

El momento es solemne, penétrese cada cual de la responsabilidad que lleva en la dirección de este asunto, posponga el interés de partido al de representante de la Nación, ponga su vista en alto y vote lo que su conciencia le ordene. Basta de ficciones; muestre la inteligencia sus vuelos sobre la imaginaria de los convencionalismos; la idea esencial sea antes que el procedimiento para realizarla, y surja la firmeza férrea de la voluntad en todos para sostener ó para atacar, ahorrando días, en suma, á la Nación que quiere vivir.

Y la vida de la Nación está por cima de todo y de todos; comprendiéndolo así el Parlamento español, para el que son todos nuestros respetos, sabrá colocarse á la altura de las circunstancias.

PRESUPUESTOS EXTRAORDINARIOS REDACTADOS EN EL ÚLTIMO DECENIO

Resumen de los presupuestos extraordinarios del último decenio.

	Del Sr. Gasset Para diez años. Pesetas.	Del Sr. Sánchez Guerra Para ocho años. Pesetas.	Del Sr. Calbetón. Para diez años. Pesetas.
Carreteras.—Obras nuevas...	163.900.000	168.750.000	180.000.000
Idem.—Reparación.....	152.213.938	19.233.574	»
Caminos vecinales.....	110.000.000	»	145.000.000
Ferrocarriles.....	53.755.000	38.498.693	120.000.000
Puertos y señales marítimas.	172.910.495	194.939.535 (1)	45.000.000
Obras hidráulicas.....	357.186.306	105.755.000	120.000.000
Pavimento de Madrid.....	8.000.000	»	»
TOTAL.....	1.020.965.739	527.226.202	610.000.000

Presupuesto extraordinario redactado por el Sr. Sánchez Guerra

MINISTRO DE FOMENTO DEL GOBIERNO PRESIDIDO POR EL SR. MAURA

(Año de 1909.)

Construcción de carreteras.

Así como en las demás obras públicas existe una orientación más ó menos bien definida, pero que sirve de guía en su realización, en la construcción de carreteras se camina sin rumbo fijo para fijar el orden de prelación para el estudio y ejecución de las obras que se emprenden.

En 1860 comprendía el plan general de las que están á cargo del Estado 33.281 kilómetros, entre las cuales figuran todas las grandes arterias que irradian desde el centro á la periferia de la Península y las que enlazan entre sí los grandes centros de población, en cuya ejecución era fácil señalar un orden de preferencia ajustado á la importancia del tráfico que podía suponerse á cada una de estas vías.

Desde aquella fecha, á partir de la cual puede decirse que se ha construido la red actual, se han terminado 42.141 kilómetros y están en ejecución 4.859 kilómetros, habiéndose aumentado la actividad en el desarrollo de las obras hasta tal punto que el promedio de las longitudes entregadas al tránsito durante cada uno de los cuatro últimos años asciende á 1.059 kilómetros.

(1) Suma de las partidas del presupuesto ordinario y extraordinario, puesto que iba distribuido entre los dos.

Pero, en cambio, durante el mismo período de tiempo transcurrido desde 1860 hasta la fecha, por diferentes disposiciones legislativas se han adicionado 49.582 kilómetros al plan general, que alcanza ya 82.865 kilómetros, y estos aumentos corresponden á vías muy interesantes, pero casi todas de importancia secundaria, con relación á las construídas, y en las cuales es difícil y muy expuesto á errores llegar á establecer un orden acertado de construcción, si no es por un estudio muy detenido de las especiales circunstancias que en cada una de ellas concurren.

Si se examina con algún cuidado los resúmenes estadísticos y sus correspondientes gráficos en los cuales resaltan más claramente la falta de uniformidad en la distribución de la red entre las diferentes provincias, no se llegan á percibir las relaciones que debieran encontrarse entre las obras ejecutadas en cada una y los diversos factores de que debía depender la mayor ó menor necesidad de estos medios de comunicación, como son la extensión superficial, la densidad de población, la riqueza, etc.

Por otra parte, de los datos suministrados por las Jefaturas de Obras públicas resulta que solamente los trozos sin empezar de carreteras ya comenzadas suman la longitud de 10.834 kilómetros, que representan un coste de ejecución de 248.315 922 pesetas.

Si se atendiera únicamente al propósito de dejar terminadas todas las carreteras ya principiadas, que á primera vista parece lógico, no sería posible, dentro del plazo de diez años á que este presupuesto se contrae, emprender la construcción de ninguna otra carretera de las que, estando incluidas en el plan general, no tienen trozo alguno comenzado, y, sin embargo, pueden ser tanto ó más necesarias que muchos de los trozos que se encuentran en el caso anterior.

Es más, probablemente iría esto á resultar en beneficio de las regiones mejor dotadas de aquellas vías de comunicación. Esto aparte de que la cifra antes indicada se elevaría, con los gastos de replanteos y expropiaciones, á la cantidad aproximada de 316 millones de pesetas, que sale por completo del margen que permite este presupuesto extraordinario, si han de dotarse debidamente todas las demás obras públicas, y de que no habría en la distribución de estos beneficios entre las distintas provincias aquella equidad con que debe siempre proceder el Poder central.

En la imposibilidad de llevar á la práctica un plan tan vasto como sería necesario proyectar sobre la situación de estas vías para ultimar las carreteras empezadas y emprender la construcción de otras nuevas, cuya ejecución no pudiera demorarse por largo período de tiempo, se ha empezado por fijar con destino á estas obras la anualidad de 18.750.000 pesetas por la consideración de ser esta cifra la que aproximadamente alcanza el importe de las cantidades que con este motivo se han satisfecho en estos últimos años, cuyos gastos se han venido abonando con cargo á

los presupuestos ordinarios y á los suplementos de crédito concedidos por las Cortes.

El número de anualidades se ha reducido á nueve, porque para poder preparar convenientemente el plan general de obras se necesita disponer del tiempo que resta del año actual.

El importe total de las nueve anualidades asciende á pesetas 168.750.000, con las cuales puede continuar la construcción de estas obras con el mismo grado de actividad que en estos últimos años.

Los créditos que se solicitan conviene repartirlos, por las consideraciones antes expuestas, entre las carreteras empezadas y las que no lo estén.

Se propone en el articulado de la ley destinar á las primeras las dos terceras partes, y á las segundas el tercio restante, teniendo en cuenta la gran longitud que comprende la red de las comenzadas.

Así, pueden construirse anualmente unos 640 kilómetros, que hacen un total de 5.760 kilómetros durante las nueve anualidades.

Al llegar al detalle de la formación del plan á que habrán de aplicarse estos créditos, se tropieza con las dificultades ya señaladas para establecer un orden de prelación acertado, que resulte fiel reflejo de las necesidades del país, que no deben confundirse con las necesidades regionales y locales, á cuyos apremios y gestiones se ha debido hasta ahora la construcción de estas obras.

Labor tan compleja de conjunto debe realizarla el país mismo por medio de aquellos de sus organismos á quienes afecta de un modo más directo, acostumbrándole á prescindir de la gestión aislada y egoísta del interés parcial en lucha casi siempre con otros intereses análogos, lo cual hace imposible llegar á establecer una marcha ordenada y metódica sin la que resultan en ocasiones estériles, y generalmente poco productivos, los grandes sacrificios que la Nación se impone á sí misma para fomentar el desarrollo de sus vías de comunicación en su legítimo deseo de aumentar el bienestar.

Con estas ideas se han establecido en el articulado de la ley las bases á que ha de ajustarse la formación del plan á que se deben aplicar los recursos que en este presupuesto se destinan á la construcción de carreteras. Las Jefaturas de Obras públicas, con el conocimiento que tienen de la situación en que se encuentran las carreteras de cada provincia incluidas en el plan general del Estado y del modo como se relacionan con las demás vías de comunicación, serán las encargadas, mediante las instrucciones que dicte el Ministerio para conseguir la indispensable uniformidad de criterio de los trabajos preparatorios para la redacción del plan de ejecución, recogiendo en sus propuestas todas aquellas necesidades que sean exclusivamente de interés general. Para formular sus propuestas, en lo que se refiere á carreteras empezadas, puede servirse como base del detallado trabajo realizado por la Dirección general de Obras públicas, relativo á los 10.834 kilómetros que se encuentran en estas condiciones.

Este trabajo permitirá realizar con relativa facilidad y con rapidez la relación de los trozos correspondientes á carreteras comenzadas que deben construirse con cargo al presupuesto extraordinario.

Para la formación de plan de las no comenzadas en las que se ha de invertir la tercera parte del presupuesto total, no pueden establecerse otras reglas generales que las indicadas en el articulado de la ley, las cuales tienden á dar la preferencia á aquellas comarcas que no tienen establecidos medios de enlace con las redes de carreteras y ferrocarriles.

Para llegar, dentro de estas líneas generales, á fijar con las mayores garantías de acierto cuáles son las obras que en cada provincia tienen mayor carácter de urgencia, se pedirá por medio de los *Boletines Oficiales* la opinión de cuantos quieran contribuir á esta labor con sus ideas y sus conocimientos de las necesidades del tráfico, haciendo obligatorio el informe á todos los

Centros y Corporaciones que por su carácter oficial están en el deber de auxiliar eficazmente la acción del Gobierno.

El conjunto de todas las aspiraciones locales, resultante de la información realizada con la garantía de aquellas Corporaciones y de los informes técnicos, ha de constituir la base para formar el plan de obras de toda España, en que habrán de armonizarse los intereses de las diferentes regiones para condensarlos en un interés único: el interés general.

Esta misión se confía al Consejo de Obras públicas, cuya labor todavía conviene depurar, para que las garantías de acierto sean completas, y á este efecto se publicará en la *Gaceta* el plan provisional que presente, para poder recoger las reclamaciones que se formulen antes de que adquiera carácter definitivo con la aprobación del Ministro.

Del plan así formado se dará el debito conocimiento á las Cortes.

Con los créditos que se solicitan se pueden construir, como queda dicho, unos 5.760 kilómetros, al coste medio á que se vienen realizando en estos últimos años; pero como están en ejecución 4.859 kilómetros, es lo probable que durante el período de aplicación de este presupuesto se entreguen al tránsito, por lo menos, 8.000 kilómetros, que elegidos con sujeción á las bases establecidas en el articulado, vendrán á completar una red de 50.000 kilómetros, con la cual habrán quedado satisfechas las necesidades principales del tráfico general, y que para poderla conservar con el grado de perfección á que obliga el incesante progreso de los medios de locomoción, requiere una consignación de 50 millones de pesetas.

Quedarán todavía sin construir cerca de 33.000 kilómetros, sin contar con los que continuamente se van adicionando al plan general, para cuya construcción se necesitarían 900 millones de pesetas, y que, de seguir la marcha actual, irán gravando anualmente los presupuestos de conservación en cerca de un millón de pesetas.

Estas cifras tan enormes deben hacer meditar en si son verdaderas necesidades del país las que obligan á pedirle esfuerzo tan considerable como el que supone la construcción y conservación de tan extensa red de carreteras.

Fijando la atención sobre lo que ocurre en otras naciones, se observa que Francia, con una extensión superficial de 536.000 kilómetros cuadrados y una población de 39 millones de habitantes, sólo tiene 38.179 kilómetros de carreteras á cargo del Estado, con un coste medio kilométrico de unas 30.000 pesetas, parecido al de las nuestras, que es de unas 25.000 pesetas. La red del Estado belga sólo comprende 7.840 kilómetros, que sirven una superficie de 29.000 kilómetros cuadrados y una población de 7 millones de habitantes. La red portuguesa es sólo de 8.028 kilómetros, de los cuales están construídos 5.537, que sirven 92.000 kilómetros y una población de 5 millones; en la Rusia europea sólo están á cargo del Estado 13.421 kilómetros, existiendo, además, 34.729 que inspecciona, pero que corren á cargo de las municipalidades, y con esta red queda servida una extensión de 5 millones de kilómetros cuadrados y una población de 100 millones. Hungría tiene completamente construída la red nacional, que es de 9.815 kilómetros para una superficie de 283.000 kilómetros y una población de 17 millones. En Inglaterra no tiene el Estado á su cargo las carreteras, y la red de los Condados, que viene á ser la equivalente, es de 27.556 millas, ó sean 46.800 kilómetros, para una superficie de 314.000 kilómetros cuadrados y una población de 44 millones.

Todas estas naciones tienen sus planes ultimados ó tan adelantados, que apenas construyen ya carreteras. En cambio, España, con una superficie de 486.000 kilómetros cuadrados y una población de 19 millones, ha llegado á construir 42.141 kilómetros y tiene un plan general que alcanza 82.863 kilómetros, y que continúa aumentando sin cesar.

En ninguna nación ha construído el Estado tanta longitud de carreteras como en España, y no cabe presumir que las dimensiones de nuestra red obedezcan á las necesidades de un tráfico

más extenso que el de las naciones citadas y el de otras muchas que pudieran citarse. Es, sencillamente, que el Estado ha tomado sobre sí la enorme carga de construir todas las obras que tienen algún carácter público, tanto las de interés general, á que debiera limitar su acción, como las de carácter local, apartándose del criterio unánimemente adoptado en los demás países que han logrado perfeccionar su red de comunicaciones.

Salta á la vista, sin ningún esfuerzo, que ha llegado el momento, mientras con este presupuesto extraordinario se realizan las obras de más reconocida necesidad, de ir pensando en descargar al Estado de la construcción de vías ordinarias de comunicación, para dedicar con preferencia sus recursos á perfeccionar la conservación de las construídas y auxiliar la de una gran red de vías secundarias de esta clase, de acuerdo con las ideas que se exponen en otra parte de la Memoria al tratar de los caminos vecinales.

Todas estas cuestiones están en íntima relación y se propone este Ministerio abordarlas cuando, aprobado el proyecto de ley de Administración local, resulte más fácil establecer la debida separación entre la esfera de acción que corresponde al Poder central y la que pertenece á las regiones y á los Municipios.

Construcción de puentes.

Como consecuencia de lo costosas que resultan las obras de los puentes, con relación á los créditos que han venido figurando en los presupuestos ordinarios para la construcción de carreteras, se ha ido retrasando la ejecución de muchas de aquellas obras, que casi siempre son más interesantes que las de la carretera á que pertenecen, porque éstas tienen, por regla general, su trazado natural, siguiendo la dirección de un tráfico ya creado, aprovechando caminos que siempre pueden utilizarse en mejores ó peores condiciones; pero donde hace falta un puente, hay generalmente una cortadura de la circulación durante períodos más ó menos largos, ó, por lo menos, una grave molestia para el tránsito, á quien se obliga en muchas ocasiones á dar largos rodeos para salvar el obstáculo.

Según los datos recogidos, existen en tramitación en este Ministerio varios proyectos, cuyos presupuestos suman pesetas 14.776.450,56, y quedan aún en las provincias otros proyectos sin redactar, de cuyo importe no es fácil formar idea ni aun aproximada, porque el coste de estas obras oscila entre límites muy distantes.

Algunos de estos puentes afectan al tráfico general y debe construirlos el Estado; otros tienen más bien un carácter de interés local, y para su construcción se propone este Ministerio recabar la ayuda de las localidades que más directamente han de percibir los beneficios que reporte su ejecución, á cuyo efecto se consigna en el articulado de la ley que habrá de tenerse en cuenta, para fijar el orden de preferencia, la cuantía de los auxilios que los pueblos ofrezcan para su construcción, y es de creer que esta medida ha de conducir á resultados prácticos, porque se han hecho ya á este Ministerio ofrecimientos de esta clase por algún Municipio.

No sería justo limitar la aplicación de los recursos procedentes de este presupuesto extraordinario á la realización de un plan de obras de puentes, formado exclusivamente con los datos recogidos, porque no reflejan exactamente las verdaderas necesidades de las diferentes provincias. La desigualdad del número de proyectos que tiene cada una en tramitación es consecuencia de otras causas distintas, de las cuales la principal es que esos estudios requieren largos y penosos trabajos de gabinete, y mientras determinados servicios pueden dedicar á ellos el personal necesario, hay otros que no se encuentran en condiciones de hacerlo. De modo que si se juzgase por los expresados datos de la importancia de cada obra para formar un plan de conjunto, resultarían probablemente postergadas obras de urgente necesidad, privando á las provincias correspondientes de la esperanza de verlas realizadas en un plazo de diez años.

Por otra parte, si se prescinde de tener en cuenta esos datos, no hay medio de llegar á formar un plan justificado, ni de deducir el crédito necesario para realizarle, porque no se trata de obras á las que pueda aplicarse un precio medio deducido con alguna aproximación.

Estas consideraciones han obligado á prescindir, por el momento, de presentar el plan de obras de esta clase, que debe redactarse con detenimiento al mismo tiempo que el de carreteras y con sujeción á las bases propuestas en el articulado de la ley, las cuales tienden á dar la preferencia en primer término á los puentes que tienen por objeto evitar interrupciones al tránsito de carácter permanente; y entre éstos á los que debe suponerse que sirven á un tráfico más activo, por estar construída la carretera á que pertenecen, fijando en cada caso el orden de prelación por la subvención con que ofrezcan contribuir á su realización las comarcas interesadas.

Si se tienen en cuenta las bajas ordinarias de las subastas, los recursos que pueda proporcionar la cooperación de los Municipios y las obras que, á pesar de estar tramitándose, deban ser segregadas al depurar el plan, es de esperar que con las 14.676.400 pesetas que se solicitan, se podrán construir todos los puentes de más urgente necesidad; pero debe preverse el caso de que no resulte suficiente aquella cifra por la importancia de los presupuestos correspondientes á las obras que están sin estudiar, y á este objeto se incluye en el articulado de la ley la autorización necesaria para poder saldar el déficit que se presente con los créditos destinados á la construcción de carreteras y, recíprocamente, porque los puentes pertenecientes á carreteras no empezadas y que no figuren en el plan especial, deben subastarse con éstas, lo cual pudiera dar origen á un déficit en la consignación relativa á carreteras que, á ser posible, debe saldarse con los sobrantes que resulten de la destinada á puentes, puesto que es debido á la construcción de estas obras.

Reparación de carreteras.

La deficiencia de créditos legislativos con destino á la conservación de carreteras y el aumento de desgaste de los firmes, debido á la mayor circulación motivada por el progreso del tráfico industrial y comercial, han producido, como consecuencia, el mal estado de vialidad en que se encuentran muchas de las carreteras del Estado, cuyas deficiencias se hacen hoy más perceptibles á causa del desarrollo adquirido por el automovilismo, que exige á estas vías un grado de perfeccionamiento cada vez mayor y un esmero extraordinario en su conservación, para mantener un grado de tersura en la superficie á que no era necesario llegar para los vehículos ordinarios.

Se puede hasta dejar de hacer obras nuevas de carreteras; pero no pueden ni deben abandonarse las ya construídas; por el contrario, es indispensable mejorarlas cada vez más, empezando por reparar las que se encuentran en peores condiciones, como punto de partida indispensable para perfeccionar su conservación.

En el presupuesto de 1888 á 1889 se consignaban 22 millones de pesetas para la conservación y reparación de los 29.000 kilómetros de carreteras que en aquella época estaban á cargo del Estado; y con el presupuesto corriente de 20 millones de pesetas (dos menos que en 1889), debe atenderse á los 41.636 kilómetros hoy existentes, ó sea á 12.536 kilómetros más que en aquella época.

La consignación que correspondía por kilómetro de carretera en 1888-89 era de 750 pesetas, que ha quedado reducida en la actualidad á 480 pesetas. Estas cifras explican por sí solas las deficiencias que todos lamentamos, á pesar de los perfeccionamientos que se han ido introduciendo en la conservación con el empleo de los rodillos de vapor, cuyo número asciende ya en la actualidad á 46, distribuidos en 39 provincias, y de la mayor atención que se presta ahora á este servicio.

Francia, sin descuidar nunca la conservación, evitando cui-

dadosamente las reparaciones, siempre costosas y molestas al tránsito, tiene una consignación de 926 francos por kilómetro para los 38.179 kilómetros que comprende la red del Estado.

Holanda, aunque tiene poco tránsito por sus carreteras á causa de hacerse por sus canales la mayor parte del tráfico, y aunque el ancho de aquellas vías es inferior al de las nuestras, puesto que oscila entre 3 y 6 metros, dedica, desde 175 florines en unos distritos á 309 en otros, ó sean 367,50 y 648,90 francos, respectivamente, por kilómetro.

En Bélgica, la consignación por kilómetro en el año 1907 ha sido de 818,70 francos, cuando en el año 1891 sólo era de 367,50 francos, y aun se propone en el próximo presupuesto un aumento de consignación, por considerar deficiente aquella cifra para el grado de perfeccionamiento que hoy requiere la conservación de las carreteras.

En la parte alemana de Alsacia y Lorena, cuyas carreteras se encuentran en excelente estado, el gasto kilométrico de conservación es de 800 francos, tanto para la red del Estado como para las carreteras regionales que conservan los Departamentos, y 582 francos para las que están á cargo de los Municipios.

Rusia, país que se ocupa mucho en la actualidad de la mejora de las vías públicas, imitando á Francia, su maestra, gasta en conservación de carreteras 1.105 francos por versta, ó sean 1.035 francos por kilómetro.

Hungría tenía en 1906 un gasto de conservación de 799 francos por kilómetro en su red del Estado y 591 en la red departamental.

Inglaterra, en la que sus condados disfrutan de una gran autonomía y conservan las carreteras de distinta manera, ha invertido grandes sumas en los últimos años para colocar estas vías de comunicación en el grado de perfección que requiere el progreso incesante de los medios de locomoción. El condado de Essex gasta, por término medio, 4.160 francos por kilómetro; el de Redford, 3.000; el de Chester, 2.640; el de Boroum, 1.300; el de Kent, 6.400; el de Lancaster, 6.000; el de Sahop, 1.390; el de Warwink, 2.750, y así sucesivamente. En los condados próximos á Londres, el aumento de gastos de conservación en los últimos cinco años llegó al 35 por 100, siendo sólo en el de 1907 de 45 por 100.

Esta diversidad de costes ha hecho decir á M. Ballois-Heroc, Vicepresidente y Tesorero de la *Motet-Union* en el último Congreso de carreteras de París, que el problema de la conservación de estas vías es importantísimo, y que no puede ni debe resolverse por los condados y parroquias, sino que ha de concentrarse bajo una autoridad central, por ser un servicio nacional, lo cual demuestra que, á pesar de aquellas crecidas sumas, queda aún bastante que hacer en esta nación para colocar sus carreteras en las debidas condiciones.

Los Estados Unidos, que, en general, tienen en muy medio estado esta clase de vías, vienen, desde hace quince años, haciendo grandes esfuerzos para mejorar y organizar los servicios de conservación, teniendo desde 1894 en el Ministerio de Agricultura un personal técnico especial, que cede á las Autoridades locales para el arreglo de carreteras, á fin de que puedan servir de modelo.

Para estas atenciones dedican anualmente 398.857.589 francos, no siendo posible deducir la cifra exacta del coste kilométrico á causa de la deficiencia de sus estadísticas, por no estar centralizado el servicio, de la diversidad de condiciones de aquellos vastos territorios y de la falta de uniformidad en las dimensiones y sistemas de construcción de las carreteras.

Italia viene á gastar 715 liras por kilómetro, y á pesar de esto hay todavía bastantes deficiencias en la conservación, motivadas por las condiciones topográficas y climatológicas del país, muy parecidas á las del nuestro.

De todos estos datos resulta que España es de los países que menos recursos han empleado en el sostenimiento de su red de carreteras, á pesar de lo desfavorable del clima con relación al de la mayoría de las naciones de Europa, y estas deficiencias

han dado lugar á que no reponiéndose los desgastes del firme, haya desaparecido éste en su mayor parte en las carreteras que tienen algún tránsito y que resulte de urgente necesidad acudir á su reparación en un plazo lo más breve posible, como primera medida, sin prescindir del aumento de los créditos para conservación en los presupuestos ordinarios, conforme se ha hecho con el presentado para 1910, al que se lleva un aumento de 5 millones de pesetas.

De los datos suministrados por las Jefaturas de Obras públicas sobre las carreteras que necesitan reparaciones más ó menos importantes, resulta indispensable reparar 4.921 kilómetros, que precisan un crédito de 19.283.574,66 pesetas, el cual puede distribuirse en cinco anualidades á razón de 3.856.720 pesetas.

Con estas cifras viene á resultar un término medio de pesetas 3.759,50 por kilómetro, sin tener en cuenta las 783.011,39 pesetas necesarias para la reparación de varios puentes y obras de fábrica.

Este plan ha de rectificarse en la forma que se propone en el articulado de la ley, para tener en cuenta las alteraciones que durante el año puedan ocurrir, bien por haberse reparado algunas obras con cargo al presupuesto ordinario, bien para adicionar aquellas que hayan sufrido desperfectos en este período ó para subsanar las omisiones que hayan podido cometerse por la premura con que se ha tenido que recoger estos datos.

Las razones que se han tenido en cuenta para fijar las bases á que ha de ajustarse la rectificación del plan de reparaciones son las mismas que antes se han detallado al tratar de la formación del plan de obras nuevas de carreteras.

Caminos vecinales.

El complemento indispensable de la red de carreteras son los caminos vecinales, destinados á poner en comunicación con aquellas vías hasta los más insignificantes centros de producción y de consumo.

Cuando la red de carreteras generales ha llegado á alcanzar una extensión como la que tiene la nuestra, hay que preocuparse de estudiar un plan bien meditado de caminos, y buscar forma más conveniente para realizarle rápida y económicamente.

.....
(*Se justificaba por comparación con el extranjero la necesidad de estas vías; pero como no se consignaba partida, omitimos dichas consideraciones si bien eran muy interesantes.*)

Por todas estas razones, no se ha considerado procedente traer al presupuesto extraordinario créditos para cuya inversión no existe la preparación debida, pero este Ministerio no olvida que en la resolución del problema de la construcción de vías secundarias lleva España medio siglo de retraso, y se propone acometer su resolución tan pronto como se apruebe la nueva ley de Régimen local, tomando los recursos de los presupuestos ordinarios, ya que el ejemplo de los demás países demuestra que no son necesarios grandes sacrificios por parte del Estado para llegar á implantar este servicio.

Presupuesto extraordinario para obras y servicios de ferrocarriles.

Los créditos que se solicitan por este concepto han de destinarse á la construcción de las líneas de Betanzos á El Ferrol, Huesca á Francia por Canfranc, Ripoll á Puigcerdá y Lérida á Saint-Girons por el Valle del Noguera-Pallaresa y á las reparaciones extraordinarias y adquisición del material indispensable para normalizar la explotación de las líneas de Peñaranda á Salamanca, Puebla del Híjar á Alcañiz y Vitoria á Salinas, cuya explotación corre á cargo del Estado, por haberse incautado de ella á consecuencia de la caducidad de las concesiones correspondientes.

(*A continuación se expone el detalle por líneas.*)

El total resultante de 38 498.093 pesetas es, en realidad, una cantidad mínima, porque si el Estado se viese obligado, por falta de concesionario, á construir por administración las líneas de Ripoll á Puigcerdá, y Lérida á Saint-Girons, para cumplir los compromisos internacionales, tendría que invertir:

Para la de Ripoll á Puigcerdá.....	18.109.551,11
Para la de Lérida á Saint-Girons.....	62.091.978,35
TOTAL PESETAS.....	80.201.529,46
y como las cantidades consignados con destino á subvencionar estas líneas suman.....	29.500.000
resultaría un exceso de gasto para el Estado de..	50.701.529,46

Ferrocarriles secundarios y estratégicos.

La vigente ley de 26 de Marzo de 1908, que garantiza un interés hasta del 5 por 100 sobre el capital invertido en la construcción de ferrocarriles secundarios y estratégicos, ofrece resultados muy lisonjeros, que es de esperar que conduzcan en breve plazo á resultados prácticos.

Se está todavía en el período de preparación para la aplicación de la ley, cuyos trabajos son objeto de preferente atención por parte de este Ministerio.

(Como no se consignó partida omitimos la copia de las consideraciones que se exponían.)

Se deduce de lo expuesto que no hay todavía ningún proyecto en condiciones de subasta y que no es fácil precisar la fecha en que puedan abrirse á la explotación las primeras líneas de esta clase que se construyan. Como hasta entonces no será aplicable la garantía de interés, resulta imposible fijar ahora los créditos necesarios para esta atención, que, por otra parte, han de tener en su inversión un carácter de permanencia que aconseja incluirlos en los presupuestos ordinarios mejor que en este extraordinario, cuya aplicación se contrae á un limitado número de años.

Obras de puertos.

Es evidente la importancia y la trascendencia para el servicio general del país y para el desarrollo de su riqueza el fomentar las obras de puertos, por lo que las mismas se relacionan con el crecimiento del tráfico general y el aumento, por tanto, de la importación y exportación de los productos y de toda clase de mercancías que ingresan en los puertos ó parten de nuestras costas por medio de la navegación.

Para contribuir á dicho objeto se formula un presupuesto de gastos extraordinarios para dichos servicios, durante nueve años, los cuales, unidos á los que deban realizarse en el mismo período y figurar en los presupuestos ordinarios, den por resultado el poder terminar las obras de los puertos que luego detallaremos; el emprender y terminar en totalidad ó en parte las obras de los puertos ya proyectados ó estudiados, y el proyectar y estudiar las de otros puertos que asimismo se especificarán.

Para dichos efectos, dividimos las obras de referencia en los diferentes conceptos que para ellos se fijan en los presupuestos ordinarios en el respectivo capítulo de Navegación Marítima, para los puertos.

Dichos conceptos se refieren á las cantidades que se estiman necesarias para

Estudios y formación de proyectos.

Obras nuevas por contrata y por administración y dragados.

Conservación y reparación.

Subvención á las Juntas de obras de puertos.

Ídem á las obras de los puertos de África.

Las cantidades que habrán de dedicarse para cada uno de dichos conceptos en el presupuesto extraordinario se han determi-

nado por la diferencia ó exceso de la totalidad que se estima necesaria para dichos servicios sobre las respectivas cantidades que en el presupuesto ordinario para 1910 se han fijado para los mismos, y suponiendo que en los dos primeros años (á que se aplique el presupuesto extraordinario) se dedique, en cada uno de ellos, un millón de pesetas más que en cada uno de los siete años siguientes del período á que se refiere dicho presupuesto extraordinario.

El detalle del indicado presupuesto es para cada año el siguiente:

Años.	Pesetas.
1910.....	8.950.000
1911.....	8.950.000
1912.....	7.950.000
1913.....	7.950.000
1914.....	7.950.000
1915.....	7.950.000
1916.....	7.950.000
1917.....	7.950.000
1918.....	7.950.000
	73.550.000

Para la justificación de dichas cantidades hemos tenido en cuenta las obras y servicios de los puertos que se hallan en construcción, tanto en la Península como en Baleares y Canarias y en el Norte de África; su estado actual y la probabilidad de la terminación de todas ó de parte de dichas obras durante el indicado período de los nueve años, así como las obras de los que ya tienen proyectos aprobados ó se han estudiado; estimándose, por último, los gastos que podrán realizarse para proyectar y estudiar las obras de los puertos que siendo de interés general no han podido estudiarse hasta ahora, pero que podrá serlo en el referido período.

La distribución de las cantidades anuales antes citadas en los diferentes conceptos para los servicios de puertos es la siguiente:

Para cada uno de los años de 1910 y 1911:

	Pesetas.
Para estudios y formación de proyectos.....	270.000
Para obras nuevas por contrata y por administración y dragados.....	3.500.000
Para conservación y reparación de las obras.....	380.000
Para subvenciones á las Juntas de Obras de puertos, á excepción de las de África.....	3.000.000
Para ídem á las Juntas de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas.....	800.000
Para la adquisición de dos trenes de dragado.....	1.000.000
Suma total para cada año de 1910 y 1911.....	8.950.000

La distribución de las cantidades de 7.950.000 pesetas asignadas para cada uno de los siete años, para completar el período total, es la misma que la establecida para los dos primeros años en los diferentes conceptos antes citados, suprimiendo tan sólo la cantidad de un millón de pesetas que se asigna para la adquisición de un tren de dragado en cada uno de los dos primeros años; pues se supone que bastará adquirir dos trenes de dragado de rosario y de succión, de sistema mixto, para subvenir á las necesidades de la limpia de los puertos en las costas Norte y Noroeste de la Península y en la costa Este, y donde no existen Juntas de obras que cuenten con dichos medios de limpia.

El plan de las obras de los puertos para la terminación de algunos de ellos, para emprender y terminar la de otros en totalidad ó en parte, en el referido período de nueve años, así como para proyectar y estudiar las obras de los en que así pueda efectuarse, se refiere á los puertos que á continuación se expresan:

1.º Terminar los puertos de Barcelona, Castellón, Alicante, Denia, Cádiz (en parte), Motril, Ayamonte, Marín, Bouzas, Músel, Pravia y Castro-Urdiales; Santa Cruz de Tenerife, Sardina, San Marcos de Icod, Santa Cruz de la Palma, Espíndola y Arrecife, en *Canarias*; y Melilla y Chafarinas y parte del de Ceuta, en *África*.

2.º Emprender y terminar en totalidad ó en parte las obras de los puertos de Plencia, Guetaria, Zarauz, Santoña, Laredo, Muros, Cesures, Santa Eugenia de Ribeira, Villagarcía, Algeciras, Adra, Blanes y Candus; los de San Sebastián, Puerto de Cabras y Martianes, en *Canarias*, y el de Ibiza, en *Baleares*.

3.º Proyectar y estudiar el puerto de Santurce, en Vizcaya; Vivero, en Lugo; Carril, en Pontevedra; Isla Cristina, en Huelva; Tarifa y Puerto de Santa María, en Cádiz; Torrevieja, en Alicante; Burriana, en Castellón; Ametllá, en Tarragona; Abona y Arrieta, en *Canarias*, y las obras del de Alhucemas y el de Gomera, en *Africa*.

Para atender á dichas obras, se destinarán en el presupuesto extraordinario los 73.550.000 pesetas, en los nueve años; de ellas, 37.350.000 para los puertos á cargo *directo del Estado*; 34.200.000 para aumento de la subvención anual de los puertos á cargo de Juntas, y 2 millones para adquisición de dos dragas mixtas, de rosario y succión.

Además, se deberán dedicar en los respectivos presupuestos ordinarios, durante los nueve años, la cantidad de 40.347.000 pesetas para las obras á cargo *directo del Estado*, y 73.350.000 para las subvenciones á Juntas de Obras de puertos, tomando por tipos los establecidos y propuestos para cada concepto de los servicios de puertos, en el proyecto de presupuesto ordinario presentado para el año de 1910 (para el cual se propone la cantidad de 12.633.000 pesetas).

Es decir, que, en tales supuestos, con la cantidad de pesetas 113.697.000, en los nueve años que se incluyeran en los presupuestos *ordinarios*, y la de 73.550.000 en el *extraordinario* para el mismo período, ó sea un total de 187.247.000 pesetas por ambos conceptos, podrían completarse y realizarse la mayor parte de las obras de puertos necesarias en la Península, Baleares y Canarias, y en *Africa*, para atender debidamente á tan importante servicio.

Todo lo cual se detalla, por conceptos, en el siguiente estado-resumen:

ESTADO-RESUMEN de los presupuestos ordinario y extraordinario que se proponen para los servicios de puertos durante un plazo de nueve años.

CONCEPTOS	Presupuesto ordinario. — Pesetas.	Presupuesto extraordinario. — Pesetas.	SUMAS — Pesetas.
Para el año de 1910.			
1.º Para estudios y formación de proyectos.....	80.000	270.000	350.000
2.º Para obras nuevas por contrata, por administración, dragados y adquisición de boyas y otro material....	3.675.000	3.500.000	7.175.000
3.º Para conservación y reparación de las obras.....	470.000	380.000	850.000
4.º Subvenciones á las Juntas de obras de los puertos, á excepción de las de <i>Africa</i> .	6.600.000	3.000.000	9.650.000
5.º Para ídem á las Juntas de los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas.....	1.500.000	800.000	2.300.000
6.º Para la adquisición de un tren de dragado.....	»	1.000.000	1.000.000
7.º Subvención para las obras de la corta de Tablada en la ría del Guadalquivir...	250.000	»	250.000
8.º Idem para la Sociedad de Salvamento de Naufragos.	5.000	»	5.000
9.º Idem para la Comisión permanente internacional de los Congresos de Navegación.....	3.000	»	3.000
Totales para el año 1910...	12.633.000	8.950.000	21.583.000

CONCEPTOS	Presupuesto ordinario. — Pesetas.	Presupuesto extraordinario. — Pesetas.	SUMAS — Pesetas.
Para el año de 1911 (iguales cantidades que para el presupuesto de 1910)	12.633.000	8.950.000	21.583.000
Para el año de 1912, igual cantidad en el presupuesto ordinario que en los dos anteriores y un millón de pesetas menos en el extraordinario.....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1913, igual al anterior de 1912.....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1914, ídem íd....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1915, ídem íd....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1916, ídem íd....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1917, ídem íd....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
Para el año de 1918, ídem íd....	12.633.000	7.950.000	20.583.000
RESUMEN GENERAL.....	113.697.000	73.550.000	187.247.000

Obras hidráulicas.

La conveniencia de realizar, dentro del más breve plazo posible, todas aquellas obras del plan de canales y pantanos de que se tienen ya datos suficientemente exactos para apreciar el importe de su coste y el plazo de ejecución que reclaman, así como la necesidad de redactar los presupuestos anuales de obligaciones con cifras de sencilla y rápida justificación; permiten formular detalladamente las cantidades que anualmente reclama la ejecución de cada una de las obras que se encuentran actualmente en ejecución, así como las de aquellas que están en condiciones de poder emprenderse en breve.

A dicho efecto se han redactado los estados que se acompañan, relativo uno á pantanos y canales y otro á las obras de encauzamiento y defensa, aunque viene siendo práctica constante el englobar ambas dentro de un mismo artículo del capítulo general de Obras hidráulicas.

No se hace otro tanto con lo que se refiere á estudios de dichas obras, ni á los gastos de reparación, conservación y explotación, por no admitir estos conceptos que pueda formularse con gran anticipación el importe á que pueden ascender en varios años sucesivos, ya que ello depende de la marcha que llevan las obras de ejecución.

Tanto en el plan de pantanos y canales, como en el de defensas y encauzamientos, se han agrupado las obras por Divisiones hidráulicas, consignándose para cada obra, además de la superficie regable para las del primer grupo, la provincia en que radica, su coste probable, los gastos realizados hasta fin de 1908, lo que resta por ejecutar en igual fecha y las cantidades que conviene invertir en el año corriente y sucesivos hasta su terminación.

Se ha tenido en cuenta, dentro de las condiciones en que cada obra se realiza, no solamente la cantidad que es racionalmente posible gastar cada año en ella, según el estado de adelanto en que sucesivamente se van encontrando, sino también la conveniencia de invertir oportunamente los recursos disponibles en beneficio del resultado económico.

Para ello se ha partido del principio de que las obras se encuentren, dentro del menor plazo posible, en condiciones de desarrollo normal, supliendo con un presupuesto extraordinario para 1909 las deficiencias originadas por la escasez de recursos en años anteriores y de consignación en el actual año.

Otro tanto podrá hacerse en años sucesivos, si los recursos ordinarios no llegasen á cubrir la cifra que para cada año se presupone, bastando entonces consignar, como presupuestos extraordinarios, las diferencias entre las cifras del plan y las del presupuesto ordinario correspondiente.

Se ha limitado á ocho años el plan, porque los datos de que actualmente se dispone no permiten fijar, con la conveniente exactitud, el coste de otras obras del plan general ni su plazo de

ejecución, estimando preferible consignar en cada año una cantidad alzada que permita emprender obras no comprendidas en las relaciones que se acompañan y que puedan hallarse en condiciones de ser ejecutadas.

Algunas de las obras que se enumeran no podrán quedar terminadas en el último año del período adoptado, ni se consignan las anualidades que para ello faltan. Por ser pocas en número y porque es de esperar que antes de llegar á 1916 se formule nuevo plan para otro plazo más ó menos largo, se ha prescindido de aquel dato, que no es difícil de deducir por la comparación de la suma de las anualidades con el importe del coste total.

Al final de cada uno de los dos estados se ha consignado la cifra á que prudencialmente ascenderán en cada año los gastos de inspección y dirección de las obras, teniendo en cuenta las que deben ser ejecutadas por Juntas de Obras y las que lo han de ser por el sistema directo de administración.

Aunque en la apreciación de la cantidad que se ha de invertir en cada obra se han tenido en cuenta todas las circunstancias de orden técnico y material que han de concurrir en su ejecución, otro orden de circunstancias puede ser causa que no sea posible todos los años y para cada obra invertir la cantidad señalada; y por el contrario, que otras obras admitan en beneficio suyo y de economía para el Estado mayor adelanto de trabajo.

Debe preverse tal contingencia, estableciéndose, en el caso de aprobación del plan, la facultad del Ministerio para modificar oportunamente, dentro de cada año, la distribución de la cifra total del capítulo correspondiente, con objeto de atender preferentemente á cualquiera de los servicios incluidos en el plan que por circunstancias especiales lo reclamen, siempre que no sea posible invertir iguales cantidades en otros servicios del mismo plan.

Para la mejor inteligencia del plan se acompañan los planos de las diferentes Divisiones hidráulicas, en los que se han señalado de color rojo todas las obras que componen el actual plan general, prescindiéndose, para mayor claridad, de indicar cuáles son las que se encuentran actualmente en ejecución, por ser fácil deducir esta circunstancia de los cuadros ó estados de distribución de créditos.

(Por falta de espacio copiamos sólo los totales de dicho cuadro detallado por obras.)

Superficie regable.....	321.405 hectáreas.
Coste probable adelantado por el Estado.....	123.643.200 pesetas
Gastos realizados hasta fin de 1908.....	9.010.140 »
Resta por ejecutar en fin de 1908.....	114.633.060 »
Importe de obras á ejecutar con cargo á la consignación de los presupuestos del Ministerio.	

Año 1909:	
Con cargo al presupuesto ordinario.....	3.219.944 pesetas.
Con cargo á un presupuesto extraordinario.....	3.586.550 »
Año 1910.....	8.414.300 »
Año 1911.....	14.629.025 »
Año 1912.....	15.836.805 »
Año 1913.....	16.409.875 »
Año 1914.....	15.585.274 »
Año 1915.....	14.692.397 »
Año 1916.....	13.381.850 »

Alumbrado y balizamiento

La reforma y complemento del alumbrado y balizamiento marítimos de nuestras costas ha sido emprendida por los dos trozos que más interesa mejorar á causa de la intensa navegación que en su proximidad existe, la costa del Noroeste y el estrecho de Gibraltar, ambas de importancia internacional que justifica la urgencia con que debe transformarse su anticuado alumbrado y establecer además señales sonoras, complemento obligado de los faros en épocas de nieblas.

Aprobados por Reales órdenes de 1.º de Marzo de 1901, 25 de Mayo de 1907 y 2 de Julio de 1904 el Plan de las costas de Espa-

ña, islas Baleares y posesiones del Norte de África, el de las islas Canarias y el de balizamiento de la costa del Noroeste, respectivamente, se encuentra en ejecución parte de él, refiriéndose este presupuesto extraordinario á las obras que es urgente ultimar.

Se comprenden en él todos los faros cuyos aparatos deben reformarse para cambiar y modernizar su apariencia, con un coste de 3.308.000 pesetas; los aparatos para los nuevos faros que deben construirse, con un coste de 1.568.535 pesetas para veinte luces, y los edificios para estos nuevos faros, que importarán 1.685.000 pesetas.

Otro grupo de obras del presupuesto extraordinario es el de balizamiento de la costa del Noroeste, que importa 520.000 pesetas, siendo treinta el número de señales, añadiéndose á este grupo el balizamiento del puerto de Mahón, por su importe de 61.000 pesetas para cinco señales.

Por último, se incluye la construcción de dos importantes faros de la costa de Marruecos: el del cabo Tres Forcas y el del cabo Quilates, de extremada importancia para nuestra Nación, por la recalada en la navegación de Melilla y Alhucemas. El importe de estos faros es de 550.000 pesetas.

El total presupuesto resultante de este plan extraordinario asciende á 7.692.535 pesetas, pero como quiera que entre las obras del plan se encuentran algunas que son de urgentísimo establecimiento, que deben comenzarse en breve, habiéndose incluido partida para ellas en el presupuesto ordinario para 1910, es indispensable consignar en este extraordinario la diferencia entre su coste total 1.500.000 pesetas y las 750.000 ya incluidas en el presupuesto de 1910.

Ascendiendo la anualidad necesaria para ejecutar el plan en seis años á 1.282.089 pesetas, se suma á la correspondiente al año 1911 la cantidad de 750.000 pesetas, para dejar terminadas las obras vigentes á que se refiere el párrafo anterior, motivo por el cual la anualidad de dicho año difiere de la de los demás años.

(A continuación se detalla el presupuesto.)

Presupuesto extraordinario del Gobierno presidido por el Sr. Canalejas.

(Año de 1910.)

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para emitir, en una ó varias veces, Deuda amortizable, en cincuenta años, con interés anual de 4 por 100, por el valor nominal que sea necesario para obtener 1.500 millones de pesetas efectivas al tipo ó tipos que se señalen. Las demás condiciones de la Deuda á que se refiere este artículo serán análogas á las preceptuadas en la ley de 26 de Junio de 1908.

Art. 2.º El producto de la negociación de la Deuda á que se refiere el artículo anterior, solamente podrá aplicarse á los objetos siguientes:

- 1.º Á retirar de la circulación las obligaciones del Tesoro emitidas en cumplimiento de la ley de 29 de Julio de 1910; y
- 2.º Á las obras y servicios que se especifican á continuación.

Servicios de Obras públicas.

Ampliación del edificio Escuela de Ingenieros de Caminos.

Carreteras y caminos vecinales.

Obras nuevas, jornales, materiales y expropiaciones y construcción de puentes, con los correspondientes proyectos; obras de reparación.

Caminos vecinales.

Terminación de los que están en construcción y de los nuevos.

Ferrocarriles.

Subvenciones concedidas por leyes especiales á los de Ripoll á Puigcerdá, Lérida á San Giron, Canfranc, y Betanzos á El Ferrol.

Subvenciones á ferrocarriles secundarios y estratégicos.

Adquisición de nuevo material y reparación del existente.

Obras hidráulicas.

Para terminar las que se hallan en curso de ejecución: Pantanos de Foix, Riudecañas, Buseo Andrade, Guadalcañin, Guadalmellato, Peñaforadada, Monera, Pessa, Belsué y otros con auxilio de las localidades interesadas.

Pantanos y canales cuyas obras son objeto de leyes especiales.

Encauzamiento del río Manzanares y obras del colector auxilio para el saneamiento de Madrid.

Navegación marítima.—Puertos.

Adquisición de un edificio para el servicio central de señales marítimas, terminación de las obras de puertos presupuestas y proyectadas que se determinen en leyes especiales, pago de obras de puertos á cargo de la Administración.

Señales marítimas.

Construcción de faros.

Art. 3.º El Ministro de Hacienda presentará á las Cortes anualmente, al mismo tiempo que el proyecto de ley de Presupuestos generales del Estado, otro especial determinando la cantidad anual que se asigna á cada Departamento ministerial, dentro de la cifra respectiva del núm. 2.º del art. 2.º de esta ley.

Dichas cantidades aparecerán distribuidas por obras y servicios, y se acompañará al proyecto el plan de obras aprobado por el Consejo de Ministros á que dichos créditos responden, con especificación del presupuesto particular de cada obra y de cada servicio, comprendidos en el mismo.

El plan será modificado en su caso á tenor de lo que acuerden las Cortes respecto del referido proyecto de ley.

Los créditos así votados se entenderán legalmente asignados á las obras y servicios del plan respectivo, y, por consiguiente, no se anularán en 31 de Diciembre de cada año, si en dicha fecha no estuviesen realizados y pagados los servicios y obras de su asignación, y, por el contrario, se anularán *ipso facto* los remanentes de crédito que resulten después de realizadas y satisfechas las obras y servicios para que se votaron los créditos.

El proyecto de ley á que se refiere el párrafo anterior comprenderá las obras y servicios de uno ó dos años; en este último caso, con separación de anualidades, de suerte que, mediante la presentación de cada proyecto, queden presupuestas las obligaciones de los dos ejercicios inmediatos siguientes.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores de este artículo no deroga los preceptos de la ley de 7 de Enero de 1908 sobre construcciones navales.

Art. 4.º No se imputarán á los créditos á que se refiere el número 2.º del art. 2.º de esta ley haberes, gratificaciones, dietas, indemnizaciones, comisiones ni otras remuneraciones de ninguna clase del personal de planta de los Departamentos ministeriales. Los gastos que por este concepto se originen de las obras y servicios á que se refiere esta ley, figurarán con los demás del personal en los presupuestos de gastos de los respectivos Ministerios.

Art. 5.º No se podrá negociar anualmente más cantidad de la Deuda á que se refiere el art. 1.º que la necesaria para producir 150 millones de pesetas efectivas. En el caso de estimarse más conveniente para los intereses del Estado, se emitirán y negociarán á la par obligaciones del Tesoro, exentas de todo impuesto ó contribución, y con las demás condiciones que oportu-

namente se determinen. Dichas obligaciones serán retiradas de la circulación con el producto de la negociación de la Deuda amortizable á que se refiere esta ley, y á este efecto se entenderá ampliada la cantidad anual de 150 millones en la necesaria para recoger las obligaciones del Tesoro emitidas en el ejercicio ó ejercicios anteriores, y por cuya cuantía se hubiese dejado de negociar Deuda del 4 por 100 en los referidos ejercicios.

El importe de las obligaciones del Tesoro, emitidas y no retiradas de la circulación en un año, se computará en la cifra de 150 millones de pesetas á que se refiere el párrafo anterior.

Si en algún ejercicio el producto de la negociación de las deudas á que se refieren los párrafos precedentes, descontando en su caso el aumento para la recogida de obligaciones del Tesoro puestas en circulación en ejercicios anteriores, fuese inferior á la suma autorizada de 150 millones la cantidad negociada de menos en dicho ejercicio, aumentará la suma anual autorizada, correspondiente al ejercicio ó ejercicios siguientes.

Art. 6.º Para realizar las negociaciones á que se refiere el artículo anterior será condición indispensable la previa aprobación legislativa de las obligaciones que hayan de sufragarse con el producto de aquéllas.

Art. 7.º Se entenderán comprendidos en la Sección tercera del presupuesto de gastos de las obligaciones generales del Estado los créditos necesarios para el servicio de intereses y amortización de las deudas emitidas con arreglo á esta ley.

Art. 8.º Los productos de la negociación á que se refiere el art. 5.º se aplicarán al presupuesto de ingresos vigente en la fecha en que la negociación se realice, con imputación á un concepto especial de la Sección quinta, que se denominará: «Producto de la negociación de deuda amortizable del 4 por 100», creada por esta ley, abonándose los gastos de emisión y negociación como minoración de ingresos.

Art. 9.º Los créditos concedidos en virtud de las leyes especiales á que se refiere el art. 3.º se entenderán comprendidos en capítulos adicionales de las respectivas secciones del presupuesto de obligaciones de los departamentos ministeriales.

Art. 10. El Gobierno dará cuenta á las Cortes, anualmente, del resultado de las negociaciones de deuda, realizada en el ejercicio inmediato anterior en virtud de esta ley, y presentará juntamente una Memoria explicativa del estado de las obras y ejecución de los servicios previstos para el referido ejercicio.

Dicha Memoria comprenderá, con la debida separación por departamentos ministeriales, la relación del estado de las obras y servicios desde los puntos de vista técnico y administrativo, indicando las obras y servicios realizados y pagados con expresión de las cantidades invertidas en los mismos, las obras y servicios realizados, pero no satisfechos, y las obras en curso de ejecución.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

El proyecto especial de ley á que se refiere el art. 3.º, relativo á las obras y servicios para los años 1911 y 1912, será presentado á las Cortes dentro de los dos meses siguientes á la promulgación de esta ley.

Madrid 1.º de Octubre de 1910.—El Ministro de Hacienda, *Eduardo Cobian*.

El presupuesto extraordinario de Fomento

(Declaraciones oficiosas del Sr. Calbetón en Octubre de 1910.)

«Ya se sabe que la cifra total de dicho presupuesto es de 1.500 millones de pesetas. De ellos se destinan 800 á Fomento, con un margen que no podrá exceder de 10 millones más.

Destino 11 millones, en dos partidas, para la construcción de nuevos edificios. Un millón será para construir un edificio anejo al Ministerio de Fomento, utilizando los terrenos que están cercados por la verja. Al nuevo local pienso llevar oficinas que hoy ocupan casas alquiladas; tal vez en su día se instale allí un nue-

vo Ministerio si, como se ha pensado, se divide en dos el de Fomento.

La otra partida de 10 millones se destina á construir en el resto de España las oficinas de Fomento que están hoy en locales alquilados.

Obras públicas.—Para la ampliación de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos destino 500.000 pesetas.

Para carreteras figuran 180 millones. Se necesitan 65 para construir más de 4.000 kilómetros que han de completar los 50.000 que habrá en España. El resto hay que destinarlo á lo que en términos técnicos se llaman soluciones de continuidad, ó sea los enlaces de carreteras ya existentes. Para puentes se necesitan 15 millones, y 20 para el pago de expropiaciones atrassadas. Tengo el propósito de que estas expropiaciones se paguen todas de una vez, para que acabe lo que considero que es causa de descrédito del Estado.

En lo sucesivo, cuando se hagan subastas de carreteras, se incluirá lo correspondiente á expropiaciones, y de esta manera no tendremos atrasos.

Para construir 45.000 kilómetros de caminos vecinales se consignan 145 millones de pesetas.

Ferrocarriles.—Tenemos tres compromisos de carácter internacional: la línea de Ripoll á Puigcerdá, la de Canfranc y la de Noguera-Pallaresa. Además, tenemos que construir la línea estratégica de Betanzos á El Ferrol.

Para estos gastos, para subvencionar líneas férreas y para la construcción de ferrocarriles estratégicos se destinan 120 millones.

Obras hidráulicas.—Se acepta totalmente el pensamiento del Sr. Gasset sobre esta materia.

El Sr. Gasset fijaba en su decreto la cifra de 100 millones.

Para asegurar la realización del pensamiento se consigna la cantidad de 120 millones.

El plazo máximo para realizar estas obras se fija en diez años.

A la canalización del Manzanares se destinan 26 millones.

En lo referente á construcción de canales, las cantidades que se fijan lo son, sin perjuicio de las que consigna el presupuesto ordinario, para obras que están en ejecución y para aquellas otras que están dispuestas por leyes especiales, como ocurre con el Canal del Ebro.

Puertos.—Se conservan los actuales con la subvención que ya tienen en el presupuesto ordinario.

Tenemos en España 140 puertos, de los cuales 127 aspiran á figurar como los más importantes. A ninguno de ellos les retiro ni una sola peseta de las subvenciones que disfrutan. Podrá suceder que á varios se las mejore. A lo que me negaré en lo sucesivo es á que se consigne en ninguna ley que tal ó cual puerto sea declarado de refugio.

Para los gastos de puertos se destinan 45 millones.

Téngase en cuenta que en esta cantidad figuran los gastos para el puerto de Melilla, y quizá tengamos que hacer también obras en Ceuta.»

Presupuesto extraordinario presentado por el Sr. Gasset.

MINISTRO DE FOMENTO DEL ACTUAL GOBIERNO
PRESIDIDO POR EL SEÑOR CONDE DE ROMANONES

(Año de 1916.)

Como publicamos íntegra la Memoria de este presupuesto en el núm. 2.143 de esta REVISTA, insertamos hoy tan sólo en el anterior resumen las cifras de los importes totales que se proponen para cada servicio de obras públicas

Terminada en el Congreso la discusión de la totalidad del presupuesto extraordinario de Fomento, á que dió brillantemente término el Sr. Ministro con un notable discurso, de que tienen ya noticia nuestros lectores por la Prensa diaria, dedicaremos á ello nuestra atención en el número próximo.

REVISTA EXTRANJERA

La fábrica hidroeléctrica de Aelfkarleby (Suecia)

(Continuación).

El estanque distribuidor, que continúa el canal inmediatamente delante de la fábrica, termina por un lado de la fábrica en una abertura para la evacuación de los hielos, y está cerrado por el lado opuesto, y en el sentido de la prolongación de la pared de la fábrica por un muro de hormigón que podrá cambiarse de lugar fácilmente si viniera á ser preciso la ampliación de la fábrica.

En el edificio principal de la fábrica de Aelfkarleby (fig. 4.^a), hay cinco cámaras para turbinas, enteramente construídas de cemento armado, y reciben el agua por unos huecos de 65 metros cuadrados de sección, próximamente, que pueden cerrarse por medio de puertas de hierro. Estas cámaras forman tres grupos de tres, dos y una cámaras, respectivamente; tienen su fondo en la cota 4,30 y el límite superior de sus muros llega á la de 24 metros.

El agua entra en ellas por encima de los dinteles situados en la cota de 9 metros y atraviesa una rejilla destinada á detener los hielos, inclinada 45°, próximamente, y sólidamente fijada sobre dos apoyos extremos y sobre uno intermedio. Esta rejilla está constituida por perfiles agrupados 7 á 7 y separados 20 milímetros entre sí.

Estos perfiles pueden calentarse por medio de una corriente eléctrica de baja tensión, y este calentamiento es suficiente para

elevantar ligeramente al pasar la temperatura del agua y prevenir su congelación en invierno, cuando su temperatura desciende á 0°. Debajo de esta rejilla es donde están instaladas las turbinas, que son del tipo horizontal y están montadas en dos grupos sobre un mismo árbol; cada grupo formado por dos turbinas está servido por una cañería aspirante única, que termina en el canal de descarga.

La sala de las máquinas eléctricas, directamente adosada á las cámaras de las turbinas, está muy cuidadosamente aislada del suelo, porque el nivel de su piso es inferior al de las más altas aguas. Los cinco alternadores que en ella se encuentran en la actualidad, y que están separados 10 metros de eje á eje, están cimentados sobre sólidos macizos de hormigón. La instalación comprende, además, una red muy completa de cañerías de llegada del aire frío á los alternadores y á los condensadores y de evacuación del aire caliente por el contacto con los órganos de las máquinas. El tejado del edificio es doble y está compuesto de una parte interior de cemento armado y un tejado exterior de tejas colocadas sobre soleras de madera. Una parte del aire caliente producido en el edificio circula entre estos dos techos y aumenta la eficacia de la calefacción de la sala de máquinas. Esta última tiene un puente móvil de 66 toneladas y de 13,20 metros de longitud, que sirve para el manejo de todos los aparatos que en ella se encuentran.

Para proteger el canal de descarga de esta fábrica, en el cual el nivel del agua varía entre 6,20 y 2,15 metros, contra el enare-