

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

EL PLAN EXTRAORDINARIO DE OBRAS PÚBLICAS

MEMORIA DEL SR. MINISTRO DE FOMENTO ⁽¹⁾

Es el presupuesto, al que precede esta Memoria, de una singular estructura, respondiendo no sólo á necesidades hace tiempo sentidas y reclamadas, sino á imperativos de las actuales circunstancias.

Desde que la unidad nacional quedó constituida, hace ya cuatro centurias, fué siempre, según acredita un análisis psicológico de nuestra Historia, anhelo evidente y sincero de todo el país, restañar las heridas de una lucha pertinaz y titánica por las virtudes del trabajo y del impulso progresivo.

No otra cosa representan aquellas continuas reclamaciones que los procuradores en Cortes elevaran á la realza en pro de la cultura y bienestar interior. No otra cosa las libertades de Aragón, de Castilla, que significaron evidente adelanto político, atisbo embrionario de todo el sistema constitucional, que á fuerza de sangre conquistaron los pueblos.

La incesante demanda de caminos, de buen orden administrativo de enseñanza pública, que oponían aquellos representantes del pueblo á las decisiones de los Gobiernos, tendenciadas hacia las contiendas europeas, acredita que cuando España empleó sus hombres, sus recursos y sus energías en Flandes, en Francia, en Italia y en Alemania, el sentir colectivo, el alma nacional, inclinábase por modo manifiesto hacia una política reconstructora. Había, pues, desde entonces, un verdadero y notorio ideal patrio, retorcido, contrahecho y anulado por las resoluciones de aquellos hombres que obtuvieran el valimiento de la Corona.

Desde Rocroy hasta Cavite y Santiago de Cuba, no ha habido una sola grave herida nacional marcada con honda cicatriz en la Historia, sin que resurgiera esa voz del pueblo, ese certero instinto colectivo, indicando la necesidad de atender á lo que tantas veces se había olvidado y pospuesto.

Acreditase el acierto del pueblo, un día representado por el Conde de Ureña, al hablar á la majestad de Carlos V con aquella loable valentía que reflejan estas palabras: «Señor: los pueblos no pueden con tantas guerras de fuera, con tantos pechos de den-

tro. Viven una vida miserable, la vida que trae consigo un presto morir».

Es más tarde el Conde de Oñate quien dice á Felipe IV y al Conde Duque de Olivares: «Pensad, señor, ¿cómo habremos de reposar de tantas fatigas si no miramos la almohada en que ha de descansar nuestra cabeza? ¿Cómo hemos de enviar ejércitos á Flandes, armadas á América, si no cuidamos de este patrio solar, de donde salen los hombres, de donde han de surgir las armadas?»

A despecho de ese ideal patrio, la actuación del gobernante ha sido de notorio desdén, de verdadero olvido hacia la obra pública. Ello es históricamente tan visible que no pide demostración. Con recordar que los Reyes Católicos decretaron la construcción de caminos vecinales en todos los pueblos de algún vecindario, y al cabo de cuatrocientos años están por hacer en más de cuatro mil de esos pueblos, queda sustanciado, visto y fallado el proceso de ese elemento director de la política. Hoy todavía es número interesante, muy interesante, de un programa político aplicar el remedio dispuesto en la Pragmática de Isabel y de Fernando.

Según se acaba de decir, siempre mantuvieron los españoles la necesidad de dar de lado á «tantas guerras extrañas para cuidar-nos de las tierras propias».

Estéril clamor del pueblo que no tuvo intérprete hasta el reinado venturoso de Carlos III, el Monarca que padeciera «el mal de piedra». Fértil y primoroso oasis histórico al que debemos casi todo lo construido hasta llegar el cambio de régimen político. Puentes, edificios, fortificaciones, carreteras (las que atraviesan España de extremo á extremo), Museos, urbanizaciones, puertos, cuanto halló el sistema representativo obra fué casi exclusiva de Carlos III y de sus preclaros Ministros.

Como no hubo otro esfuerzo que el de Carlos III, con visible insuficiencia por intenso y perseverante que fuera, nos encontramos en la hora de los grandes, pasmosos desarrollos constructivos que aportaron en todos los pueblos la revolución y la locomóvil, en un estado de manifiesta inferioridad.

Los ferrocarriles en España surgieron por iniciativa y con capitales del extranjero. El Estado hizo poco más que determinar

(1) Tenemos el gusto de publicar tan interesante Memoria, que acompaña al Proyecto de ley de Presupuesto extraordinario de Fomento, que aplaudimos con entusiasmo en nuestro número del día 5 del corriente mes.

las cifras de la subvención kilométrica y traducir una ley de policía de ferrocarriles.

Durante muchos lustros, diestra y patrióticamente aprovechados por las grandes naciones en perfeccionar sus medios materiales, los gobernantes hispanos, conspirando unas veces, contratando otras empréstitos para dominar las luchas civiles, en paz y en guerra dedicados á la retórica tarea de cantar las libertades públicas, apenas realizaron cosa de utilidad y ventaja. Este pobre país, eterno aspirante á un reposo y un bienestar siempre diferidos, tropezó con nueva dilación. Era menester constituirnos, y en ello hemos empleado todo un siglo.

Convinimos en que el amplísimo período constituyente quedó ultimado y firme con la Restauración. La hora, pues, de reconstituirnos había sonado al fin. Pero después de ello, fué menester agotar insondables mares de retoricismo oratorio en pulir el sufragio universal y la ley del Jurado.

El asunto, es, que, á puro combatir en las Provincias Vascongadas y dulcemente arrullados por la grandilocuencia, dejó España escapar los años mirando sus hombres públicos, altivos, desdeñosos, esos «groseros menesteres» dirigidos á conceder medios de aliento, de vida, de prosperidad al país. Las águilas de la política volaron tan alto que perdieron de vista la tierra. No hizo lo mismo el político británico, ni el francés, ni el germano. Subalternas entre nosotros estas cuestiones que tocan al fomento del país, arbitrase un comodín, un procedimiento administrativo para construir algunos puertos y muchas, muchísimas carreteras; así nacieron el puerto de interés más ó menos general y la carretera parlamentaria. De esta guisa, un Ministerio de Fomento que, en suelo tan necesitado de «enmienda geográfica» como el nuestro, tanto pudo y debió hacer, limitó sus actividades durante varias generaciones á ir construyendo kilómetros y más kilómetros de carretera parlamentaria.

Nos golpea violenta, nos aturde, la catástrofe colonial, y entonces, apenas repuestos del estupor, tornamos los ojos á esta tierra noble, sufrida, inagotable en sus energías, que tantas veces pidiera para sí algo de sus esquilmos con ánimo de reintegrarnos en crecidos rendimientos.

Así vimos en nuestros días el clamor incesante y enérgico de todas las fuerzas productoras del país, á que diera vida literaria y política el cálido verbo de D. Joaquín Costa, demandando que se cerraran y sellasen los archivos aventureros de nuestra secular política para iniciar otra al parecer modesta, silenciosa, metódica, que rehiciera las fuerzas nacionales y pudiera preparar la pujanza del mañana. Fué voz general. Fué voz unánime la de que era menester rehacernos, reconstituirnos. Entonces surgieron en la corriente intelectual de los españoles las palabras «europeización», «regeneración», «reconstitución».

Por eso, el gran Costa, dirigiéndose al pueblo español para expresarle cómo debe atender á su productividad, á su riqueza y á su cultura, para disponer mañana de una fuerza eficiente militar, le dice aquellas palabras memorables que sintetizan todo un programa de gobierno:

«El honor y la seguridad de la Nación está en manos de los que aran la tierra, de los que cavan las viñas, de los que plantan el naranjo, de los que pastorean el rebaño, de los que arrancan el mineral, de los que forjan el hierro, de los que equipan la nave, de los que tejen el algodón, de los que conducen el tren, de los que represan la lluvia, de los que construyen los puentes, de los que estampan los libros, de los que acaudillan la ciencia, de los que hacen los hombres y los ciudadanos educando la niñez. De esas escuelas saldrán los soldados, de esas forjas saldrán los cañones, de esos montes bajarán los navíos, de esos canales nacerá la sangre, de ese hierro brotará la fortaleza, de ese algo-

dón, de ese cáñamo y de esos árboles saldrán las tiendas de campaña y las telas del asta sagrada que ha de desplegar al viento la bandera de la Patria.»

Los partidarios de que precedan los gastos militares á todo otro encaminado á preparar riqueza y cultura, citan á diario el ejemplo del Japón, que surge ingente y rápido para asombrar al mundo frente á Rusia, pero olvidan que antes, mucho antes, de que supiéramos del Japón por sus victorias, esos hombres menudos, de rostro cetrino, de mirada viva é inteligente, esparciábase por todas las más adelantadas Universidades del mundo, estudiaban los progresos mercantiles, importaban los adelantos industriales, y habían, en fin, realizado una labor de cultura y de productividad dentro de su pueblo, en esa labor silenciosa y modesta, sin la que jamás hubieran podido alcanzar los grandes triunfos de las armas.

Las tardes tristes, las tardes de neblina, de mansa lluvia, son cabalmente las que preparan los esplendores jubilosos y exuberantes de lucida primavera. Así España, mientras no busque en esa labor íntima el establecimiento de los dos grandes pilares de cultura y de riqueza sobre los que habrá de asentarse el complejo y costoso edificio de la fuerza, verá inútiles cuantos esfuerzos realice en tal sentido. Lo que se alce sobre deleznable cimiento, vendrá á tierra, con daño y desolación para nuestra Patria.

Las clases productoras y mercantiles, el sentir popular, los hombres públicos que se hallaban á la cabeza del Gobierno, todos coincidieron en la hora de nuestro infortunio colonial, acerca de la necesidad y urgencia de acometer esta empresa reconstructora. Pero han transcurrido veinte años, y el desaliento de la opinión pública es evidente, y sobre ser evidente, es natural, dado que año tras año se copia un presupuesto de otro y se refiere al próximo el iniciar el verdadero presupuesto de reconstitución, de reorganización de los servicios, de resurgimiento, de mirada al porvenir.

Nuestro secular rezago nos induce, por tanto, á acometer la obra tantas veces ofrecida; pero es que ahora se suman á esta razón las anomalías que la guerra trae consigo para todos los pueblos europeos.

Nos encontramos en un positivo retraso con relación á Europa. Es algo indiscutible é indiscutido. Y nos hallamos con que, sea cual fuere el resultado de esta lucha fabulosa, las principales naciones europeas se verán forzadas á detener el paso diligente, progresivo, con que avanzaban, para atender á su vez á la reconstitución de pueblos que han de quedar aniquilados por la guerra.

Francia, por ejemplo—y algo muy semejante ha de ocurrir en las Haciendas de todos los países beligerantes—, habrá de ver aumentada su deuda en cantidades verdaderamente abrumadoras. Economistas hay que cifran ya éstas en 50.000 millones de francos, suma que, para ser atendida en sus intereses y amortización, habrá de requerir un esfuerzo económico tan considerable, que represente más de la mitad de su presupuesto anterior á la ruptura de las hostilidades. Ello es que en todas partes la necesaria reconstitución económica impedirá, por fuerza, durante un período más ó menos extenso, el progreso rápido de los grandes pueblos. Harto harán en ese plazo con restañar la sangre que afluye de las heridas.

Pero se trata de países que tienen las dos grandes virtudes del trabajo y de la persistencia. Cuando, pasado ese plazo, recobren las energías perdidas, es bien seguro que recobrarán también aquellas velocidades progresivas que los colocaban á la cabeza de la civilización y de la productividad, y, por consiguiente, tan avanzados respecto de otros pueblos de tardo y perezoso caminar. Y ese período, abierto para desdicha de millones de seres, pero que diríase abierto también para que Es-

paña lo utilice y se coloque al nivel de las grandes naciones europeas, puede traernos á nosotros la hora de la salvación, ó, en el caso contrario, acreditar definitivamente la incompetencia de España para gobernarse á sí misma. O utilizamos ese plazo para unarnos á Europa, ó quedaremos, por siempre, enormemente distanciados de ella. Tal es el dilema. Siempre encontramos excusas para nuestra falta de diligencia: ayer, la gran celeridad con que marchaban esas naciones nos inducía al desánimo. ¿Cómo alcanzarlas? Hoy, la propia guerra parece conducirnos al quietismo ante una especie de expectante estupor por el resultado de la lucha europea, como si estuviéramos obligados, ante la contemplación de esa contienda titánica, á permanecer estáticos, sin movimiento, sin acción alguna. Muy lejos de ello, la lucha actual debe tendenciar nuestra política en el sentido de una actividad incesante. Cualquiera que sea el resultado de la guerra, cualquiera que fueren los rumbos de la política internacional que haya de seguir nuestro país, es preciso situarse en condiciones de colaborar en la obra del humano progreso. Mal podremos servir la si continuamos con nuestros cuatro mil pueblos sin comunicación, como en plena Edad Media, con una producción entera de cereales (la cuarta parte de Francia en igual superficie cultivada), con nuestras aguas vertidas en el mar, dejando irredentas muchas tierras que debieran ser ricas y férciles.

Nuestro analfabetismo, nuestros hombres sin letras, nuestros pueblos sin escuelas—amén de aquellas que más parecen establos que templos del saber—, nuestra indefensión... ¿Cómo seguir en situación semejante? Hay, pues, una serie de causas pre-disponentes que registra nuestro secular atraso, que nos llevan á iniciar un vigoroso período constructivo; hay una causa determinante que es, cabalmente, la guerra, ofreciéndonos margen de tiempo para la reconstitución del país.

El Gobierno acomete esa obra con toda resolución y con cuantas garantías puede ofrecer un estudio detenido. No blasona de realizar obra perfecta, á que no puede llegar el humano esfuerzo; es una ponencia de un probado buen propósito, que vosotros los legisladores mejoraréis. Ahora bien; lo que no es esta labor es la copia del anterior Presupuesto, con la promesa eterna de reorganizarlo en el venidero. Por virtud de una desarticulación del Presupuesto y una diferencia establecida entre los gastos notoriamente permanentes y los extraordinarios, prepáranse los recursos para ese primer grande esfuerzo constructivo; y decimos para el primero, porque, si alcanza buen suceso, estamos ciertos de que con el ejemplo de las ventajas que producirán esos millones sembrados sobre la tierra española, habrá de realizar el país otros sacrificios muy superiores á los que suponen los de este Presupuesto. Sin tales medios extraordinarios sólo pueden avanzar los pueblos que tienen, por decirlo así, ultimadas sus obras públicas. En caso tal, la tarea se reduce á conservar, á preparar, á ir mejorando lentamente; pero cuando sucede, como en España ahora, que es preciso dar un grande impulso, no hay pueblo alguno que lo haya realizado con los recursos permanentes del Presupuesto.

Advertid los grandes progresos que impulsara Stein en Alemania. Estudiad cuanto llevara á la práctica Cavour en Italia. Recordad y aplaudid, como aplauden á la hora presente los economistas, aquella obra gigantesca, que en su iniciación halló tantos obstáculos, de Freycinet, que operó el milagro de la grandeza de Francia á poco del desastre de Sedán.

Analizado, desde cierto punto de vista, es indispensable, es urgente, ese esfuerzo económico extraordinario. Pero además es bien justo, porque si es verdad que, una parte de la deuda que se contra-gravita sobre la generación futura, no lo es menos que cabalmente esa generación es la que disfrutará en todo su apogeo

los productos y ventajas de las obras que ahora se inicien y que ahora se construyan.

Tiene ese Presupuesto, como el plan de Obras públicas á que da origen, bases que el Parlamento seguramente habrá de perfeccionar, pero que á juicio del Ministro que suscribe son las más convenientes y las más equitativas.

RECONSTRUCCION DE CARRETERAS

España ha empleado al pie de 1.500 millones de pesetas en carreteras del Estado para construir 47.000 kilómetros. Siendo Francia cinco veces más rica que nosotros, tiene sólo 36.000 kilómetros de carreteras nacionales ó del Estado. Hay, en cambio, una diferencia enorme en materia de caminos vecinales. Mientras que Francia cuenta 600.000 kilómetros, las cifras de estas vías de comunicación en nuestra patria sólo son 13.000, distribuidos en la forma siguiente:

	Kilómetros.
El número de kilómetros construídos de caminos, procedentes de concurso, ha sido de.....	1.927
Y el de kilómetros en construcción de ídem, de...	2.127
TOTAL.....	4.054

Los dos concursos celebrados comprenden:

El primer concurso.....	3.500
El segundo.....	5.000
TOTAL.....	8.500

El número de kilómetros construídos procedentes de contratos con las Diputaciones, es de...	2.351
Y el de kilómetros en construcción de ídem, de.	1.500
TOTAL.....	3.851

Siendo el número de kilómetros que comprenden dichos contratos.....	4.800
---	-------

RESUMEN

	Kilómetros.
Número de kilómetros construídos y en construcción, procedentes de concursos y contratos con las Diputaciones..	7.905
Caminos vecinales construídos por los pueblos antes de la ley, y que tienen firme.....	5.000
TOTAL.....	12.905

ó sea, en números redondos, los 13.000 citados.

Ha constituido un verdadero error económico la construcción de ese número excesivo de carreteras en España, y mucho más no contando con caminos vecinales; pero á este mal hay que añadir el de la insinceridad con que se han redactado los Presupuestos durante muchos años, no concediendo á la conservación de carreteras las sumas que ellas requerían. Hállanse, por esta razón, buena parte en un estado verdaderamente deplorable.

En el Plan general de Obras públicas que se somete al análisis del Parlamento, fuera más grato y de mayor éxito ante el público, para el Ministro que lo formula, consagrar la totalidad de esos millones que ha de entregar el contribuyente español á iniciar obras.

Ello representa la fiesta en la comarca, los gallardetes, los fuegos artificiales, los discursos, la labor de Prensa pregonera de las inauguraciones, pero se pondría en olvido empresa de una utilidad indiscutible.

Ya que el país empleó cantidad tan crecida en sus carreteras, lo menos que puede solicitar de los Gobiernos es que aparezcan

en condiciones de utilización para todos los efectos y fines que la vida moderna trae consigo, y por cierto no sólo en la hora de la paz. Es preciso colocar firmes de tal espesor que permitan el paso de los automóviles militares que tienen un peso extraordinario. Pueden las carreteras prestar servicios estratégicos de imponderable valor en una hora suprema.

Recordemos lo acaecido en la batalla del Marne, salvadora de Francia. Recordemos lo sucedido en la defensa de Verdún: en obra de horas, millares de automóviles acuden por las diferentes carreteras francesas con hombres, municiones y pertrechos y llegan á tiempo de salvar el país.

En los días de la paz el tráfico automovilista, hoy imprescindible, y en el turismo europeo que puede atravesarse á España con sus monumentos históricos y con la variedad de sus paisajes pintorescos, es algo de imponderable valor comercial, pero exige un perfecto estado en la viabilidad de las carreteras. Para que ese sacrificio excesivo del Tesoro español de 1.500 millones de pesetas produzca las ventajas que de él cabe esperar, preciso es que del Plan general de Obras públicas sometido á vuestra aprobación se reste una partida importante á los festejos, á las primeras piedras, á las inauguraciones, para destinarla á esta otra obra tan necesaria y tan práctica.

Se acude por estas razones, en primer término, destinando la suma de más de 152 millones de pesetas á la reparación y reconstrucción de todas las carreteras que lo han menester. Pidióse por dignos antecesores míos una relación á cada Jefatura de Obras públicas acerca de las carreteras que exigían esa labor de reparación. Para depurar aquel trabajo, para que se incluyan todas, absolutamente todas, las carreteras que exigen ser reconstruidas ó reparadas, enviése á recorrer España, dividida en comarcas, á los Inspectores Sres. Maese, García Faria, Brockmann, M. de Echandía, Cruzado, Orbe y Mateo.

Ellos han redactado las Memorias que se acompañan, justificativas de las carreteras incluídas entre las necesitadas de reparación; pero como ésta no puede verificarse en un solo año por ser trabajo superior á nuestros medios y elementos de funcionarios, de contratistas, de maquinaria y de obreros, es preciso un plazo no inferior á cuatro años. Ha corrido á cargo de estos señores Inspectores el establecer la prelación de tales obras, relacionándolas con su mayor necesidad y urgencia y con la intensidad del tráfico, haciendo, en fin, que se vayan realizando esas reparaciones, no á medida del arbitrio y del capricho ministerial, no á voluntad del influjo político, sino tomando en cuenta criterios de un positivo interés público. Así se repararán todas las carreteras; así se repararán, primero, las que exijan mayor perentoriedad.

Es la suma de 152 millones, que se destina al arreglo de obra ya construída, muy elevada; pero hay que aplicarla si hemos de servirnos del enorme capital empleado en construir carreteras.

Esta recomposición la demanda el país entero. Son diarias las quejas que consigna la Prensa de todas las provincias; frecuentes y razonadísimos los ruegos formulados en el Parlamento; incesantes las reclamaciones de Cámaras Agrícolas y de Comercio. Nuestro augusto Soberano, atento siempre al desarrollo de los medios materiales que han de acrecentar la riqueza pública, estudia, en sus viajes, las necesidades más positivas y que con mayor apremio pide la realidad. El puerto, el ferrocarril, la zona regable, todo es objeto de continuada vigilancia, de cuidadoso análisis. Las deficiencias notorias de nuestra viabilidad han sido señaladas no pocas veces por el Monarca. En una palabra, nace la queja en el modesto labriego, que transporta difícilmente sus productos, y llega hasta el Rey. La cifra para recomponer las carreteras es alta, no puede negarse, pero tampoco hay duda tocante á que se trata de reforma que reclama toda la Nación.

CAMINOS VECINALES

Surge al propio tiempo la necesidad de corregir esa enorme, abrumadora diferencia que existe entre Francia y España, entre España y la mayor parte de los pueblos cultos, en punto á caminos vecinales. Esta que es la vía más indicada para un pueblo modesto como el nuestro, es, sin embargo, la que se ha puesto en mayor olvido. Algo se ha realizado ya por virtud de la ley que tuve el honor de suscribir y de defender ante el Parlamento. Merced á ella se han construído más de cuatro mil kilómetros y están en construcción tres mil seiscientos. Merced á ella los pueblos, aceptando el principio de cooperación con el Estado, entregando los terrenos sin pago de expropiación y auxiliando en la medida de las fuerzas de cada localidad, han contribuído á que puedan realizarse esas construcciones en condiciones de economía verdaderamente extraordinaria, si se establece el cotejo con el coste de las carreteras.

Es de importancia conocer la aportación total de los pueblos en los caminos construídos que asciende á 6.166.400 pesetas, de las cuales se han entregado en forma de anticipo, á devolver en treinta años, 1.541.600 pesetas. Semejante aportación (sin contar la expropiación de terrenos que corre á su cargo) representa el 40 por 100 del presupuesto de las obras.

Este resultado se ha obtenido hoy en día, no acometido aún el problema de las Haciendas locales. Júzguese lo que realizarían los pueblos si tuvieran recursos á su alcance. La conservación de los caminos (siempre más económica que la de las carreteras) corre transitoriamente á cargo del Estado. Mientras no se resuelva la manera de dotar la Hacienda local, incurriríase en punible insinceridad si se dijera que los Municipios pueden conservar los caminos. Cuando tengan los Ayuntamientos recursos á su disposición, la ley de Caminos vecinales alcanzará plena eficacia.

Iniciado este procedimiento, que tiene ya encarnaciones de realidad en los pueblos españoles, es menester proseguirlo. Proseguirlo, porque supone una evidente é importantísima economía para el Tesoro, y porque implica la cooperación y colaboración conjuntamente del Gobierno con las fuerzas vivas de cada una de las comarcas.

Pero en los concursos celebrados ha podido advertirse que á veces los pueblos que carecen de toda comunicación, por este mismo hecho disponen de muy contados recursos. Es, pues, de absoluta necesidad y de exquisita justicia celebrar un concurso especial, según se os propone, para esos pueblos que viven en un completo y total aislamiento, que viven, por lo que á las comunicaciones se refiere, en la propia situación que tuvieron en la Edad Media.

De otro lado, como con los recursos destinados á la construcción de caminos vecinales no podían lograr el ansia legítima que sienten muchos núcleos de población para poseer esas vías, que dieron fuera de los concursos muchas ofertas de auxilio. Para concederles la mejora que solicitan, para agradecerles la cooperación que brindan, estimase preciso realizar un gran concurso donde se satisfagan los deseos justos y loables de tantos pueblos como acuden al Gobierno con la solicitud en una mano y con la cooperación en la otra. De ahí el concurso que pudiéramos llamar magno con las características consignadas en el Plan general de Obras públicas á que esta Memoria se refiere.

Para ular la obra de caminos vecinales, el Ministro que suscribe se propone, según acaba de indicarse, preparar dos concursos:

Uno, en cumplimiento del art. 25 de la ley de Presupuestos vigente, para unir pueblos aislados con vías de comunicación.

Comprenderá unos 3.500 kilómetros para sacar del aislamiento, ó sea para reunir á España, de 400 á 500 pueblos.

Otro, para toda clase de caminos á que se refiere la ley de los vecinales, que comprenderá 10.000 kilómetros, para que, sumados con los anteriores y con los procedentes de los dos concursos celebrados, de contratos estipulados con las Diputaciones provinciales, de carreteras del Estado y provinciales y caminos municipales afirmados, arrojen para fin del año 1926 un total de vías de comunicación de tránsito rodado de 100.000 kilómetros, que dará un promedio de un kilómetro de camino para cada 5 kilómetros cuadrados de territorio, aspiración que consignó el Ministro que suscribe al iniciar la campaña oficial de construcción de caminos vecinales en la Real orden de 13 de Agosto de 1903, y que hoy puede ya lograrse.

El importe de las subvenciones para los dos concursos citados será de 67.500.000 pesetas, y el anticipo de fondos á devolver en treinta años 16.875.000 pesetas, que arrojan un total de 84.375.000 pesetas. Más 3 millones para estudios, replanteos y liquidaciones, 87.375.000, ó sea unos 88 millones de pesetas; agregando á los cuales los 22 millones de pesetas que restan por invertir de las concedidas por la ley de 29 de Junio de 1911 aclarada por la de Presupuestos vigente, en la terminación de los caminos de los dos concursos, suman 110 millones, que distribuidos en diez años, dan una anualidad media de 11 millones de pesetas.

Nuestro sistema circulatorio, la vasta red de carreteras y de las líneas ferroviarias principales, está notoriamente falta de las pequeñas vías de los caminos vecinales y de los ferrocarriles secundarios. Es un vicioso sistema circulatorio, algo así como si en el cuerpo humano no existieran sino las grandes arterias y las grandes venas. La circulación no pueda ser regular, normal, sino merced al conjunto armónico del sistema venoso que lleva, con las más pequeñas ramificaciones, la vida á todos los extremos del organismo; del propio modo, sólo merced á los caminos vecinales y á los ferrocarriles secundarios podrá España completar su deficientísimo sistema circulatorio.

FERROCARRILES SECUNDARIOS

En el grave problema de las comunicaciones concede este Ministerio toda la importancia que tienen á los ferrocarriles secundarios. Insuficiente la ley actual para impulsar estas vías, presentó el Ministro que suscribe un proyecto pendiente de debate en la otra Cámara. La urgencia en este punto no puede ser más evidente; no sólo por razones permanentes, sino también por motivos circunstanciales. Lo permanente es la alta conveniencia, la positiva ventaja de las líneas secundarias, lo circunstancial reside en que tales obras puedan dar empleo á un número crecidísimo de obreros, cuestión de un vital interés en los actuales momentos en que los braceros huelgan en España y son solicitados en el extranjero.

Una ley, la de 25 de Diciembre de 1912, incluyó entre los ferrocarriles de interés general cinco líneas complementarias. Hasta ahora no han sido construídas, acaso por ineficacia de la ley misma, á pesar de los altos fines que la inspira.

El Parlamento, en su día, habrá de decidir si su reforma exige nuevas medidas legislativas, si han de ser sometidas estas obras á la ley general de Ferrocarriles ó á la legislación especial que se establezca para los secundarios y estratégicos.

La construcción de ferrocarriles está íntimamente ligada al problema de la explotación, en su doble aspecto del material destinado á ella y de tarificación del tráfico.

Cuestiones son éstas que no requieren por parte del Gobierno modificaciones de las cifras del presupuesto nacional. Pero por

su influencia en la riqueza pública han de ser objeto de medidas y disposiciones especiales, sobre las que no es posible guardar silencio, y que no han de hacerse esperar.

CONSTRUCCIONES HIDRÁULICAS

Reparadas las carreteras, completado nuestro sistema de viabilidad, surge en seguida el problema del aumento en la producción, el problema que más directa y más perentoriamente ha de contribuir al mejoramiento agrícola é industrial del país. Aludimos á la extensión del regadío, á ese aumento extraordinario de la producción agraria de España, y aludimos á la utilización de la fuerza de los saltos de agua.

Viene pregonándose por el Ministro que suscribe, reiteradamente, la positiva conveniencia, la visible perentoriedad con que es preciso acudir á la multiplicación de las construcciones hidráulicas.

Es la llamada «política hidráulica» un número importantísimo, sí, pero un número del programa de las reformas que es menester implantar en nuestro país.

La lluvia abundante, periódica, normal, es más frontera entre Europa y Africa que el Estrecho de Gibraltar. El Norte de España, donde el pluviómetro registra lluvias análogas á las bretonas, es un pedazo de Europa. La campiña, el clima, la densidad de población, los productos, el bienestar, la higiene, la ausencia del pauperismo, las urbanizaciones, las carreteras, tranvías y ferrocarriles, los hoteles, el *confort*, todo brinda la sensación de hallarse en Francia ó en Inglaterra.

La lluvia escasa siempre, ausente años enteros, caída á torrentes en una hora de tormenta, como acontece en buena porción de la Península Ibérica, y por modo singular en la parte levantina, trae al recuerdo la costa africana. Tierras polvorientas, quemadas por el sol, resquebrajadas por las sequías, centinelas avanzadas del desierto saháríco, algunos oasis con palmeras; irregular, como la lluvia, la población, vive apelmazada en el oasis y ausente del desierto; las posadas son inmundas; el alimento, lasado; el calor, asfixiante; la pátina de los rostros revela el hambre; la silueta cenceña, escueta, de las gentes, sus pasiones violentas; todo, en fin, es parecido y rememora la tierra marroquí.

A esta frase de política hidráulica, que ha recogido y hecho suya la opinión general del país, atribuye el Ministro que redacta esta Memoria una importancia excepcional.

El ilustre Conde de Campomanes, preconizando análogas ideas, hizo la cuenta de lo que valdría España, caso de haber invertido en riegos lo que en Flandes dilapidara; sería, dice, un país riquísimo, exuberante, capaz de sustentar, como en la época romana, cuarenta millones de almas.

Pero no se trata de citas históricas, ni de discursos, ni de prosa periodística, ó destinada á los preámbulos de la *Gaceta*; trátase de ejemplos que deben servir de acicate y estímulo para el mañana. Trátase de exhibir resultados verdaderamente portentosos, conseguidos en lo hecho hasta aquí, merced al amento de regadío.

Datos y cifras, y no palabras, son precisos para que entren por todos los ojos y lleguen á todos los pensamientos, los provechosos logrados hasta hoy, para derivar é inducir de ellos los muy considerables que cabe obtener mañana.

El Canal de Aragón y Cataluña, obra discutidísima que recoge tierras donde no existían hábitos de riegos, ha constituido un verdadero éxito. A los pocos años de comenzarse el riego utilizaronlo cerca de 70.000 hectáreas, considerándose la diferencia de

producción en 25.714.600 pesetas entre el secano de ayer y el regadio de hoy.

Según la Memoria de 1914, del Canal de Aragón y Cataluña, había 60.000 hectáreas en regadio, de las que 5.000 se destinaban á huerta, 40.000 á cereales y 15.000 á olivos y viñedo.

Admitiendo la misma proporción para las 70.000 hectáreas que hoy se riegan, resultarán:

5.000 hectáreas de huerta.	
46.700 id. de cereales.	
17.500 id. de olivos y viñedos.	

Aceptando para los secanos un promedio de 8 quintales métricos por hectárea, y valorando á 28 pesetas el quintal (cereales), resulta el valor de una cosecha 224 pesetas, y aumentando el valor de la paja (1,25 del peso del trigo) á razón de dos pesetas los 100 kilos, resulta 234 pesetas; como el trigo es de año y vez, el producto anual por hectárea se reduce á 122 pesetas.

En regadio, por lo menos, duplica la producción, y como ésta es continua, aun sin tener en cuenta el aumento que produce la rotación de cosecha, el producto anual es cuatro veces mayor.

Según la Memoria de 1912, relativa á los servicios de la Dirección general de Agricultura, los promedios de la producción en España en un quinquenio (de 1903 á 1907) han sido: por hectárea de olivos y viñas, 182 pesetas; por hectárea de huerta, 1.600 pesetas.

La comparación se puede establecer así:

Producto bruto anual.

Secano...	70.000 hectáreas, á 122 pesetas...	8.540.000
Regadio..	5.800 idem de huerta, á 1.600 idem.	9.280.000
	46.700 idem de cereales, á 488 idem.	22.789.600
	17.500 idem de olivos y viñas á 182 idem.....	2.185.000
		<u>34.254.600</u>

Se ha hecho la comparación en términos desfavorables para el regadio; en general, con un cultivo esmerado, la hectárea de regadio produce seis veces más que la de secano.

En cuanto al valor del suelo, la renta de secano en Aragón es de unas 15 pesetas y media al año por hectárea; la de regadio es unas seis á diez veces más. El valor de la hectárea de secano será, pues, de unas 200 pesetas y el de la de regadio, de 1.200 á 2.000 pesetas.

Son muchos los pueblos de la zona regable que teniendo antes, hasta saltar el agua por los canales, una vida miserable, lánguida, desmayada, se ven hoy en período de visible prosperidad. Hay, entre otros, los pueblos de Binéfar y Almacellas, donde el milagro operado es de los que no dejan lugar á duda. Es gran lástima que no se utilicen los procedimientos que aplican en casos tales los norteamericanos. Sólo con que se hubieran obtenido años antes del regadio fotografías de aquellos pueblos tristes, desolados, marchitos, con el caserío vetusto, con los campos yermos, para ponerlas en cotejo con las fotografías que cabe hoy obtener en esos pueblos reedificados, extendidos, con esos campos feraces, llenos de verdor y de vegetación, por el solo examen de estas dos fotografías averiguaría el país cómo se redimen comarcas enteras de la pobreza, para entregarlas á una vida de extraordinaria intensidad.

Hay cifras y datos que ahuyentan toda duda. Basta recordar cómo en Binéfar, con estación de ferrocarril antes del regadio, de escasísima importancia, al aumentar la producción agrícola, por el riego, ha de intervenir la piqueta en aquella estación para erigir otra nueva, amplia, con varios muelles. Ayer había un número exiguo de empleados en aquel tráfico, hoy se ha triplicado.

Ayer el de las estaciones de la zona del Canal, tales como Monzón, Binéfar, Tamarite, Almacellas y Raimat, era de 27.807 toneladas en conjunto; hoy es de 47.299.

En punto á construcciones, durante los primeros años de regadio, se alzaron sólo en Binéfar 70 casas, 30 de ellas de más de tres pisos. Hay el dato de que antes del riego se ofreciera por 100 pesetas un solar en el centro del pueblo y no hubiera postor; hoy ese propio solar vale más de 1.500 pesetas. Es el dato del número de hombres que emigraban antes del regadio y el número de almas que hoy aumenta año tras año en el pueblo mismo. No son palabras, son hechos, son datos, cifras. No es prosa vana de una Memoria ó de un discurso, es algo escrito sobre la realidad y sobre la tierra española, con aquella firmeza de trazo que ofrece el escribir, utilizando como falsilla los rectos surcos del campo cultivado.

Y cuéntese que hasta aquí el Canal de Aragón y Cataluña no ha hecho sino iniciar la era de prosperidad, al disponer de agua bastante para regar 70.000 hectáreas; pero se trata de un riego que no es de cultivo intensivo. Una vez alcanzado, la riqueza será extraordinaria.

Cuando se terminen las obras del pantano del Barasona, que ha de regularizar, aumentándolo considerablemente, el caudal de las aguas, ese cultivo irá intensificándose necesariamente; la prosperidad de hoy no es sino promesa de prosperidades infinitamente superiores para el mañana. Cifras y hechos pueden citarse en relación con el pantano de Mezalocha, donde el importe de la primera cosecha ascendió á tanto como el coste total de construcción.

Es el Pantano de la Peña obra también muy discutida, porque se hallaron dificultades técnicas en la cimentación de la presa, dificultades que no son de extrañar, y que elevaron el coste de la obra en cantidad superior á la inicialmente calculada por los Ingenieros.

Pero bueno es tener en cuenta que también el primer año que en la zona agrícola de Zaragoza se emplearon las aguas embalsadas en el Pantano de la Peña, la cosecha de verano, que nunca habían podido lograr aquellos agricultores, produjo la cantidad de tres millones de pesetas. Costó el pantano seis millones, cantidad que reintegra cada veinticuatro meses. No es mal negocio para el Tesoro público, por el aumento de los tributos, y para la economía nacional, por el crecimiento de la riqueza.

En el Pantano de Alfaro, construido hace más de diez años, la ventaja es notoria. Las mujeres le llaman el *matahambres*.

Todo esto, repetimos, no son palabras y más palabras, prosa y más prosa: son realidades que cabe multiplicar en España, aun cuando no sea en las condiciones excepcionalmente favorables de los ejemplos citados, para evidente auge de la productividad de nuestros campos. Ahí quedan las cifras; analícenlas los impugnadores de esta idea de aumentar con toda la celeridad que sea dable las grandes obras de regadio de nuestra Patria. Con estas labores no se agranda el mapa de España, no se le añade un territorio, ni una línea, ni un colorido; pero las comarcas pobres se enriquecen, los pueblos aniquilados acrecientan su población, la fuerza productora se intensifica, es mayor el número de ciudadanos y, por consiguiente, el de soldados. El mapa será el mismo, la Patria será mayor.

A un mapa extenso puede corresponder una patria débil.

¿Qué duda ofrece! Jamás alcanzó España un mapa más dilatado que en tiempos de Carlos II, y la Patria nunca fué tan diminuta. Faltaba vida del Rey abajo, en todo el país, el comercio era nulo, paupérrima la agricultura, la industria miserable, el Ejército desorganizado, escaso, levantisco; la población quedó reducida á seis ú ocho millones de habitantes. Un espanto. Por faltar

faltaron al Rey doliente los escudos bastantes para mantener la farmacia de Pa'acio; hubo que clausurarla.

¡Pronto, pues! Para prosperar España, ganando hora y minuto, acudamos á redimir esos pedazos de Patria desolados, rendidos, yacentes, que no pueden más y envían lejos las familias y cierran, enteros, los pueblos.

Al propio tiempo, esta utilización de ríos y de embalses pondrá en condiciones de eficacia por medio de desniveles y saltos de agua, sumas importantísimas de fuerzas hidráulicas cuyas ventajas industriales no es preciso encarecer.

Y á la vez se prevendrán por tales medios las avenidas que con harta frecuencia devastan nuestras vegas.

Lo primero á que atiende en este punto, respecto á las construcciones hidráulicas, el Plan general de Obras públicas, es á poner término á las en curso de ejecución. Lo que se dijo de las carreteras tiene aplicación á este punto, puesto que debe cercenarse la suma destinada á nueva obra, buscando la manera de que se llegue pronto á las últimas piedras, aun cuando sea con merma de la colocación de las primeras. Guardando fidelidad á este criterio, es obligado aplicar el principio que con caracteres de generalidad informa el plan de Obras públicas.

He aquí en extracto, cuyo pormenor va en la Memoria correspondiente, la situación de las obras en construcción y de las que deben emprenderse:

OBRAS HIDRÁULICAS QUE CONSTITUYEN EL PLAN

PRIMER GRUPO: Obras en curso de ejecución.—Son estas (Pantanos, Canales, Encauzamientos y Defensas), en número de 76, creadoras de una zona regable de 204.145 hectáreas, con un presupuesto total aprobado para su ejecución de 97.369.692 pesetas, al que ha de añadirse para expropiaciones, para obras complementarias que ha reclamado el mayor estudio realizado durante el período de construcción y para adicionales ocasionados por el encajecimiento de materiales, medios auxiliares y mano de obra, producidos por la guerra europea, la cantidad de 15.502.784 pesetas, resultando de ello un presupuesto total de 112.872.476 pesetas.

De este presupuesto se ha invertido hasta fin de 1915 la cantidad de 46.126.137 pesetas, y añadiendo á ella la que se invertirá en el transcurso del corriente año, quedará por ejecutar en fin de 1916 la cantidad de 58.343.226 pesetas, que se propone invertir en cuatro anualidades de 14.494.204, 18.162.137, 14.140.995 y 11.545.890 pesetas.

Conviene consignar aquí que de la cifra de 46.126.237 pesetas, invertida hasta fin de 1915, han abonado los regantes hasta igual fecha la cantidad de 2.204.784 pesetas, como auxilio durante el período de ejecución, y deberán abonar durante un plazo de veinte años, á contar de la terminación de las obras, la cantidad de 28.961.664 pesetas, lo que representa un ingreso anual medio para el Tesoro de 1.448.000 pesetas.

SEGUNDO GRUPO: Obras con proyecto aprobado ó ultimado, solicitadas por las localidades interesadas con ofrecimientos de auxilios ajustados á la ley de 7 de Julio de 1911.—El número de estas obras asciende á 36, y la suma de sus presupuestos á pesetas 98.877.980, que se propone distribuir en diez anualidades de 3.175.000, 9.405.000, 12.345.899, 13.500.307, 13.839.092, 11.555.297, 16.612.682 y 30 millones de pesetas. Entre estas obras se encuentra el pantano del Ebro, de 600 millones de metros cúbicos y 20 millones de presupuesto, que regularizará el estiaje de aquel río, elevándolo á 68 metros cúbicos por segundo, asegurando los riegos del canal de Lodosa (en construcción), ampliando los del canal Imperial de Aragón y todos los de la ribera del Ebro

hasta su desembocadura, además del beneficio que llevará á las industrias establecidas actualmente en aquel río, el cual puede apreciarse en unos tres ó cuatro millones de pesetas anuales por supresión de combustible en época de estiaje.

De estas obras, que extenderán los beneficios del riego á 144.450 hectáreas, deberán abonar los regantes, en el plazo de ejecución y en un período de veinte años después, 49.438.990 pesetas.

TERCER GRUPO: Obras con proyecto ultimado, solicitadas por las localidades interesadas, sin que aún se haya llegado á consolidar los ofrecimientos de auxilio.—Asciende el número de éstas á 20, con una zona regable de 36.865 hectáreas, y con presupuestos que, en junto, importan 30.911.350 pesetas, que se propone distribuir en seis anualidades, de 800.000, 3.318.000, 6.220.500, 8.249.950, 6.480.000 y 5.842.900 pesetas, de las cuales abonarán los regantes, como en el caso anterior, 15.455.675 pesetas.

CUARTO GRUPO: Obras sin proyecto ultimado, para las cuales hay ofrecimiento de auxilio.—Los proyectos de estas obras, solicitadas con gran empeño, podrán quedar terminados en 1917. Su número asciende á 23, con una zona regable de 185.980 hectáreas, y en un primer avance se ha calculado su coste en 62.540.000 pesetas; exigirían diez anualidades de 5.800.000, 6.300.000, 6.900.000, 7.040.000, 6.000.000, 6.100.000, 6.100.000, 6.100.000, 6.100.000 y 6.100.000 pesetas.

Abonarán los regantes, como en los otros casos, 31.275.000 pesetas.

ABASTECIMIENTO DE POBLACIONES

Desde 1914 se han promovido 435 peticiones para conducción de aguas destinadas á aquel fin. Se han aprobado 38 proyectos, por valor de 1.298.671 pesetas.

Se han terminado ya nueve, con un coste de ejecución de 319.964 pesetas; se encuentran en ejecución 29, con presupuesto, que, en junto, suman 978.707 pesetas.

El total gastado hasta fin de 1915 es de 366.045 pesetas, y en el actual año se han expedido ya libramientos por valor de pesetas 503.181.

Se presupuesta para estas obras la cantidad de 7.500.000 pesetas, á invertir en diez anualidades, de las cuales, las cuatro primeras de un millón de pesetas; las dos siguientes de 800.000 y 700.000 pesetas, y las cuatro restantes de 500.000 pesetas.

RESUMEN

	Pesetas.	Zona regable.
1.º Obras en construcción.....	58.343.226	204.145
2.º Obras con proyecto ultimado y con ofrecimiento de auxilio.....	98.877.980	144.450
3.º Obras con proyecto ultimado que no tienen normalizado el ofrecimiento de auxilio.....	30.911.350	36.865
4.º Obras con proyecto en estudio y con ofrecimiento de auxilio y otras que puedan llegar á formalizarlo.....	62.540.000	185.980
Conducciones de agua para abastecimiento de poblaciones.....	7.500.000	»
TOTAL.....	258.172.556	571.450

Si á la zona regable de estas obras se añade la de las obras que á continuación se mencionan (Canales de Aragón y Cataluña, Alto Aragón y Castilla—500.000 hectáreas), se tendrá una zona total de 1.071.440 hectáreas.

Dentro de las obras que se ejecutan á la hora presente, hay dos procedimientos de orden legal; el uno que obedece á la ley que tuvo el honor de suscribir, y que las Cámaras se sirvieron aprobar, construye, mediante la aportación de las comarcas in-

teresadas, de una parte del coste de la obra. El otro procedimiento legal obedece, por la magnitud y característica de las construcciones, á un sistema distinto. Ambos requieren con identidad de motivos un impulso enérgico. Tres son las obras principales que se rigen por legislación especial: el Canal de Aragón y Cataluña, el de Castilla y los Riegos del Alto Aragón. Por lo que toca al primero, la solución es fácil: embalsar en el Pantano de Barazona las aguas que regulen y aumenten el caudal para, como queda dicho, intensificar la producción agrícola de aquella importante zona.

El vasto, complejo y magno problema de los riegos del Alto Aragón puede servir de ejemplo á la necesidad, tan reiteradamente aludida en esta exposición de acelerar el término de la obra. Una empresa acometida por el Estado, á la cual se destinan 2 millones de pesetas por año, teniendo un presupuesto de 160 millones, lleva consigo la tardanza de cerca de un siglo.

Es indispensable aproximar las mejoras, las ventajas que esta suerte de labores implica por manera extraordinaria. Trátase de un principio general que tiene adecuada aplicación al caso de estos riegos de la zona alto-aragonesa. No hay en ello sino utilidades que recoger. Las construcciones seguidas sin solución de continuidad, empleando lo que racionalmente puede construirse cada año, se hace con mayor economía y con mayor ventaja de la obra. Si por este lado el Tesoro obtiene reducción de gastos y el país logra anticipar las productividades que ella debe producir, no podrán registrarse más que positivas utilidades.

Consagrando 4 millones por año, las esperanzas remitidas á un plazo casi secular, se acercan se aproximan á la ventura y prosperidad de aquella comarca, colocándolas á distancia mitad menor. ¿Qué ha perdido el Tesoro con toda esa celeridad? Absolutamente nada. ¿Qué le corresponde ganar? Muchísimo. La mayor economía, el mayor orden de construcción, anticipar los provechos. Si todos ellos se sujetaran á cifras, vendríamos á la demostración de una mejora importantísima para el propio Tesoro que ha de pagar estas construcciones.

En el Canal de Castilla acontece lo propio. Construido á los fines de facilitar la navegación y el tráfico de cereales en aquella comarca, negada esta necesidad por virtud de las vías ferreas, surgió el intento muy lógico de cambiar el objetivo de esta canalización empleando en el regadío lo que ya no es útil para el transporte de mercancías. Es caso éste que guarda cierta analogía con lo dicho en punto á los Riegos del Alto Aragón. Hay también que esgrimir el acelerador de la burocracia técnica para terminar lo más pronto que sea dable, y aproximar al labriego castellano las ventajas imponderables del regadío.

Atendida esta indiscutible conveniencia de alentar, de impulsar cuanto sea posible las obras en curso de ejecución, surge el segundo problema, ó sea el de buscar mayores amplitudes á las zonas de regadío, la obra nueva en construcciones hidráulicas.

Para ello, y salvo casos especiales, por su magnitud, como los ya citados, es menester ceñirse, en sentir del Ministro que suscribe, al criterio de construir aquellas obras á cuya realización contribuyen las comarcas. No se busca sólo, como en los caminos vecinales, el ahorro y la ventaja económica del Tesoro, se busca la compenetración con el Gobierno, se buscan también las ventajas que ofrecen los terratenientes que tomen participación en los gastos; porque tan pronto como sean embalsadas las aguas habrán de ser utilizadas para el riego, pues no hay nadie que sin tener el propósito preestablecido de regar se obligue á la entrega anual de una determinada cantidad. Claro es que al tiempo de consignar una prioridad en favor de la comarca que mayores auxilios preste á una obra, no se puede adoptar un criterio absolutamente uniforme, pues en ocasiones la comarca pobre que ofrece dos, realiza mayor es-

fuerzo que aquella obra de mayor prosperidad que contribuye con veinte. Ello trae consigo la necesidad de formar una escala proporcional, en relación con la riqueza, para que presida un sistema equitativo en la prelación que haya de establecerse, refiriendo ésta al esfuerzo de cada comarca, según su potencialidad económica.

Pero repetimos aquí lo que dijéramos en punto á la reparación de carreteras y los caminos vecinales. No figurará en primer término la obra que tenga padrino de mayor influjo político, no quedará al arbitrio ministerial la designación de esas relaciones. Habrá de regularse por el vigor y el esfuerzo que las localidades pongan para ayudar al Estado, forma que vendrá á ser la más eficaz de ayudarse á sí misma.

Para llevar al ánimo, primero del legislador y más tarde del país todo, que existe el propósito de obtener el máximo rendimiento de los recursos que entregue el contribuyente español, no se comenzará obra alguna, así lo demanda la legislación, que no tenga los estudios debidamente realizados, y el proyecto definitivamente aprobado. Hay, sí, que realizar un positivo esfuerzo para enriquecer y hacer prosperar la vida material española, pero hay también que ofrecer la garantía al país de que se agotan todos los medios del análisis y de la previsión para que los recursos del Tesoro obtengan el mayor provecho que sea dable.

LOS PUENTES

En nuestro afán inconsiderado de construir un número de carreteras visiblemente superior al que puede costear España, y al que puede conservar en las debidas condiciones, son muchas las omisiones en que incurrimos mientras hacíamos carreteras y más carreteras, y entre esas omisiones figura la de los puentes. Tenemos muchos caminos inútiles buena parte del año, por falta de puentes. Es obra de innegable ventaja emplear suma importante en la construcción de esos puentes, idea lógicamente simpática á toda opinión del país, y de una verdadera necesidad. A tal fin, en el Plan á que esta Memoria se contrae, conságrase atención á este asunto.

Aparte de la relación detallada que lleva la Memoria correspondiente, consignaremos que existen 43 puentes que tienen proyecto aprobado y en disposición de subastarse, y cuyo presupuesto asciende á 4.715.694 pesetas. Estas construcciones se emprenderán desde luego.

Hay también 182 puentes en estudio y replanteo, cuyos proyectos se redactan á la hora actual, que importan aproximadamente la suma de 22.500.000 pesetas.

No en todos los casos se hallaría justificada la construcción de puentes en nuestras carreteras: allí donde la obra necesaria representara un desembolso muy considerable enfrente de un tráfico exiguo, la sana economía podrá imponer, como solución más conveniente, el establecimiento de barcas de paso, si se trata de salvar corrientes continuas importantes, ó la construcción de badenes adoquinados que tan buen resultado están dando en las grandes ramblas de las provincias levantinas.

Siendo facultad ministerial disponer indistintamente, para la ejecución de puentes ó carreteras, del crédito total de 163.900.000 pesetas, que figura en este presupuesto, para dotación del servicio de construcciones de carreteras, claro es que de la anualidad correspondiente se deducirá el gasto que cada año origine la ejecución de los mismos, tan urgente de llevarse á cabo en la actualidad.

CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS

La construcción de las carreteras que todavía ha de hacer el Estado, para añadirlas á los 48.000 kilómetros con que cuenta, y

que tan difícilmente puede conservar, se realiza en el Plan general en la forma y medida parecida á la que se ha seguido hasta el presente. Por las razones ya dichas, y para no recargar en breve plazo el capítulo de conservación, se adopta este criterio.

Por Real orden de 5 de Agosto de 1914 se aprobó definitivamente el Plan general de carreteras del Estado, dividiendo las incluidas en él en dos conceptos de urgentes y necesarias que, como consecuencia, determinan para las primeras una preferencia en su ejecución. La longitud de dicho Plan es la siguiente:

	Kilómetros.
Longitud de carreteras urgentes.....	13.277,086
Idem necesarias.....	11.071,328
TOTAL.....	24.348,414

A la terminación de todas las obras comprendidas antes de la fecha de aprobación del último plan y de las comenzadas á ejecutar desde entonces, el número total de kilómetros en servicio será el siguiente:

Kilómetros construidos antes de la fecha de aprobación del último plan.....	45.633,000
Idem en construcción en aquella fecha.....	4.421,171
Idem subastado desde Agosto de 1914 á la fecha.....	1.740,607
Idem en curso de ejecución por administración.....	1.980,000
Total de kilómetros en servicio á la terminación de todas las obras hoy en curso de ejecución.....	53.774,778

Si unimos este núcleo de obras, que en un plazo medio de cinco años puede estar completamente terminado, con la longitud total para ejecutar que comprende todo el Plan de carreteras del Estado, tendremos para un porvenir más ó menos lejano un Plan de estas vías de comunicación, compuesto de la siguiente forma:

Número de kilómetros construidos.....	53.774,778
Idem á construir.....	20.627,811
TOTAL DEL PLAN.....	74.402,589

Representará este Plan de carreteras, costeadas exclusivamente por el Estado, una red, como ya hemos dicho, demasiado extensa. Y gracias sean dadas á que, al fin, se ha puesto término, aun con ampliaciones tan enormes, á un sistema que habría hecho imposible todo presupuesto racional de Fomento. La carretera, tanto en construcción como en conservación, hubiera reclamado para sí cuantos recursos arbitrara la Hacienda pública.

Enorme sacrificio representa para el Estado todo lo que ejecute en este ramo de las Obras públicas, y grande sería también si se pretendiera realizar en plazo breve el resto de todo un Plan con tanta amplitud concebido. Aventurado sería pretender determinar y puntualizar el importe de lo que gastó el Estado en carreteras hasta la fecha, pero sí puede asegurarse que el desembolso realizado para ejecutar toda la extensión hoy en servicio de conservación ha importado al Estado bastante más de 1.500 millones de pesetas, y que el resto del plan hoy aprobado, para su ejecución completa, habría de exigir un desembolso de 500 á 600 millones más.

Por ser excesivo el número de carreteras, costoso el término del Plan, de mayor perentoriedad otras obras, se deja la progresividad constructiva ya citada.

Se impulsa enérgicamente el camino vecinal, el regadío, el puente, los puertos; no se intensifica la producción de carreteras.

Por esto, el Plan que se propone para esta clase de obras es subastar solamente una cantidad fija de 8 millones de pesetas, ex-

cepto el año 1917, que á dicha cantidad se aumenta los restos de obras por administración, que se propone han de terminarse por subasta, y cuyo importe total es de 5.858.285,96 pesetas.

En curso de ejecución hoy existen otras obras que ha de convenir evidentemente terminar en el plazo más breve posible; son éstas las que empezadas por administración se encuentran en curso de ejecución y que conviene terminar por el mismo sistema.

El importe de los presupuestos de estas obras es el de 14.653.910 pesetas, que se fija de acuerdo con el desarrollo normal de ejecución con que viene realizándose, para terminar en los años 1917, 1918, y en el primer cuatrimestre de 1919.

Por último, merece también especial atención en este servicio el débito que por pagos de terrenos de expropiaciones hay que saldar en un plazo más ó menos breve.

El coste probable por expropiaciones al principio del año 1917, tanto por obras, hoy día en ejecución, por subasta, como por administración, importará algo más de 29 millones de pesetas.

Esta partida será conveniente satisfacerla cuanto antes; pero teniendo en cuenta lo mucho que haría aumentar las anualidades de todo el servicio, si en muy corto número de ellas quisiera hacerse este pago, y la consideración fundamental de que tal débito representa un cúmulo de expedientes, cuya ultimación en poco tiempo ha de ser difícil de realizar, para ponerse más en la realidad se propone empezar este pago desde el año 1917 inclusive, con una anualidad fija de 3 millones de pesetas, que es, próximamente, la que viene consignándose en presupuestos anteriores para saldar estos débitos.

LOS PUERTOS

Grave problema supone dentro del genérico de la mejora de nuestros medios materiales el asunto referente á los puertos. Si error cometimos en el incesante construir de la carretera parlamentaria, no le va en zaga el que guarda relación con los puertos. No hay nación, por rica que sea, que no acumule buena parte de sus medios y sus recursos para colocar en condiciones inmejorables un número reducido de puertos. Son dos, son cuatro, son seis, en cada uno de los países europeos, los que aparecen en condiciones de rivalizar con los mejor establecidos; y nosotros, país de riqueza embrionaria, país de muy menguados recursos, hemos procedido de tal suerte que, emulando el sistema de las monteras de Sancho, llegamos á incluir hasta 154 puertos de interés general. ¿Qué se deriva de tan defectuoso sistema? Pues una verdadera anarquía y, como resultado de ella, que no dispongamos, á la hora actual, de un solo puerto con los elementos que las modernas necesidades del tráfico marítimo reclaman y exigen. ¿Qué hacer, por tanto? Rectificar el error inicial; y así como en materia de viabilidad corresponde marchar con gran lentitud en las carreteras que faltan y acometer con brío la construcción de los caminos vecinales, rectificar también el sistema erróneo en materia de puertos y aplicar las energías económicas del Tesoro á la rapidísima mejora de aquellos que en nuestra Península se estiman de más positivo interés. Es preciso, es absolutamente indispensable que esos puertos tengan condiciones de igualdad; se hallen en el mismo plano de los similares del extranjero, para así poder sostener una competencia que de otro modo sería siempre absolutamente ilusoria.

¿Quién determina cuáles han de ser los puertos de primera magnitud á los cuales importa favorecer con cantidades verdaderamente ofrecidas? No queda tan poco la designación á cargo del influjo político. Habrá de presidir un criterio de equidad. En este punto hay datos que vienen á resolver toda duda. La propia realidad, marcadora de las intensidades del tráfico en cada uno de

los puertos, establece ya ese criterio. No hay sino pasar la vista por el gráfico que acompaña á la Memoria de los puertos, y que dice cómo la práctica, cómo la vida de la realidad ha venido á indicar con unas líneas cuáles son los puertos que tienen más positivo interés en la Península española.

Claro es que los representantes parlamentarios de esos puertos favorecidos nada tendrán que agradecer á la benevolencia ministerial, pero no es menos claro que aquellos otros patrocinadores de los puertos que no hayan de ser incluidos en esa primera línea, no podrán sentir el encono de haber sido rechazados sino por causa de un positivo y alto interés. La situación en que los puertos españoles se hallan establece evidentes dificultades para el procedimiento que haya de seguir el Ministro de Fomento. Hay una serie de intereses creados; algunos puertos de verdadera necesidad no aparecen incluidos en esa primera línea, y los gastos ya realizados, así como la incontestable necesidad á que acabamos de referirnos obliga á no abandonar las obras, pero pueden seguir aquellas tramitaciones y aquel método económico á que venían sometidas. No habrá, pues, perjuicio para nadie. Habrá, sí, mejoras y ventajas para los puertos que con mayor perentoriedad las exigen.

Estos propios gráficos nos dicen á las claras que de los 28 puertos á cargo de Juntas deben elegirse los nueve siguientes: Bilbao, Barcelona, Huelva, Valencia, Gijón-Musel, Sevilla, Santander, Cádiz y La Luz y Las Palmas, á los que hay que agregar los de Vigo y La Coruña, puertos cuya característica es el embarque y desembarque de viajeros, verdaderas estaciones marítimas, de enlace entre la red de grandes líneas transatlánticas y el sistema de vías españolas.

Los nueve primeros son los que figuran á la cabeza de todos ellos por la importancia de su tráfico y movimiento comercial, como claramente se demuestra en el gráfico que se acompaña, en que con línea negra se dibuja el movimiento de mercancías en 1915, con arreglo al cual se han ordenado estos grandes puertos, los únicos que figuran en la relación que se adjunta.

Las obras que en cada uno deben ejecutarse para dar el abrigo, calado y atraque necesarios, para equipar convenientemente los muelles, dotándolos de vías, grúas, tinglados, depósitos, aparatos especiales de carga y descarga, para habilitar muelles de atraque de transatlánticos, dársenas de viajeros, edificios para servicio de los mismos, etc., etc., son los que se detallan en las oportunas relaciones con el costo exacto ó aproximado de cada una de ellas.

El presupuesto total de estas obras es el siguiente:

	Pesetas.
Bilbao.....	33.666.000
Barcelona.....	22.621.100
Huelva.....	11.420.772,85
Valencia.....	24.215.178
Gijón-Musel.....	12.391.844,9
Sevilla.....	18.308.345,82
Santander.....	7.711.702,05
Cádiz.....	4.750.000
La Luz y Las Palmas.....	7.035.000
Vigo.....	2.990.000
La Coruña.....	3.000.000
TOTAL....	158.037.283,21

Teniendo en cuenta el importe de los arbitrios de puertos, el rendimiento de las exportaciones tarifadas, los empréstitos emitidos, ó que están autorizadas á emitir algunas Juntas, reducidos los gastos generales de conservación y explotación de los puertos y los intereses y amortización de las obligaciones emitidas, este conjunto de obras que suman 158.037.283,21 pesetas, puede rea-

lizarse en un plazo de diez años, con un auxilio total del Estado que importe 73.500.450 pesetas, que se distribuyen en anualidades distintas que se detallan en la Memoria correspondiente.

Y si se tiene en cuenta que se ha descontado de la partida que figuraba en presupuestos, para subvencionar á las Juntas de Obras, la de 1.670.000 pesetas por año, para estos puertos, que en los diez años de plazo que se han tomado importan 16.700.000 pesetas la cifra que hemos deducido como auxilio del Estado, se reduce á 56.800.450 pesetas.

Adviértase, por consiguiente, cómo este punto difícilísimo de la ejecución de obras ó de la prelación de ellas obedece á criterios y principios de exquisita equidad. Se excluye, se ahuyenta todo lo que puede quedar á merced de una mayor influencia, con lo cual las comarcas, unas veces por el propio esfuerzo que realicen, y otras mostrando sus mayores necesidades y penurias, podrán ir logrando, con un criterio metódico y justiciero, los provechos imponderables que la obra pública supone. Habrá concluido aquel período en el cual conseguían las obras no los más esforzados en ayudar, sino los más influyentes en la política. Basta mirar el mapa para deducir por las vías de comunicación qué comarcas han tenido un valor de importancia. Quiérese, por tanto, dar por terminado el reinado de la influencia; que impere el reinado de la razón.

FIJACIÓN DE ANUALIDADES

Determinados los presupuestos de las distintas obras que forman el plan extraordinario, la distribución en anualidades se ha hecho atendiendo la naturaleza de cada obra, á la cuantía de su presupuesto y al número de años en que ha de ejecutarse. Puede en muchos casos adoptarse el sencillo sistema de proporcionalidad fijando anualidades iguales; así se ha hecho en los casos que ha sido posible por permitirlo el desarrollo normal de la obra, pero en otros la distribución ha de ser más complicada; hay obras que no pueden ejecutarse de una manera uniforme, ni aun entendiendo esa uniformidad en períodos de uno ó dos años, por exigir en determinados momentos una acumulación de esfuerzos que se traducen en mayores créditos, á veces al principio de las obras, á veces al final; obras que no pueden comenzarse hasta que otras, de las cuales dependen no estén terminadas en unos casos y en cierto gasto de adelanto en otros; obras en las que no puede trabajarse en todo tiempo y en que á la complicación de su desarrollo se une la dificultad de que en ciertos períodos de la construcción sólo puede utilizarse contados meses de cada año.

ENSEÑANZAS TECNICAS

Las enseñanzas técnicas del progreso evidente en nuestra Patria exigen cada día mayor atención por parte del Gobierno, dotándolas de edificios y elementos apropiados para su desenvolvimiento, si no han de sufrir retraso en su marcha con grave perjuicio del interés económico y de la cultura nacional.

Las consignaciones de los presupuestos ordinarios son á todas luces insuficientes para proceder con la rapidez que exigen estos servicios.

Se propone el Ministro, dentro de la prudente medida que preside á sus propósitos, venir á esta necesidad con la ampliación y reforma de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, dotándola del material de enseñanza y de experimentación más completo, al propio tiempo que reunir en edificios apropiados, dependencias de este Ministerio que se hallan dispersas, y que no teniendo locales propios se ven obligados á pagar eleva-

dos alquileres, medida que ha de producir evidentes ventajas y economías para el Estado.

A este solo fin consigna en el proyecto de presupuesto extraordinario la suma de 2.814.000 pesetas, cuyo detalle y proyecto de inversión figura en las correspondientes Memorias parciales que se acompañan.

Se incluye para el nuevo edificio destinado á Escuela Especial de Ingenieros Agrónomos en el presupuesto extraordinario la suma de 1.085.998 pesetas, para terminar, en el plazo más breve posible, construcción de tanto interés para las enseñanzas y otros servicios de agricultura.

REDUCCIONES DEL PERSONAL Y DE PARTIDAS INNECESARIAS

Viniendo ahora al presupuesto permanente habremos de llamar la atención de los legisladores acerca de las variantes que en este presupuesto se introducen.

La ola burocrática, siempre creciente, amenaza, en todos los Departamentos ministeriales, con una verdadera inundación del Presupuesto. Es indispensable alzar un dique. No debe ponerse tasa á la construcción de obras que suponen aumento de productividad y de riqueza, y es preciso construirlas con el menor número posible de funcionarios. Tal es el motivo de establecerse un criterio y proporcionalidad de amortización de un 25 por 100 de las plazas que constituyen los plantillas de este Ministerio.

Claro es que, al recoger esta aspiración de la opinión pública, no se alude al personal que haya de adscribirse á la ejecución de las obras, para que éstas resulten, por bien dirigidas, acertadamente acabadas. Se hace referencia al funcionarismo burocrático oficinesco. El personal que traza el camino, que represa la lluvia, que repuebla los montes, que trabaja en el campo para redimirlo, no abruma el presupuesto.

No es otro el sentido de la Real orden de la Presidencia del Consejo de Ministros, fecha 16 de Marzo del corriente año, cuando dice que es preciso vencer la resistencia que se ofrece para rebajar los gastos de personal de todos los Ministerios, resistencia, añade, «sólo mitigada en cuanto á Obras públicas y á Instrucción pública, por consideraciones evidentes que se refieren tanto á la naturaleza del gasto como al imperio de las circunstancias y de las exigencias esenciales de éstas.

Obedeciendo á este criterio restrictivo, en las consignaciones que lo admiten, se obtiene una baja de 135.000 pesetas, suprimiendo algunas de las partidas consagradas á subvenciones á Centros y Sociedades; partidas que en la forma en que vienen distribuyéndose resultan absolutamente ineficaces.

La justiciara supresión de primas á la navegación y construcción, tan reiteradamente solicitada por el partido liberal, durante la etapa del último Gobierno conservador, ofrece un margen de economía que en buena parte se aprovecha; no, sin embargo, en su totalidad, pues si bien se cercenan en el capítulo correspondiente sumas importantes, consígnase en el presupuesto ordinario 2.500.000 pesetas, como subvención para una línea de vapores rápidos cuyo establecimiento se mira con grandes esperanzas por las personalidades más competentes en la materia. Trátase de la línea de vapores rápidos entre Nueva York y los puertos del Noroeste de España. En ello no existe el menor riesgo para el Erario público. ¿Hay Empresa que acepta las condiciones del concurso, produciendo aquellas ventajas económicas, que no es necesario enumerar, por medio del tráfico y de la riqueza que un movimiento de turismo norteamericano aportaría á España?

En este caso los dos millones y medio de pesetas de subvención no significarían otra cosa que la siembra de inmensas productividades para la economía nacional.

Si, contra lo que hacen prever las esperanzas, resultaran éstas fallidas y quedara desierto el concurso, con la consignación de la cifra citada nada habría perdido el contribuyente, puesto que no se haría uso de ella.

CONSERVACIÓN DE CARRETERAS

No puede descentenderse ni un día, ni una hora, ni un minuto, lo relativo á la *conservación de carreteras*.

Su descuido nos lleva hoy á la obligada necesidad de consagrar 152 millones de pesetas á la reparación de esas grandes vías. Si no preside un criterio de exquisito cuidado, de una completa sinceridad en la apreciación necesaria para mantener en debido estado de conservación las carreteras, muy pronto, pocos años después de terminadas las reparaciones, mejor dijéramos las reconstrucciones, incurriríamos en el propio vicioso sistema que obliga á España á un sacrificio tan considerable en la hora actual.

Con este criterio, pues, y aun á pesar de que por efecto de las reparaciones que se han de emprender en el próximo año, habrá un número considerable de kilómetros, en los cuales por estarse efectuando aquéllas no ha lugar á gastar á la vez en su conservación, se aumenta el crédito para este servicio, en el actual presupuesto ordinario, en 1.571.251,73 pesetas.

Complemento obligado de la buena y económica conservación de carreteras ha de ser la reglamentación, mediante una ley, del ancho de llantas de carros para evitar que, como ocurre en la actualidad, la presión que aquéllas transmiten al firme por centímetro de ancho de llanta sea tan excesiva, que es superior (en ocasiones más del doble) á la presión que sobre igual ancho producen los cilindros apisonadores de vapor de quince toneladas de peso, así como la fijación del peso en los carros de dos ruedas para el tráfico por carreteras, por la desagregación que originan en el firme al efectuar el menor cambio de dirección y aun en su marcha ordinaria (por las oscilaciones de vaivén que produce el tiro).

Esta disposición tan reclamada por todos, y que ha sido ya objeto de la iniciativa parlamentaria en diversas ocasiones, se traduce en un proyecto de ley que el Ministro ha de someter á la deliberación de la Cámara (1).

URGENCIA DE LAS REFORMAS

Tales son, rápida y sintéticamente numeradas, las nuevas reformas, las diferentes estructuras de este presupuesto, en parangón con los anteriores, que atiende debidamente á los gastos permanentes y que prepara un contingente de recursos importantísimo dado lo que España viene hasta aquí realizando á fin de impulsar con toda energía las construcciones.

Mas como habrá echado de ver quien pase la vista por la presente Memoria, la principal cimentación de estas nuevas modalidades reside en la parte extraordinaria del presupuesto.

Por esto se hace indispensable el análisis y aprobación previa y simultánea de lo que pudiéramos llamar gastos extraordinarios en relación con las cifras que quedan señaladas en el presupuesto permanente.

Cualquier otro sistema equivaldría á dejar indotados los principales servicios y á diferir *sine die* este grande esfuerzo que ha de representar un paso gigantesco en la mejora de los elementos materiales de España.

Cualquier otro procedimiento valdría tanto como desarticular con absoluta ineficacia el presupuesto actual para obligar inme-

(1) La Memoria dedica después atención á la repoblación forestal, á la minería y á la agricultura, que hemos omitido (*N. de la R.*).

diatamente al arbitrio de créditos extraordinarios que fueran conllevando el ritmo perezoso, lentísimo de nuestras obras públicas.

España, por lo mismo que se ha retrasado tanto, tiene que recorrer el camino con paso diligente. Hay que expolear todas las energías para poner término á la penosa marcha ascendente de nuestro progreso. Por eso el actual Gobierno, que no quiere excusar los riesgos que todas las innovaciones traen aparejadas, acude a condicionar los gastos de Marruecos señalándoles una partida preestablecida, inalterable. Por ello reúne las Cortes en época des acostumbrada, á fin de que los legisladores dispongan del tiempo bastante para analizar las importantes ponencias que el Gobierno les ofrece en proyectos de distintos Ministerios y en estos presupuestos extraordinario y ordinario del de Fomento.

El anhelo nacional de restringir los dispendios de la guerra y de ampliar los gastos de la paz, en la obra ministerial se refleja con toda exactitud.

No se oculta al Ministro que suscribe que significa un esfuerzo económico el aliento que quiere darse á nuestra productividad, á nuestros elementos de riqueza. Es un sacrificio económico, sí, el que se pide á España para su reconstitución, para colocarse al nivel de aquellos pueblos con quienes tiene que competir en las luchas económicas y mercantiles del porvenir; pequeño esfuerzo el que se pide para obra tan grande al patriotismo de los españoles; mínimo si ponemos la vista en aquellos sacrificios que á la hora presente realizan en torrentes de sangre vertida y en cantidades verdaderamente fabulosas, como esfuerzo económico, aquellos pueblos que han tomado parte en la contienda europea.

De esperar es que, al cabo de tantas luchas como España ha mantenido, pueda verse libre de intervenir en la que ahora tiene absorto al mundo entero.

Pero si tal merced nos concede la Providencia, juzgamos indispensable, en cambio, que nuestro pueblo se apreste para una guerra inacabable, para una lucha de todos los días: para la guerra de la paz.

Estimamos que, al protender fabricar el pórtico del edificio de la prosperidad de España, se considere esta modesta ponencia como el buen intento de una obra que tiene todas las proporciones de una gran empresa nacional; y como quiera que la sabiduría de las Cortes habrá de mejorar nuestras propuestas, pedimos

el concurso de todos, dentro del Parlamento y fuera de él. A los legisladores, sus luces; á las comarcas, la aportación de su esfuerzo, de su coparticipación con el Gobierno que aspira á levantar de seculares postraciones esta querida patria española.

Cuando alumbre el sol de la paz, el venturoso día que se firmen los Tratados, por natural é interrumpido esfuerzo de los pueblos que lucharon, veremos iniciarse un período de febril actividad industrial, comercial y económica. Así lo vaticina von Jagow, así lo dicen las más preclaras inteligencias europeas, así lo ha repetido constantemente la Historia.

Venza quien venza, esa reacción de pacifismo y de trabajo, esas batallas de la paz, no por incruentas menos deplorables para los pueblos que no actúan en ellas, nos tomará, de no prevenirnos con toda diligencia, en un lamentabilísimo rezago de incultura y de pobreza. Nos tomará con nuestros muchos ignorantes, con nuestros pocos caminos. Para ese próximo concurso de actividades, de inteligencia, de labores intensas, de luchas de productos, de rivalidades, de riquezas, de conquista de mercados, ¿cuál será nuestra preparación? Tener el obrero insatisfecho, punto menos que hambriento, para que emigre; los capitales sin estímulo y sin empleo, de modo tal, que vayan á nutrir los extraños empréstitos.

Venza quien venza, ya nos mantengamos alejados de todo movimiento de política internacional, ya nos sumemos á determinadas tendencias en el porvenir, ¿cómo prolongar la situación interior? ¿Solos? ¿Medrados medios los nuestros para la competencia que se avecina! ¿Acompañados? ¿Estaríamos ciertos, siguiendo así, de ser algo más que enojosa impedimenta con nuestros 12 millones de analfabetos, con nuestros 4.000 pueblos sin caminos?

Para valernos á nosotros mismos, para hallarnos en el caso de prestar algún servicio á los que con nosotros hubieren de convivir, hay que abordar resueltamente el problema siempre diferido de nuestra reconstitución.

Quisiéramos, en fin, que cuando cese el estruendo del cañón, cuando luzca el sol esplendoroso de la paz, sólo se oyese el rítmico martilleo de un pueblo que trabaja para su engrandecimiento y para poder intervenir, con éxito, en la obra del progreso moral y material de la Humanidad.

Septiembre 1916.

