos que no se podría, ni sería conveniente realizar, sino la de aquellos otros que deben hacerse, de aquellos que desde luego se está viendo ya, no sólo la posibilidad de hacerlos, sino las grandísimas ventajas que reportarían.

Va á hacer ya siete meses que el Sr. Gasset tuvo la bondad de ser el defensor de una proposición de ley que tuvo el honor de suscribir también, en que se establecían varias conclusiones, en vista de la iniciativa que habían tomado los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de presentar al Sr. Ministro y al Director de Obras públicas, un avance de plan de pantanos y de canales de riegos, justificando la importancia que podían tener y la gran riqueza que representarían para el país. Se consignó, como acuerdo tomado por el Congreso de los Diputados, previa aprobación y propuesta del Sr. Presidente del Consejo, entre otras cosas: primero, que se restablecerían las divisiones hidrológicas tal como estaban cuando se constituyeron, y, en efecto, se han suprimido; segundo, que en los presupuestos que se iban á presentar en breve se consignaría la cantidad necesaria para que las obras que pudieran realizarse y que fuera conveniente realizarse construyeran y se desarrollasen los estudios en la medida y extensión que las necesidades del país más imperiosamente cada vez, exigían.

Respecto al segundo punto, que voy á descartar, porque ya he hecho algunas indicaciones respecto á él, se consigna la misma cantidad para estudio de obras hidráulicas que se consignaba en los presupuestos anteriores: 150.000 pesetas. Respecto á

lo primero es más grave lo que ocurre. No sé si decir que envuelve una falta de respeto por parte del Gobierno á un acuerdo terminante y unánime del Congreso, puesto que fué tomado por aclamación, sin necesidad de votación, y en el que se significaba el restablecimiento de las divisiones hidrológicas. Las divisiones hidrológicas de hace treinta ó treinta y tantos años, tenían por objeto estudiar las cuencas de los ríos principales de España, á la vez que el río mismo sus afluentes principales, para hacer los estudios convenientes respecto á aprovechamiento de aguas para todos los usos que éstas puedan tener, lo mismo para riegos, que para usos industriales, que para el abastecimiento de las poblaciones. Este servicio nació endoble, aun cuando entonces se publicó un reglamento análogo, muy parecido al que el Sr. Ministro de Fomento ha publicado no hace mucho. De modo que todas las prevenciones que S. S. ha tomado, no sé si suponiendo que eran novedades, son las mismas que contenía el reglamento dictado hace cerca de treinta años para que funcionasen las divisiones hidrológicas. Pero ¿qué ha sucedido? Por falta de atención de parte del Ministerio de Fomento, porque yo creo que en todos los asuntos no puede culparse nunca al individuo encargado de satisfacer una atención ó una orden, si no se le exige que cumpla esa orden ó esa atención, las divisiones hidrológicas tuvieron vida miserable; no se las dotó de los materiales necesarios, no se las dió los elementos precisos para realizar su misión, y han llevado una vida trabajosa. Han hecho trabajos importantísimos; hay itinerarios, hay aforos, hay trabajos verdaderamente notables que probablemente estarán pudriéndose allá en el Ministerio de Fomento ó habrán desaparecido en la mudanza y no se ha utilizado en absoluto ninguno de esos datos.

Pues bien; en la Real orden de que me estoy ocupando, pido el Sr. Ministro tal cúmulo de datos, que entiendo yo que, aunque todo el personal de Obras públicas se dedicase á este servicio, no podría realizarlo en plazo conveniente. Me refiero á datos que deben ser sobradamente conocidos del Ministerio de Fomento, á trabajos que han hecho las Comisiones hidrológicas, las cuales, á medida que realizaban sus trabajos, daban cuenta de ellos al Ministerio. ¿Para qué va á preguntarse ahora á nadie lo que allí se sabe? ¿Para qué preguntar las cuencas de los ríos que han sido estudiados, si esos datos los tiene el Ministerio? ¿Qué cosa más racional, qué cosa más natural que no preguntar lo que se debe saber?

Además, lo único que ha hecho el Sr. Ministro de Fomento en este asunto, ha sido dejar en situación muy poco airosa al dignísimo Sr. Presidente del Consejo de Ministros; porque ha hecho precisamente todo lo contrario de lo que indudablemente, según manifestaciones explícitas suyas, eran sus deseos.

Se afirmó de un modo concreto, de un modo terminante, que debían restablecerse las divisiones hidrológicas, pero dotándolas convenientemente, poniéndolas en condiciones de que pudieran llenar su misión; y S. S., aunque no suprime el servicio, porque claro está que eso no puede ser, le organiza de manera tal, que resultarán verdaderas enormidades.

Resultaría, por ejemplo, que para el estudio de cualquier río de importancia, unos se encargarían del estudio de una parte independientemente de los demás, otros del estudio de otra parte y otros del de otra, y ni los de arriba, ni los de abajo, ni los de en medio, sabrían cuáles eran los aprovechamientos anteriores ni posteriores, y se daría el caso de que, como estas concesiones corresponden á los Gobernadores de provincia, previo el oportuno informe, se concediera, en la parte superior del río, un aprovechamiento para riegos que comprendiese la mayor parte del agua, al mismo tiempo que en su parte inferior se concediese otro aprovechamiento para igual objeto de la misma cantidad de agua, que no existiría. ¿Es esto posible? ¿Es esto racional? ¿Es posible que nadie vaya á hacer un trabajo formal, á emplear su dinero para encontrarse burlado de esta manera? Yo no sé cómo hay nadie á quien se le pueda ocurrir que para estudiar del modo más conveniente el curso de un río, sea lo mejor encargar parte del trabajo á unos separadamente de los que estén encargados

de otra, en vez de encomendar el trabajo á un centro único, como ocurría con las divisiones hidrológicas, que hacían el estudio, no sólo del principal, sino de todos sus afluentes; es decir, formando, como yo tuve el honor de pedir en una proposición de ley que luego no llegué á apoyar porque me pareció que había de ser inútil la estadística de los aprovechamientos, con la cual habría medios de cortar los aprovechamientos abusivos, claro está que procurando no causar daño á nadie, pero legalizando la situación de cada cual por medio de la determinación exacta de la cantidad de agua á cada cual concedida.

Y para esto no es en modo alguno precisa la serie de datos que se pide ahora; todo eso es absolutamente innecesario para el objeto que debe proponerse el servicio hidrológico; porque, ¿quiere decirnos el Sr. Ministro de Fomento qué objeto puede tener el que en las estaciones meteorológicas, de que va á llenar toda España, se tome el dato de la dirección y volecidad del viento, el dato de la temperatura y otra porción de datos análogos? Porque esos no son datos generales, sino locales, datos de comarcas, de regiones, que harán necesario el establecimiento de varias estaciones; no bastará con un observatorio único, sino que han de ser muchos y de diversas clases, habiendo entre ellos algunos de primera clase, que habrán de establecerse donde quiera que haya personal que pueda encargarse de ellos, y á los que será preciso dotar de una porción de aparatos que costarán muy caros y no tendrán absolutamente ningún objeto. Creo yo que debemos dejarnos de toda clase de manías de grandezas, que debemos vivir en la realidad, no haciendo más que lo que nos sea posible; y una de estas manías y de las más perjudiciales, es la de querer hacer muchas cosas, y con tanta perfección, que, no ya nosotros, sino las naciones más adelantadas, no pueden llegar á reunir datos de esa índole.

Además, dando por supuesto que estos datos lleguen á reunirse, que lo estimo muy difícil, máximo con la precisión con que se desean, puesto que hasta se encarece que se tenga cuidado de que la hora en que se hagan las observaciones corresponda á la hora oficial del meridiano de Madrid, si todos los datos procedentes de las 19 provincias vienen á parar al Ministerio de Fomento, ¿me quiere decir el Sr. Ministro qué van á hacer allí con esos montones de datos? ¿Se va á encargar el desdichado Jefe del Negociado de Aguas de recoger, ordenar, clasificar y estudiar todos esos datos para proponer lo que en vista de ellos proceda? ¿Qué clase de obras se van á acometer si para realizar lo que de esos antecedentes se deduce habría que gastar sumas verdaderamente enormes? ¿Cuánto más valiera limitarse á recoger los datos precisos para realizar el fin que se persigue, que es la construcción de pantanos y poner en riego tierras que hoy no lo están ó que lo tienen insuficiente!

No insisto en esto, porque, contra toda mi voluntad, voy extendiéndome demasiado; yo me había propuesto hacer brevísimas observaciones, y veo que estoy abusando de la bondad de los Sres. Diputados. (Varios Sres. Diputados: No; de ninguna manera.)

CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS

Paso á ocuparme de lo relativo á carreteras, y pido perdón á mis dignos compañeros por estas digresiones, que en realidad no lo son, porque todas responden á mi propósito de hacer observar lo que el Gobierno ha hecho y lo que ha debido hacer, ya que mi idea al exponer estas observaciones no ha sido hacer un discurso de crítica, sino indicar los remedios que pueden aplicarse. Por no adoptarlos ha desaprovechado el Gobierno la ocasión más hermosa para hacer grandes beneficios á nuestra Patria, cuando todo el mundo clamaba por el remedio de abusos y por la reorganización de servicios; pero el Gobierno de S. M. no ha querido seguir esa corriente, y ha perdido la ocasión no haciendo nada. Digo que no ha hecho nada, porque de las cosas que ha hecho más vale no hablar, ya que todas son de poca importancia ó mal hechas.

En lo que se refiere á carreteras, lo mismo que en todo lo demás, pudo el Gobierno hacer mucho bueno para responder á la opinión manifestada en todas partes. Conocido es de todo el mundo lo que son y lo que valen las carreteras que han recibido la denominación de parlamentarias, y yo no me excuso de la parte de culpa que en este particular me corresponda. En tiempo remotísimo se formó un plan general de carreteras del Estado, y desde entonces el deseo perfectamente justo y defendible de favorecer á sus respectivos distritos ha hecho que la iniciativa de los Diputados se ejerza con tal profusión, que el plan general del Estado se ha convertido en una lista interminable de obras, en tal cantidad, que no digo nuestro presupuesto, sino todos los tesoros del mundo, serían insuficientes para realizarlas.

Yo en muchas ocasiones he llamado la atención del Congreso sobre este particular, y hecho constar la necesidad de que cesara ese sistema de decretar nuevas carreteras; pero mis indicaciones no se han atendido; puede ser que si alguna de las autoridades parlamentarias que tienen asiento en el Congreso lo tomara á su cargo, con decisión, con empeño, é iniciara la reforma, llegásemos á algún fin práctico; pero estas cosas no tienen resultado cuando es un Diputado tan modesto como yo el que las inicia, por más que insista, como vengo haciéndolo hace tiempo.

Me parece tan abusivo, tan fuera de razón, y sobre todo tan falto de criterio, que es la característica general de cuanto hace este Gobierno, todo lo que se hace en punto á construcción de nuevas carreteras y orden de preferencia en las obras, que no creo posible la continuación de este sistema; y claro está que no me refiero solamente al momento actual. Yo niego que se sigan los procedimientos legales y los trámites establecidos; no censuro á nadie; pero lo cierto es que cuando en España se hacen carreteras no se sigue el criterio de la general utilidad y conveniencia; claro está que todas las carreteras pueden ser útiles, pero unas son menos necesarias que otras.

Hay que tener en cuenta que hay carreteras ya construídas que no pueden utilizarse por faltar la construcción de una obra de fábrica, de un puente cuyo proyecto está presentado y aprobado hace veinte años, pero no construido; ¿no sería lo más natural atender preferentemente á estas necesidades urgentes? ¿No sería prudente, según ha estado á punto de aprobarse por el Congreso, á propuesta del entonces dignísimo Ministro de Fomento y de la Comisión de presupuestos, reducir el ancho de las carreteras limitándolo al que fuera preciso para las necesidades de la circulación? ¿Qué necesidad hay de una carretera de 10 metros, cuando con una de tres se puede circular, dadas las necesidades del tráfico? Todo esto, que no llegó á realizarse por consideraciones políticas, responde á una necesidad tan universalmente sentida, que sólo falta que haya voluntad y deseo por parte del señor Ministro de Fomento para que termine tal estado de cosas. Que la iniciativa individual no puede realizarlo, es evidente; y que el Sr. Ministro de Fomento es el único que puede llevarlo á cabo, voy á demostrarlo.

Muchos procedimientos tiene para ello; claro es que yo no le he de indicar el que haya de seguir; pero sí debo decirle, que si S. S. está convencido de lo que estoy exponiendo en esta parte, y tiene propósito de hacerlo, el remedio es fácil. En el momento que se dé cuenta de una proposición incluyendo en el plan general una carretera, proponga S. S. que no se tome en consideración hasta que, vistos los informes que deben pedirse al Ministerio de Fomento, resulte que esa carretera es conveniente ó necesaria. ¿No quiere S. S. hacer esto? Pues hay otro medio parlamentario, que iniciado por S. S., conduciría á algún resultado; ó iniciado por mí, no.

Lo mismo que el Congreso nombró Comisiones permanentes para presupuestos, para actas y otra porción de fines, ¿qué inconveniente habría en que se nombrase una Comisión especial permanente de Obras públicas, á la cual fueran á parar todos los asuntos de carreteras, ferrocarriles y de aguas?

Esta Comisión, en la cual, como en todas, tendría mayoría el Gobierno, recibiría las inspiraciones del Ministro, ó bien ella

pasaría el asunto á consulta del Ministerio de Fomento, y en vista de los expedientes podría resolverse lo que procediera con conocimiento de causa.

De esa manera podría remediarse un poco este desconcierto que hoy existe.

No quiere esto decir que hayan de rechazarse las carreteras que hoy figuran en este plan vigente, porque no puede resolverse tampoco en este asunto de un modo ligero; ¿qué inconveniente hay, y para ello no necesita S. S. autorización legislativa ninguna, sino que depende absolutamente de S. S.; qué inconveniente hay en que, visto lo que está ocurriendo con las carreteras, se nombrase, análogamente á lo que se hizo con los ferrocarriles secundarios, una Comisión en la cual se diera participación á los diferentes intereses, al Congreso, al Senado y á todas las entidades y personalidades que en esa materia de carreteras pueden y deben entender, para que verificasen la revisión del plan general de carreteras vigente, á fin de que saliésemos de ese caos inmenso en que nos encontramos, y resultara siquiera un criterio para el orden de ejecución de las obras? No digo que se suspendan las carreteras empezadas ni las que estén en curso de ejecución, sino que no continúe este desbarajusto que existe.

CONSERVACIÓN DE CARRETERAS

Pasando á otro asunto, algunas medidas pudieran adoptarse que estimo convenientes para mejorar la conservación de las carreteras; porque, créame S. S., con rebajar el crédito que en presupuestos se consigna para ello en una cantidad de 3 millones de pesetas, no se consigue ese propósito; se da el caso de que, dividida la cantidad que para conservación puramente se consigna por la longitud de carreteras terminadas, resulta para conservación de cada kilómetro poco más de 400 pesetas.

Pues bien; esta cantidad es próximamente la que en Francia se consigna, no ya para las carreteras del Estado, ni aun para las departamentales, sino para los caminos vecinales. Y eso que allí esa conservación está dotada de material y de mano de obra excelente.

No se escasean allí para el afirmado los cilindros de vapor, que dan un resultado efficacísimo; mientras que en España sólo por excepción, hay en alguna provincia; en Madrid las hay propiedad del Ayuntamiento; pero no es eso corriente, ni mucho menos, en la conservación de nuestras carreteras.

Además, para este servicio hay en Francia un personal adecuado; no como ocurre aquí, que los peones camineros son impuestos por el Ministerio de la Guerra, que propone al Director de Obras públicas los que han de ser nombrados, que han de ser licenciados del ejército; y los interinos son nombrados arbitrariamente, sin que la mayor parte de ellos tengan condiciones, ni afición, ni conocimiento de esos trabajos. En Francia, como he dicho, hay un personal adecuado, al que se exigen condiciones, y que se va criando, por decirlo así, y cuyos haberes se aumentan á medida que van perfeccionándose en el trabajo.

Creo, pues, que si no consigo que ponga S. S. la cifra que había consignada en el presupuesto anterior para conservación de carreteras, al menos debe hacerse ese servicio en buenas condiciones.

FERROCARRILES

En ferrocarriles, muchísimas veces, sobradas quizás, he llamado la atención del Congreso sobre la importancia que tienen los ferrocarriles secundarios. No voy á repetir lo que tantas veces he dicho; sólo rogaré al Sr. Ministro que tenga la caridad de sacar á esos pobres ferrocarriles de la sima en que están hundidos; no olvide S. S. que hace muchos años se estudió un plan de ferrocarriles secundarios, estudio muy bien hecho; se vió que era muy importante el gasto que la ejecución de ese plan representaría para el Estado, si se diese á esos ferrocarriles una subvención como garantía de interés; y en vista de que esto no po-

día ser, se estudió cuáles eran los ferrocarriles secundarios más precisos para reducir á ellos la concesión de las subvenciones. Ya entonces el número de éstos se disminuyó mucho, y todos eran de importancia y necesidad.

Yo avancé aún más. Sin entrar á discutir ahora cuál es el modo más conveniente de auxiliar la construcción de estos ferrocarriles, dije, desde luego, que podía seguirse un procedimiento para el cual no se necesita dinero, que es el obstáculo con que siempre tropezamos; porque se podría dar un gran alivio á los constructores de esos ferrocarriles y activar mucho su realización, sin más que eximirlos de las gabelas que hoy pesan sobre ellos; no imponiéndoles la obligación de tener telégrafo para el Gobierno, ni de transportes gratuitos, y eximiéndoles durante cierto tiempo de los impuestos sobre viajeros ó rebajándolos de un modo considerable, para que así contasen esos ferrocarriles con mayores rendimientos. De esta manera, creo que muchos de los comprendidos en el plan general se construirían. Y claro es que si, á la par que esto, el Gobierno trajese un proyecto de ferrocarriles secundarios, huyendo de un escollo del que debe huirse siempre, y es el de que no pueden tomar participación en la construcción de estas obras más que entidades de importancia grande, á quienes tal vez no convenga esa construcción como negocio industrial, se facilitaría esto mucho y se prestaría un gran servicio al país.

PUERTOS Y FAROS

Respecto á los puertos, tengo que lamentar lo que con ellos ocurre. Indiqué ya antes la inconveniencia de que se señalasen las subvenciones á las Juntas de obras, como se viene haciendo; indiqué que esto se prestaba á grandes abusos, y lo mismo habría que decir respecto de la constitución de las Juntas tal como hoy existen. Algún paso se ha dado en este camino; se han propuesto varias reformas; pero requiero esto grande atención y que constantemente se esté sobre ello para que se pueda realizar el fin que todos debemos perseguir.

No hace mucho tiempo, en alumbrado marítimo, por ejemplo, siendo Ministro de Fomento el Sr. Sagasta, y no olvidándose de que era Ingeniero, se hizo cargo, con sólo ligeras indicaciones que se le hicieron, de la importancia que había de tener la creación de un centro que se ocupase de todas las cuestiones de faros y valizas; en una palabra, del servicio de señales marítimas. Es el asunto del alumbrado de las costas de tanta importancia, que, según tengo entendido, han mediado ya reclamaciones de países extranjeros respecto á las deficiencias en él observadas, especialmente en la costa Noroeste de España. No sé siquiera si se ha contestado á esas peticiones ó reclamaciones, ni si se ha resuelto algo con motivo de ellas; pero para evitar que pasemos la vergüenza de que reclamen, no sería difícil poner remedio si el Sr. Ministro de Fomento y el Director de Obras públicas prestaran una atención, que indudablemente no han prestado, á completar la obra del Sr. Sagasta.

Había en Madrid un Depósito central de faros, que no tenía casi otro objeto, ni atribuciones de ninguna clase, que conservar los aparatos de faros, arreglarlos y enviarlos á las costas. No había unidad de criterio en las propuestas de aparatos para los diferentes faros, según el punto donde debieran colocarse, ni para hacer el estudio comparativo de la apariencia de luz que habían de dar para garantía de los navegantes, pues aunque alzó de esto se discutió, y entonces el plan resultaba excelente, hoy se ha hecho antiguo, y se pasa por el triste caso de que por no modificar el sistema general de alumbrado, se están construyendo aparatos para España que no se construyen ya para ninguna parte, y lo que es más raro aún, mientras que en la Península estamos usando aparatos imperfectos y antiquísimos, á nuestras posesiones de Ultramar hemos enviado aparatos perfeccionados. Es decir, que mientras en el Ministerio de Ultramar se atendía al servicio, en el de Fomento está completamente abandonado.

No crea el Sr. Ministro que el corregir estas deficiencias que

señalo representaría gastos de importancia; no habría que variar completamente todo nuestro sistema de alumbrado; bastaría modificar los aparatos, cambiar algunos de ellos, y con esto, no sólo conseguiríamos realizar un servicio absolutamente preciso, sino que cumpliríamos con un deber de humanidad, evitando los graves riesgos que corren los navegantes cuando se encuentran con faros de primer orden, de recalada, que sólo tienen apariencia de luz, destellos de luz, de dos en dos minutos, dando lugar á que con la mayor velocidad de los barcos actuales, cuando el barco quiere corregir su estima y averiguar la situación que está por las indicaciones del faro, es ya tarde y puede encallar ó naufragar. La modificación de los aparatos podría hacerse de un modo lento, principiando por los faros más importantes, y este era casi el motivo de la creación de la Inspección central de señales marítimas. Pero esto fué en tiempo del señor Sagasta, hace nueve ó diez meses, y fué despachado siendo Director de Obras públicas el Sr. Arias de Miranda, el cual puso en él toda la atención, el celo y la inteligencia que posee y que el caso requería, habiendo despachado el expediente en pocos días, y dictándose el Real decreto que publicó la *Gaceta* á su tiempo.

Han transcurrido diez meses, y está pendiente este asunto de que se apruebe el reglamento para su ejecución. ¿Qué le pasa á ese reglamento que no sale nunca? ¿Es que es una cosa disparatada? ¿Es que creen SS. SS. que el Real decreto del Sr. Sagasta es disparatado, y que no es posible en breve plazo publicar un reglamento que estaba ya redactado y que pudo publicarse como adición al Real decreto? ¿Qué inconveniente puede haber, qué causa hay para que no se termine? Yo espero que se ponga remedio á esto, y sin duda á ello deben referirse las indicaciones que el Sr. Catalina está haciéndome. Yo me alegraría que así fuera, porque creo que S. S. es una persona de tanto valer y tan competente, que me felicito mucho de que haga en el asunto todas las observaciones que crea conveniente, porque así como creo que, si no tolas, la mayor parte de mis razones son evitantes, estimo que todas las observaciones que S. S. haga han de ser en apoyo del fondo de lo que digo, y, por tanto, no he de hacer más que agradecersele.

JUNTA CONSULTIVA

En la cuestión de reorganización de servicios, he de indicar algo respecto á las Juntas consultivas y á los Negociados del Ministerio de Fomento.

Es absolutamente imposible, en mi opinión al menos, que las Juntas continúen tal como existen hoy. Yo no soy partidario de ellas en estas condiciones; pero creo que sería mucho peor, y causaría graves perjuicios al servicio, el suprimirlas completamente, como pide el Sr. Bergamín en su voto particular.

La Junta que yo principalmente conozco, que es la de Caminos, creo que es necesaria, en muchísimos casos, ha prestado grandísimos servicios, y está llamada á prestarlos, como es natural, dadas las personas, la importancia y el valer científico de los que ocupan aquellos altos cargos.

Hay cuestiones que no es fácil puedan ser bien resueltas por una persona sola, y así como to lo el mundo sabe que los tribunales elegia los están llamados á resolver para dar mayores garantías de acierto en el fallo, aquí pasa lo mismo, hay asuntos de gravedad tal que deben ser consultados con estas Juntas compuestas de ilustraciones superiores. ¿Quiero esto decir que continúe haciéndose lo que hoy se hace, que no hay expediente en el Ministerio de Fomento que no vaya, como primer trámite, á la Junta consultiva?

Así es imposible que puedan realizarse los trabajos en que la Junta está empeñada, con la celeridad debida, y es necesario, para que dé resultado este organismo, que se hagan dos cosas: una, que por parte del Ministerio no se manden á la Junta consultiva más expedientes que aquellos que sean realmente consultables, que aquellas cosas que ofrezcan dificultad tal que valga la pena de ocupar á personas que, después de grandes ser-

vicios al Estado, han llegado á la posición elevada que corresponde á sus merecimientos. Hoy no se hace eso, y como no se hace, es allí todo interminable. Habría de completarse esto con la supresión de algo que coloca en una situación depresiva á los inspectores generales de todos los Cuerpos que ocupan cargos en esas Juntas, y es, que pasada la edad de 65 años se encuentran en absoluto á merced de la voluntad ministerial. No quiero decir que esto haya podido influir en jubilaciones hechas en esta ó en aquella época; pero no se puede evitar que habiendo coincidido algunas jubilaciones realizadas en esos centros con el despacho, en un sentido ó en otro, de determinados expedientes, haya podido creerse que esto ha influido en las jubilaciones.

¿Es lógico que en vez de señalar de un modo concreto en qué casos ha de ser jubilado el que llegue al límite de la carrera, quede al arbitrio del Ministro, sin que aparezca justificada su resolución, por su propia iniciativa y sin consulta de ninguna clase, jubilar á los que estime conveniente, que suelen no ser ni los más ancianos, ni los más inútiles, ni los menos competentes?

Creo que este asunto merece la pena de que el Sr. Ministro lo tenga en cuenta, porque no es decorosa para nadie una situación en que pueden creer las gentes, quizá con razón, que no hay la independencia debida, independencia tanto más indispensable cuanto más elevado es el cargo que se ocupa, y cuanto mayor debe ser la respetabilidad de la persona que lo desempeña.

Claro es que hay que combinar esto con una reforma en los Negociados del Ministerio de Fomento, para que no ocurra lo que, según el decreto del Sr. Ministro, puede ocurrir, que corra riesgo de volverse loco el pobre Jefe del Negociado de aguas al que han de ir á parar todos los datos que envían las Divisiones hidrológicas. Es preciso que no pase lo que pasa hoy, que un acuerdo de la Junta Consultiva de Obras públicas ó de otra de las Juntas Consultivas, tomado por personas que llevan largos años de servicios y merecimientos, vaya á ser echado abajo por un funcionario muy subalterno, que desempeña funciones modestísimas en el Ministerio, pero que, en último término, es el que resuelve, porque es el que estudia el expediente, y gracias á que al resolverlo no proponga un acuerdo contrario al de la Junta Consultiva, tomado después de un detenido estudio por personas que tienen gran competencia y que lo han discutido mucho.

Se podría hacer, que no sólo los Jefes de los Negociados relativos á obras públicas tuviesen carácter técnico, sino todos los Auxiliares, á fin de que pudieran estudiar bien los expedientes y resolverlos evitando que muchos de ellos fueran á la Junta Consultiva, con lo que no ocurriría lo que antes he dicho.

FERROCARRIL DE MATADI AL STANLEY-POOL

ESTADO LIBRE DEL CONGO

(CONTINUACIÓN)

Para conducir los estudios de un modo racional, era preciso fijar previamente las condiciones en que se había de construir la línea, llevando siempre por norma la preocupación de llegar cuanto antes al término de la jornada y de obtener la mayor facilidad y el menor coste posibles en la ejecución de las obras. Con este fin, desistióse desde un principio de aquellos trabajos que hubieran necesitado un tiempo relativamente largo para su establecimiento, y como, por otra parte, no existía en toda la comarca centro importante de población que impusiera sujeciones especiales para la dirección general de la traza, convenía estudiar ésta con una adaptación casi rigurosa á las ondulaciones del terreno.

No había que perder de vista, que, á pesar de las condiciones expuestas, los gastos de primer establecimiento serían considerables, á causa de la longitud de la línea, en comparación con el tráfico que podía esperarse en los primeros años, y que, en consecuencia, convenía disminuir los gastos, aun cuando resul-

taran al principio dificultades para la explotación; después, á medida que fuesen aumentando los transportes, podrían hacerse las modificaciones necesarias para mejorar y rectificar lo defectuoso, y entonces se atendería con preferencia á la reducción de los gastos de explotación y á la rebaja de las tarifas.

En virtud de todas estas consideraciones, se fijaron las bases del programa á que habían de ajustarse los Ingenieros encargados de los estudios, estableciendo como puntos principales: que la vía tendría un ancho de 0^m,75; que el máximo de las pendientes y rampas sería de 0^m,045; que las curvas podían descender á un mínimo de 50 metros de radio; que los puentes se proyectarían con tramos y pilas metálicos, no admitiéndose la fábrica más que en los estribos cuando los hiciese necesarios la naturaleza del terreno; que se estudiaran los puntos de detención de los trenes, desde el punto de vista exclusivo de la alimentación de agua para las locomotoras, debiendo preverse, sin embargo, la provisión de combustible y algún que otro depósito de mercancías en el encuentro de los afluentes del Congo que fueran navegables; que no hubiera túneles, y que los proyectos de estaciones, talleres, almacenes, etc., se dejaran para más adelante; en una palabra, se deseaba un trabajo somero que permitiese demostrar la posibilidad del ferrocarril y apreciar el coste probable de las obras.

En cuanto á prescripciones de otra índole, se exigían reconocimientos y estudios sobre la naturaleza del terreno, dureza de las rocas, importancia de las corrientes de agua, altura de las crecidas, etc.; se preceptuaba la formación de diarios en que debían anotarse las incidencias del viaje, las horas de trabajo, las observaciones astronómicas y climatológicas, las distancias recorridas, y cuantos datos permitiesen juzgar acerca de la marcha general de los trabajos. Finalmente, con todos estos datos y reconocimientos, con auxilio de croquis del terreno y levantamientos taquimétricos, se formarían los planos de conjunto en escala de 1/5000 con curvas de nivel de 5 en 5 metros, y los especiales para pasos difíciles, proximidades de obras de arte de importancia, etc., en escala de 1/1000 y con curvas de 2 metros de equidistancia, debiendo extenderse la zona de estudio, según las circunstancias, de 50 á 200 metros á cada lado del eje probable de la vía.

Cómo se hicieron los estudios.

Reunidas en Matadi las dos expediciones de Ingenieros, se hicieron las operaciones necesarias para fijar la posición geográfica de dicho punto, se efectuaron sondeos en el río para asegurarse de que los buques de algún calado podían atracar con facilidad, se llevaron á cabo minuciosos reconocimientos en las cercanías y comenzó el avance hacia el Stanley-Pool, procediéndose en la forma siguiente. Por delante iba una brigada explorando el terreno y determinando rápidamente por medio de un itinerario con la brújula nivelante la zona en que habían de hacerse los estudios; y siguiendo á ésta, otras tres, compuestas de tres Ingenieros cada una, levantando el plano taquimétrico de la zona reconocida, con la extensión preceptuada en las instrucciones del programa.

La primera dificultad se presentó al tratar de salir del punto de partida; elegido éste en el límite navegable de la parte inferior del río, ofrecía, cerrando el paso á la dirección que había que seguir, elevados escarpes y profundas cortaduras. Al principio se intentó llevar el trazado hacia el interior, siguiendo la dirección del pequeño afluente del Congo que desemboca un poco más abajo del Matadi, salvando la divisoria del valle secundario del M'Pozo, y cruzando éste cerca del punto de paso del antiguo camino de las caravanas; pero después de varios tanteos, se reconoció que la mejor solución posible era flanquear las escarpadas márgenes del Congo y de su citado tributario, y proyectar la vía sobre una especie de cornisa, labrada materialmente sobre la roca; se disminuyó así cerca de 5 kilómetros la longitud de la línea en la parte más difícil y costosa, se evitaron rampas y pen-