

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.

PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO

Discurso del Sr. Ministro de Fomento en el Congreso de Diputados.

El Sr. Ministro de **Fomento** (Gasset): Arraigado haco años en mi espíritu el convencimiento de que España, para lograr el desarrollo de sus intereses materiales y la potencialidad económica que ha menester, necesita grandes períodos constructivos, consagré mi labor como propagandista y mi atención como gobernante á ver realizado este ideal. Yo no sé hasta qué punto el estudio, la meditación, la tenacidad y el convencimiento pueden servir de garantía de acierto; vosotros los vais á juzgar. Llego á este momento para mí interesantísimo en mi vida pública con una grande emoción. No es, Sres. Diputados, la emoción de aquel que se promete conseguir el reconocimiento de altas calidades oratorias; yo, aunque me lo propusiera, bien sabéis que no podría lograrlo.

Mi emoción es más honda, mucho más intensa; es la emoción de aquel que cree que ha llegado el momento de dilucidar si pueden realizarse una serie de esperanzas que ha alimentado el espíritu, y de las cuales creo que pueden seguirse grandes ventajas para el país; la emoción de aquel que comprende que teniendo muy pocas condiciones, acaso se le pueda ofrecer el momento de que su nombre, muy modesto, pueda ir unido á una obra muy importante y trascendental para su Patria.

Vosotros sois los jueces; á vuestro juicio ha de rendirse el mío; pero me alienta una esperanza, y es la de que, sea favorable ó adverso vuestro fallo, habréis de reconocer que he consagrado años y años á estos estudios, que he puesto una buena voluntad al servicio de esta causa, y que he puesto también verdaderos tesoros de perseverante y tenacísima labor. Mientras la idea de desarrollar de un modo vigoroso las obras públicas en España fuera aspiración meramente personal, tenía muy poca eficacia, carecía de importancia; pero bien sabéis que el ilustre jefe del Gobierno, el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, en su discurso de Palma y en otros discursos elocuentes que ha pronunciado, recogió para el partido liberal esta bandera del desarrollo rápido de las obras públicas en España, y ahora, claro es, que lo que en mis manos y servido con mi pobre voluntad valía muy poco, cuando llega un trance como éste, lo que un Gobierno lo patrocina, y viene á conocimiento del Parlamento un plan como el que os ofrezco,

tiene mucha mayor importancia, y las esperanzas que un día en mí fueron débiles, se robustecen á la hora actual.

Podría hablaros mucho tocante á la necesidad y urgencia que España siente de que estas obras se desarrollen, pero haría algo verdaderamente ocioso, porque es tal la unanimidad de pareceres en cuanto á que es menester salvar la distancia que nos separa en este punto de los pueblos más cultos y progresivos, que yo nada he de decir; lo habéis dicho todos, estáis todos conformes.

Lo que espero demostrar, Sres. Diputados, si me asiste vuestra atención, es que aporté los medios más rápidos y más prácticos de atender á las necesidades más urgentes. ¿Cómo se ha generado esta labor? Pues atendiendo á dos puntos: uno á buscar las atenciones más perentorias y más urgentes, y otro á procurar reunir todos los elementos de conocimiento y de análisis para afrecérselo.

Hablaré muy pronto de cuáles son estas necesidades y de por qué son las más urgentes; pero quiero deciros, desde luego, que para emplear esta cantidad, muy importante para España; se han reunido en el Ministerio de Fomento y se han enviado á la Cámara para vuestro análisis antecedentes como jamás se han remitido. Iníciase la explicación sobre cualquiera de los grupos de obras de importancia, en unos cuantos párrafos de una prosa, claro es que deficiente como mía, explicando el por qué de esas necesidades; inmediatamente viene, acerca de aquel punto, una amplia Memoria técnica; después siguen á ésta los estados y las relaciones de cada una de las obras, y, por último, en muchos de los casos, en los más de los casos, existen los proyectos aprobados.

De esta suerte cualquier Sr. Diputado puede iniciarse en los párrafos de la Memoria que he tenido el honor de suscribir en la finalidad del proyecto, llegar al estudio de todos los aspectos con la lectura de las Memorias técnicas, y, por último, incluso á conocer el proyecto de la obra que pueda interesarle. A tanto se podrá llegar como elemento de análisis; de ahí no se puede pasar, no es posible exceder el número de datos y elementos de juicio que el Ministro de Fomento ha aportado á la Cámara.

Hay proyectos aprobados en buen número de obras hidráulicas; los hay en repoblación forestal; los hay en reconstrucción de carreteras, y si no vienen los de caminos vecinales es porque es imposible, porque esto depende, como luego os diré, de los concursos que hayan de celebrarse. Y estos proyectos, Sres. Diputados, ¿son, por ventura, producto de un trabajo azaroso, perentorio, rapidí-

simos, de unos cuantos meses, de estos últimos meses, como se ha dicho? No; estos proyectos, Sres. Diputados, tienen diez y doce años de una labor incesante, durante cuyo plazo se han elaborado, porque á la hora en que se dirigen tantas censuras, y á veces merecidas, á la Administración pública y á los Cuerpos técnicos—¿por qué no decirlo?—, á los Ingenieros, justo es reconocer que durante todos estos años han trabajado incesantemente y han concedido al país un caudal de elementos y de conocimientos de la mayor importancia.

A estos Cuerpos de Ingenieros quisiera yo dedicar algunas palabras desde este sitio, porque es un momento delicado, difícilísimo para las obras públicas en España. Si los recursos que se destinan, que se les ofrecen, dan buen resultado, yo creo que muy pronto el país habrá de imponerse sacrificios muy superiores al presente; y todo esto depende en buena parte de los Ingenieros al servicio del Estado, y aun cuando el Ministerio de Fomento ponga todo su celo en las fiscalizaciones que es indispensable ejercer, yo me prometo más, mucho más todavía de las fiscalizaciones que los propios Ingenieros ejerzan, porque los Cuerpos de Ingenieros del Estado deben saber que á la hora presente está en su mano acaso el porvenir de España. Si trabajan con celo y con acierto, vendrán á raudales los recursos para que España llegue á alcanzar el estado que necesita en cuanto á sus elementos materiales; si hubiera falta de celo, si hubiera falta de diligencia, entonces yo creo que, en realidad, durante muchos años nos atenderíamos á unos presupuestos ordinarios, apenas dotados, y en mucho tiempo no se podría pensar en aquellos desarrollos que tanto ansían y tanto se necesitan.

En esta situación, después de reunir todos los elementos de análisis necesarios, y dados los recursos que existen en España, fué mi primera preocupación escoger las obras más necesarias, más urgentes. Y me encontré, señores Diputados, con que es preciso tener en cuenta, en primer lugar, el estado de la viabilidad española, de sus ferrocarriles, de sus carreteras y de sus caminos, y, en segundo término, los estímulos á la producción.

Acerca del primer punto, quiero decirles que me hallé con que tiene España, según datos de 1912, 3.942 pueblos sin caminos, y de los cuales 129 cuentan más de 4.000 habitantes, 902 de 1.000 á 4.000 y 2.920 menos de 1.000 habitantes; en suma, muy cerca de 4.000 pueblos que carecen de comunicación por camino vecinal ó carretera.

Era, pues, indispensable atender, en primer lugar, á que España modificara una situación tan deplorable.

Y me encontraba con algo tan triste como esto, acaso más: con que, habiendo empleado España muy cerca de 1.500 millones de pesetas en construir carreteras, buena parte de ellas se hallan en una situación inservible, absolutamente inservible, hasta para las necesidades más rudimentarias, para dar paso á los carros de transporte; ni siquiera los productos agrícolas pueden circular por la mayor parte de los caminos.

De manera que es urgente, urgentísimo, redimir de la incomunicación medioeval en que viven á 4.000 pueblos españoles; pero es tan urgente, acaso más urgente, acudir á reconstruir esas carreteras que, después de haber gastado en ellas tanto dinero el Tesoro público, no sirven ni para las necesidades más rudimentarias de la agricultura.

Me hallé con que, después de un estudio realizado durante todo el verano, esta reconstrucción de carreteras

supone un gasto de 152 millones de pesetas, gasto, como veis, crecidísimo. Yo dije aquí hace muy pocas tardes, teniendo el honor de contestar á observaciones formuladas por el Sr. Cierva, que el Ministro de Fomento claro es que habría preferido destinar esta suma de millones á obras de mayor lucimiento, ú obras nuevas, á obras que se emprendieran ahora: pero creía, Sres. Diputados, que no realizaba labor de patriotismo ni labor seria si no empezaba por consignar estos 152 millones de pesetas para arreglar las carreteras que hoy están inservibles. (*Muy bien. —Grandes muestras de aprobación.*)

Es más; debo declarar, para que os hagáis cargo de cuál es la situación, los ratos de verdadera amargura que se pasan en el Ministerio de Fomento cuando se advierten determinados hechos. Aquí os levantáis á diario, señores Diputados, los unos y los otros, á solicitar del Ministro de Fomento algo que parece que debe hacerse en el instante mismo en que se pide, y es que esas carreteras intransitables se mejoren, se coloquen en el estado en que deben hallarse. He de citar el caso de un Sr. Diputado republicano, el Sr. Ayuso, que no hace muchas sesiones pintaba con colores muy vivos la situación en que se hallaba la viabilidad en su distrito. Pido antecedentes, informes, datos á la Jefatura de Obras públicas, y ¿sabéis lo que se me responde? Que todo aquello es exacto; que la única solución, puesto que no hay recursos, es impedir el tránsito en aquellas carreteras.

El Sr. **Presidente**: Se va á preguntar á la Cámara si acuerda prorrogar la sesión por menos de dos horas.

El Sr. **Secretario** (Barber): ¿Acuerda el Congreso lo propuesto por el Sr. Presidente? Así lo acuerda.

El Sr. **Presidente**: Continúa el Sr. Ministro de Fomento.

El Sr. Ministro de **Fomento** (Gasset): Ello suponía para mí algo que sonroja y que apena. Y yo os digo, señores Diputados, si esta es la situación, si vosotros la conocéis, si aparece corroborada por los datos oficiales, ¿qué otro medio, qué otro recurso, qué otra obligación tiene el Gobierno sino atender, en primer término, como necesidad primaria, á esto de la reconstrucción de las carreteras de España?

Creyéndolo así, como acabo de indicaros, durante todo el verano se han estado ocupando, no sólo los Ingenieros de todas las provincias, sino siete señores Inspectores, en formar la relación de las carreteras cuya reconstrucción es más urgente. Y debo advertiros que hecha esta relación obedeciendo á criterios técnicos, teniendo en cuenta el mayor tráfico y las demás circunstancias, debo advertiros, para vuestra satisfacción, que dentro de esa cifra, muy crecida, sí, pero dentro de esa cifra cabe la reconstrucción de todas las carreteras de España.

Esa era, pues, la primera necesidad que yo sentía. Inmediatamente era necesario ocuparse de los caminos vecinales, de ver cómo esos 4.000 pueblos á que acabo de aludir salen de la incomunicación medioeval en que se encuentran y viven. Á este fin, y con las aportaciones que las comarcas, á pesar de la falta de haciendas locales, van entregando al Tesoro, proseguiremos el sistema, ya adoptado con éxito, de realizar los caminos vecinales entre el Estado y los Municipios interesados. Pero me encontraba con una primera dificultad. Se trataba, Sres. Diputados, de mi propia ley, de la que tuve el honor de suscribir, y, sin embargo, he advertido una deficiencia que quiero entregar á

vuestro juicio, y es que, como estos 4.000 pueblos sin caminos vienen á los concursos y luchan con los que tienen alguna comunicación, claro es que los más pobres, que son los que aparecen absolutamente aislados, se ven casi siempre vencidos por los que son más ricos. Por eso se os propone ahora que haya dos concursos: uno destinado exclusivamente á los pueblos que viven aislados, faltos de toda comunicación, y otro para recoger tantas y tantas aspiraciones comarcales como se dirigen al Gobierno aportando cuanto pueden. Hay algunas solicitudes, Sres. Diputados, que realmente conmueven, porque hay pueblos que dicen: yo tengo unas láminas, tómalas; aquí nos reuniremos tantos vecinos y llegaremos á la prestación personal; tenemos carros, tómalos; partiremos la piedra, haremos, en una palabra, cuanto podamos, pero danos un camino que nos ponga en comunicación con España.

Todas estas ofertas hay que recogerlas; por consiguiente, se os propone, de una parte, un concurso para los pueblos que no tienen camino ninguno, y por otro lado otro concurso magno, donde se propone el Ministro de Fomento recoger todas estas loables y nobles aspiraciones del país. Por virtud de estos concursos se podrán construir 13.000 kilómetros de caminos vecinales. (*Muy bien, muy bien.*)

Al propio tiempo, y tratando también de la viabilidad española, tan defectuosa, como sabéis, porque habiendo construído (lo he dicho tantas veces que no quiero insistir sobre ello) muchas más carreteras de las que pueden conservarse, nos faltan, en cambio, esas otras modestas vías de los caminos vecinales; al propio tiempo que se reconstruyen las carreteras y se trazan estos caminos vecinales hay que consagrar atención preferente á los ferrocarriles secundarios. Para ello, aun cuando no viene en el presupuesto extraordinario, porque en él no puede tener cabida, pues es un gasto desconocido á la hora presente, pendiente está de vuestro análisis y de vuestra aprobación el proyecto de ferrocarriles secundarios, por virtud del cual yo espero, y son muchos los elementos técnicos que lo cifran en este número, yo espero que se construyan en pocos años alrededor de 10.000 kilómetros de ferrocarriles secundarios.

Había otra necesidad urgente también, y ved, Sres. Diputados, cómo no puede prescindirse de ninguno de los grupos de obras á que vengo aludiendo, había otra necesidad perentoria también, que es la referente á los puentes. Sabéis muchos de vosotros, acaso debiera decir todos, que existen carreteras, que existen caminos que en buena parte del año no pueden utilizarse por falta de puentes. Hay un número de ellos que tienen proyecto aprobado, hay otros cuyo estudio se realiza á la hora presente, pero el Gobierno os propone acudir con presteza á la construcción de estos puentes, que han de poner en comunicación caminos que muchas veces quedan inservibles por falta de ellos.

En lo que á los puertos se refiere, y me estoy ocupando, coma veis, de todo lo que hace relación con la viabilidad española, en lo que á los puertos se refiere, hemos cometido, ¿cómo diré?, idéntico error al que cometimos con las carreteras. Las grandes naciones europeas consagran todo su esfuerzo, lo acumulan para disponer de cuatro ó seis puertos que puedan rivalizar con los similares del extranjero. En cambio, ¿sabéis el número de puertos que España, país pobre, ha declarado de interés general?, 158. Es decir, que estamos en la imposibilidad absoluta de poder

llegar á tener un número de puertos, por exiguo que sea, que se hallen en las condiciones á que me refería, en las de poder rivalizar con sus similares del extranjero. (*Muy bien.*)

¿Cómo subsanar este error, que, como el de las carreteras, existe, el error de haber declarado de interés general 158 puertos? Había dos caminos: Uno, que el Estado recogiera todos los recursos que son muy cuantiosos, y que hiciera una distribución prudencial, pero yo declaro que no me atreví á seguir este camino, porque entendía que de tal modo los intereses creados habían de reclamar, que consideré que había de fracasar la obra y, por tanto, me dediqué á seguir el segundo camino, que es dirigir la política económica del Ministerio de Fomento, en materia de puertos, en el sentido de respetar las concesiones que existen para los actuales, pero recabando una suma importante de millones para que los puertos principales de España puedan llegar en un plazo próximo á hallarse en las condiciones que antes indicaba, á colocarse en situación de poder competir con los similares del extranjero. Y para llegar á esto, ¿sabéis, Sres. Diputados, cuál ha sido el criterio adoptado? ¿Por ventura el arbitrio municipal? No. Se ha hecho un gráfico, analizando debidamente el movimiento comercial de cada uno de estos puertos, y á los que han figurado en primera línea se les han consignado las cantidades que, técnicamente estudiadas, se ha creído que pueden contribuir á su engrandecimiento.

Respecto, pues, Sres. Diputados, á la viabilidad española, notad que esta primera necesidad se atiende reconstruyendo las carreteras, construyendo caminos vecinales, mejorando los puertos, construyendo ferrocarriles secundarios, construyendo los puentes. De esa manera, cree el Gobierno, considera el Ministro de Fomento, que se atiende á todas esas importantísimas necesidades.

Y vamos á lo segundo, porque al propio tiempo que es menester arreglar los medios de comunicación y locomoción en España, es indispensable estimular la producción del país.

No os digo nada nuevo; sabéis perfectamente todos que uno de los medios más eficaces para estimular la producción agrícola española, reside en el aumento del regadío. Mucho os pudiera decir sobre ello, pero os fatigaría innecesariamente, porque muchas veces lo he dicho, todos lo sabéis de antemano, muchas veces he expuesto casos prácticos para que no pudiera decirse que se trataba de retórica, sino de hechos que responden á la realidad y que todos podéis conocer y estudiar. Todos sabéis los datos que yo he publicado, los datos que á este asunto se refieren y que muchas veces he invitado; si no fuera irrespetuoso, diría que he retado á los impugnadores de estas ideas para que rectificasen los datos por mí aportados. No tengo, por tanto, para qué referirme á ellos, pero sí quisiera llamar, Sres. Diputados, vuestra atención acerca de cierto paralelismo que podemos y debemos establecer con un pueblo europeo que tiene clima análogo al nuestro y cultivos muy parecidos; Italia, en fin. En Italia, Sres. Diputados, se ha atendido con tanto cuidado, con tanto celo, durante muchos años á estas cuestiones, que con la mitad de superficie territorial que España, Italia ha logrado tener el 17 por 100 de sus cultivos dedicados á regadío, y nosotros solamente el 6 por 100. El regadío italiano triplica el nuestro, y así resulta que con la mitad de superficie territorial, mientras nosotros mantenemos difícilmente

20 millones de almas, Italia tiene casi el doble: 36 millones. ¿Qué supone esta triplicidad de regadío en Italia con relación á España? Pues con esa mitad de superficie cultivada, Italia cosecha 50 millones de quintales métricos de cereales, en tanto que nosotros cosechamos 32 millones.

Fijaos bien: la mitad de superficie territorial mantiene doble población, y la mitad de superficie cultivada duplica la producción. Pero tened en cuenta también que Italia ha cuidado de dedicar á regadío el 17 por 100 de sus cultivos; nosotros sólo el 6 por 100. Esos son datos que nadie puede contradecir.

Á esta necesidad tan evidente se atiende, en primer término, empezando por las obras en construcción, que no pueden demorarse; en segundo lugar, se acometen obras que, teniendo proyectos aprobados, tienen también aportación de las comarcas respectivas, á las cuales benefician, y se atiende á un tercer grupo de las que todavía no tienen ultimados sus estudios, pero sí ofertas, y hasta un cuarto grupo, porque no podemos cerrarnos á la posibilidad de que una comarca ofrezca auxilio para una obra que, en realidad, sea de utilidad positiva, y también á este cuarto grupo se consagra una cantidad. La cifra destinada á este aumento importantísimo de regadío es también muy considerable: asciende á 262 millones de pesetas; pero con este dinero puede alcanzarse que el regadío en España aumente en 800.000 hectáreas, bastante más de la mitad de las que ahora están dedicadas á los cultivos de aquella clase.

Como estímulo á la producción, no podía el Gobierno olvidar, y no lo ha olvidado, aun cuando no le consagre toda la cantidad que hubiera deseado, lo referente á la repoblación forestal. En este asunto cuanto se hace es por virtud de proyectos aprobados, estudiados, no en unos meses, sino en varios años, por los Ingenieros de Montes. Nuestra situación en este punto, Sres. Diputados, es verdaderamente lamentable. Fijaos en que, de 8.152 montes públicos, sólo hay 900, con 800.000 hectáreas, que están deslindados, y de éstos, sólo 150 repoblados.

La situación, pues, no puede ser más deplorable, y, en cambio, por virtud de los proyectos aprobados y estudiados durante años por Ingenieros de Montes, esta situación se modifica sustancialmente, esencialmente, porque no quiero fatigaros, pero conviene que sepáis que por este presupuesto se ofrece el deslinde y el amojonamiento de 696.000 hectáreas, á las cuales se destina 1.500.000 pesetas; y aparte de una suma de ventajas que sería fatigoso enumerar y que vosotros apreciaréis en la Memoria que he de facilitar á los señores taquígrafos para su inserción en el *Diario de las Sesiones*, aparte, digo, de una suma de ventajas muy considerables, quiero manifestar que se destina á los trabajos hidrológico-forestales la cantidad de 15.300.000 pesetas, con proyectos todos ellos aprobados y detenidamente estudiados; de modo que esta situación verdaderamente insostenible de los montes públicos se modifica de modo muy notable.

En este presupuesto también se dispone de cantidades para la enseñanza técnica agrícola; se destina al desarrollo de la cabaña española suma de consideración y de importancia también, que harto la ha de menester; se consagra, por último, más de un millón á las exploraciones mineras que tanto provecho pueden reportar.

Me importa consignar que para todas las obras de que vengo hablando se ha escogido un criterio de selección

que no es el arbitrio ministerial; en las obras hidráulicas, la aportación de la comarca, claro es que en relación de riqueza á riqueza, porque acaso una comarca pobre, cuando hace una aportación de dos, realiza mayor esfuerzo que una rica que ofrece 20.

Pero, en fin, no elige el Ministro de Fomento, no escoge el Ministro. La realidad misma y la ayuda de cada una de las comarcas es lo que ha de realizar la selección. En los caminos vecinales ocurre lo propio, y en los ferrocarriles secundarios los concesionarios serán los que han de elegir dentro del plan establecido. De suerte que sólo queda al arbitrio ministerial un punto, un extremo que hasta aquí dependía de ese arbitrio y es la selección de las carreteras que han de subastarse. En este punto yo he podido elegir un determinado criterio y mantengo el *statu quo*, mantengo la libertad de elección para el Ministro; pero, ¿sabéis por qué? Porque me encuentro con que hay una falta de justicia distributiva en relación con algunas comarcas, en que la desproporción es abrumadora. Los últimos tienen que ser los primeros, Sres. Diputados, y es menester dejar libre esa elección, precisamente para poder llevar á las comarcas necesitadas el auxilio que necesitan del Estado. (*Muy bien, muy bien.—Grandes aplausos en la mayoría.*)

Estas son, Sres. Diputados, las bases y líneas generales de lo que habré de explicaros. Yo creo que cuando vosotros conozcáis cada una de estas bases habréis de estar de acuerdo con el Ministro de Fomento en un extremo, y es que se atiende desde luego á lo más perentorio, á lo más urgente.

Recordad que os hablaba de la necesidad de reconstruir las carreteras españolas, ¿es que se puede posponer ó demorar? Os hablaba de la necesidad de estimular la producción nacional en los propios términos que se ha venido estimulando; y yo os digo, Sres. Diputados, que con estas bases, reconstruidas las carreteras en tres ó cuatro años, construídos y puestos en utilidad 83.000 kilómetros de caminos vecinales, construídos en pocos años, como espero, 10.000 kilómetros de ferrocarriles secundarios, ultimados los puertos, dado impulso á las obras hidráulicas, también en pocos años, y terminadas las que están en curso de ejecución, yo creo, Sres. Diputados, que todo esto, que supone una ventaja imponderable, que supone una ventaja extraordinaria, no es, yo debo ser sincero, yo debo la verdad á mi país y al Parlamento, esto no es, repito, no supone la reconstitución de España, pero supone que se habrá iniciado el período de su reconstitución. (*Muy bien.*)

Al hablaros, Sres. Diputados, de las ventajas que yo creo que pueden y deben alcanzarse en un plazo breve por virtud del programa urgente de reconstitución que el Gobierno os ofrece, no tengo para qué indicaros que, cuando hablo de estas grandes líneas que creo sustanciales, no hago referencia á que, cuando entremos en el pormenor y en los detalles, cualquiera observación, algo que pueda mejorar la obra imperfecta, claro que imperfecta siendo mía, lo habrá de recibir el Gobierno, y, por modo especial, el Ministro de Fomento con verdadero encanto, sin que pueda haber en esto nada que toque al amor propio; cualquiera reforma, cualquiera observación que demuestre y acredite que es preferible una á otra obra, la habremos de recoger con sincera satisfacción.

Ahora bien; las líneas generales, éstas á que vengo aludiendo, la necesidad de esta reconstrucción de carreteras,

la necesidad de los impulsos á la agricultura española, todo esto á que vengo refiriéndome, creo que no tendréis más remedio que reconocer, con el Gobierno, que es de una perentoriedad absoluta y que no se puede demorar una sola hora.

Pero claro está que en este momento, para mayor facilidad del debate que ha de venir tras la exposición que trato de hacer, debo recoger observaciones de un alto interés, siquiera yo deplora que esas observaciones, que creo podré rebatir fácilmente, se hayan formulado en debates fragmentarios, sin poner en relación unos con otros extremos, siquiera yo lamente que estas observaciones se hayan formulado sin que todavía se hubiera hecho un análisis y un estudio de los copiosos elementos que he remitido á la Cámara. Y digo que se han hecho sin análisis y estudio, porque es notorio que, con posterioridad á esos debates fragmentarios, se ha solicitado el envío de datos y han tenido los Sres. Diputados tiempo bastante para hacer el estudio de los que ya están en la Cámara hace varios días. Yo creo que si ese estudio, que ya se habrá realizado, se hubiera hecho con cierta antelación, no se habrían producido determinadas observaciones, y lo vais á ver, Sres. Diputados.

Si ese estudio se hubiera hecho, no era posible que, como primero y principal cargo, se dijera desde esos bancos, muy elocuentemente, que apenas ha aumentado en lo que el Gobierno propone y que se podía realizar, lo mismo con un presupuesto extraordinario, que con uno ordinario, lo que el Gobierno os presenta. No; eso no se hubiera dicho si se hubiese visto primero que los 1.073 millones de pesetas, reunidos en la forma que vienen en el presupuesto extraordinario, permiten, Sres. Diputados, hacer esa obra de conjunto, armónica, que quiere el Gobierno, no la obra fragmentaria que se hace en un presupuesto ordinario.

Ventaja de grande importancia, pero que no es la única, porque permite, el proceder de esta suerte, que muchas obras se terminen en dos ó tres años, lo cual no se consigue con el paso perezoso y lento que llevamos en el presupuesto ordinario, sin poder atender á todo lo que es preciso. Pues sólo con terminar muchas obras, como se han de concluir, en un plazo breve, la ventaja es imponderable y la economía grande. Hay economía, porque las obras ejecutadas sin solución de continuidad resultan mejor; principalmente las obras hidráulicas resultan mejor construídas y más económicas, porque los gastos generales gravan menos tiempo la construcción, y con el mismo dinero, como se realiza más económicamente, se ejecuta más obra. Pero hay más, y es que como se acaban pronto, como se terminan en un plazo rápido, la ventaja es mayor.

Yo llamo vuestra atención, Sres. Diputados, acerca de un pantano que, por cierto, ha costado muy caro, mucho más de lo que se calculó, por razones técnicas, por defectos en su cimentación: el pantano de la Peña. Una vez concluído, habiendo costado seis millones de pesetas —y lleva ya dos ó tres veranos de riego—, resulta que las cosechas de verano que ha cogido la vega de Zaragoza, que no hubiera podido coger sin este pantano, le importan más de tres millones de pesetas cada año.

Y yo os digo: imaginad que fuera perezosamente construyéndose este pantano, que se tardaran quince ó veinte años, como se tarda en construir algunos, so estarían

quince ó veinte años perdiendo tres millones de pesetas cada año, y en la suma de obras hidráulicas que pueden construirse en un período relativamente corto, de cuatro ó cinco años, cifrad lo que importarían las cosechas que en un plazo breve podrían cogerse. (*Muy bien en la mayoría.*) ¿Veis, pues, Sres. Diputados, cómo apareciendo reunidos esos 1.073 millones de pesetas, suponen una ventaja extraordinaria para el Tesoro y para el país? (*Muestras de aprobación.*)

Pero hay más; si se hubiera leído, si se hubiera estudiado este presupuesto, que no se ha estudiado y no me sorprende, ya lo dije antes (y no vea en esto ningún señor Diputado cargo alguno; yo sé cómo es menester discutir, y el agobio, la serie de trabajos y de labores que restan el tiempo, de tal forma, que no es posible consagrarse al estudio de la serie de antecedentes que yo he enviado al Congreso), pero si se hubieran estudiado, no se habrían hecho determinadas afirmaciones; por ejemplo, no se habría dicho que este presupuesto no logra nada en relación con la reconstitución, no se habría afirmado, como se afirmó desde esos bancos, que para la agricultura española no hay ni una sola peseta y está en el *Diario de las Sesiones*, porque se recogían palabras de un discurso de mi digno y querido amigo el Sr. Ministro de Hacienda, en que se hablaba de la necesidad urgente de atender á esa industria olvidada, á esa agricultura pospuesta, y se decía: «Muy bien está el discurso del Sr. Ministro de Hacienda, pero nos traéis un presupuesto extraordinario que no atiende para nada á la agricultura». Y yo digo: si se hubieran parado mientes, si se hubieran analizado esos centenares de obras hidráulicas, á las cuales se consagran 262 millones de pesetas, ¿se habría dicho eso? Pero ¿por ventura el riego en los campos no va á la agricultura, Sres. Diputados? Y cuando se piensa que hay 110 millones para construir caminos vecinales, que han de dar fácil acceso á los carros de transporte de los labradores españoles, ¿es qué la agricultura no ha de reportar beneficios de esos millones?

Y cuando se habla de los 10.000 kilómetros de ferrocarriles secundarios, que llevarán en buena parte, también, productos agrícolas, ¿es que la agricultura no tiene vínculo ni relación alguna con esos transportes? Pero ¿qué estudio se había hecho del presupuesto extraordinario para poder establecer ante el Parlamento español afirmaciones como éstas? (*Muy bien. —El Sr. Vizconde de Eza: Lo de ferrocarriles secundarios no está en el proyecto.*) Permítame el Sr. Vizconde de Eza: yo agradezco mucho su interrupción; pero yo había dicho hace un rato, S. S. no se habrá fijado, quizá no habrá prestado atención á mi pobre palabra (*El Sr. Vizconde de Eza: Absoluta*); yo había dicho que al propio tiempo que se mejoraba la viabilidad española, reconstruyendo carreteras, trazando caminos vecinales, al propio tiempo hemos presentado un proyecto de ley que está en la Cámara, aprobado ya por el Senado, referente á los ferrocarriles secundarios. Y crea S. S. que lo que buscamos es que España tenga caminos vecinales, ferrocarriles secundarios y carreteras construídas; regadío y puentes, y lo que importa poco es el conducto y el cauce por donde vengán; porque, créame el Sr. Vizconde de Eza y créanme otros Sres. Diputados, cuando el agricultor español riegue y obtenga la ventaja que ha de obtener de esto, si lleva á su hogar, próspero y feliz, elementos de vida, no volverá la vista atrás para preguntar si eso llegó á sus ma-

nos por medio del presupuesto extraordinario ó por el presupuesto ordinario; si riega, obtendrá la ventaja, que es lo que le importa. (*Muy bien en la mayoría. — El Sr. Vizconde de Iza pide la palabra.*) Y recojo también la última observación de S. S., pues acabo de decir que el presupuesto ordinario sería imposible que le dotáramos con estas cantidades. Ya me ocuparé en eso, claro está que me ocuparé, repito, en eso, y demostraré mi afirmación.

Vuelvo, Sres. Diputados, á lo que se decía de que esto no supone aumento alguno. Pues supone aumento, y muy considerable: en primer término, por la serie de ventajas que he indicado, y en segundo lugar, porque hay un aumento inicial (y ahora diré por qué es inicial) de cerca de 200 millones de pesetas. Luego, por una parte, tenemos la ventaja de encontrar reunidos los millones para poder hacer más obra y mejor, y por otra, tenemos un aumento de cerca de 200 millones de pesetas.

Pero hay más. Yo dije aquí, en una interrupción, un día, que el presupuesto ordinario tiene necesariamente, dada la elasticidad de los impuestos, que atender á una porción de elementos que han de necesitar forzosamente, inexcusablemente, su concurso. Por ejemplo, yo hablaba de la conservación de carreteras. ¿Es que creéis, Sres. Diputados, que podemos seguir como hasta aquí? ¿Es que creéis que, siguiendo como hasta aquí, podríamos decir, dentro de cuatro, de cinco ó de seis años, al país: votadme de nuevo un presupuesto extraordinario de 152 millones para reconstruir carreteras? No; y para que no nos veamos en ese triste caso, es indispensable que acudamos á conservar debidamente las carreteras, porque no hay nada peor que la insinceridad en los presupuestos; y los agobios del Tesoro y las necesidades de la Hacienda pública han hecho que durante muchos años se consagren cantidades exigüas, insignificantes, á la conservación de carreteras. Yo dije en tardes anteriores, y repito ahora, que á pesar de segregarse buen número de carreteras de la conservación, puesto que se van á reconstruir, yo no he limitado, no he reducido la consignación para conservación, sino que la he aumentado. Y claro está, lógicamente pensando, puesto que se descarga y se desgrava de esa consignación ó de ese capítulo un número importante de carreteras, parecía natural haber disminuído la consignación, y, sin embargo, la he aumentado. ¿Por qué? Porque yo creo que hay que ser sinceros al formar los presupuestos y hay que decir al país todo lo que le cuesta, todo lo que importa el conservar las carreteras debidamente. Ya ha aprobado el Senado un proyecto de ley que parece muy modesto, muy secundario, pero que implica muchos millones para el Tesoro español, porque, además de destinar en él una cantidad superior á la conservación de carreteras, se regula y se establece penalidades para los que llevan por las carreteras esas llantas que son verdaderos cuchillos que van cortando el camino y que producen un perjuicio imponderable á la Nación.

De manera que cuida el Gobierno, por todos los medios á su alcance, de llegar á una conservación de las carreteras que excuse el que tengamos que reincidir en este caso, verdaderamente triste, de solicitar del país 152 millones de pesetas, no para adelantarlo en su producción, para dar un paso de gigante con relación á determinados problemas, sino meramente para poner en condiciones de que transiten los carros y coches por las carreteras españolas.

La diferencia es tal y tanta entre lo que gastamos

nosotros y lo que gastan los pueblos que tienen las carreteras debidamente atendidas, que sólo la enumeración de las cifras basta y sobra; pero añadid, Sres. Diputados, á estas cifras las novecientas y tantas pesetas en Francia por kilómetro y otro tanto en Bélgica y hasta 2.000 y 3.000 pesetas por kilómetro en Inglaterra, que lleva la piedra de Vizcaya para arreglar sus carreteras; la diferencia, repito, es tal y tanta, que no resiste el análisis. Pero estos pueblos que tanto gastan tienen un clima permanente, húmedo, no sufren estas sequías prolongadas, asoladoras que tenemos en España.

De suerte que nosotros debíamos consignar más recursos y elementos para conservar nuestras carreteras, dado el clima de nuestro país, y, sin embargo, consignamos la cuarta ó quinta parte que esos pueblos.

Hay que decir con toda verdad la situación, porque, de otra suerte, se llevará un guarismo al presupuesto, pero no se realizará obra útil y positiva para el país. El presupuesto ordinario se tendrá que dotar, lo indiqué el otro día, de los recursos suficientes para conservar debidamente las carreteras y vendrán los aumentos que sea menester, lo cual no excusa, por tanto, que habiendo traído un presupuesto extraordinario podamos tornar la vista al presupuesto ordinario para desarrollos y desenvolvimientos que son necesarios.

Pronunció un ilustre orador de esta Cámara, al impugnar, en esos debates fragmentarios á que antes aludiera, el presupuesto extraordinario, una frase que me importa recoger, y es la de que este presupuesto extraordinario sólo supone el rótulo de la reconstitución, el rótulo de todo lo que supone en España mejoramiento, resurgimiento. La frase, como oratoria, es feliz; la ironía que envuelve es evidente; pero frente á esa frase y á esas ironías puedo yo decir lo siguiente: ¿Que tiene sólo el rótulo de la reconstitución? Y las 800.000 hectáreas que han de regarse, ¿sabe S. S. lo que representa? Pues suponen que podrían vivir 500.000 familias, que, á cinco individuos por familia, son dos millones y medio de españoles, con lo cual el mapa será el mismo, pero la población será mayor, la Patria más grande y más rica.

Con este rótulo podrá haber aquellos 13.000 kilómetros de caminos vecinales á que aludía; con este rótulo podrán trazarse 10.000 kilómetros de ferrocarriles secundarios, mejorarse los puertos, es decir, darse un gran impulso y estimular la población española y conseguir una mejora tan importante en nuestra viabilidad. (*Muy bien; grandes muestras de aprobación en la mayoría.*)

¿Les parece á los Sres. Diputados que esto no es de interés? Pues yo quiero decir á S. S. que, frente á esa ironía, yo presento esos 500.000 hogares prósperos y felices, en un día relativamente próximo, en que se hayan construído esas obras hidráulicas.

Yo comprendería, Sres. Diputados, que atacarais el plan diciendo: «Se ha equivocado el Gobierno y el Ministro de Fomento; no es urgente el reconstruir las carreteras, no es urgente el estimular la producción, por virtud del aumento de regadío; hay otras necesidades más perentorias que atender». Eso sería un argumento; pero decir que aun cuando se realicen estas mejoras y estas ventajas, por sí no suponen ni implican más que cualquier aumento sobre el presupuesto ordinario, que eso no va á producir ventajas, no lo entiendo y creo que no lo va á entender el país.

Créanme los Sres. Diputados: el país lo que desea y anhela es disponer de esa comunicación, de ese camino, de ese riego, de esa productividad, sin que le importe nada cómo ha arbitrado los medios y los recursos el Tesoro nacional; ese es asunto que atañe á los hombres políticos. Yo debo empezar por deciros, tratando de este extremo del presupuesto ordinario y extraordinario, que no tengo competencia en nada, y menos en estas cuestiones financieras; pero, sin embargo, me atrevo á poner un ejemplo. Supongamos que fuera posible, que yo creo que no lo es, llevar á un presupuesto ordinario español 152 millones para reconstruir carreteras, y doscientos y tantos para que, en un corto plazo, haya un gran número de obras hidráulicas, y para hacer los caminos vecinales; supongamos que todo esto cupiera en un presupuesto ordinario. ¿Es que creéis que puede el Tesoro español atender á estos centenares de millones con los recursos de los impuestos? No. Luego si no es posible, aunque lo llevarais al presupuesto ordinario, tendríais que atenderlo con Deuda. (*Muy bien.*)

Y ahora, ¿qué es lo que decís? ¿Que con carácter extraordinario hay que atenderlo con Deuda? Pues siempre resultaría igual, no habréis adelantado nada. Es una cuestión meramente de nombre, en la cual no podréis convenir al país, porque por muchas explicaciones que le deis, siempre resultará que si los recursos y medios para esos caminos y para esos riegos se obtienen por un presupuesto extraordinario, no se habrá restado al regadío una espiga ni se habrá añadido á los caminos un solo bache. De todas suertes las ventajas se habrán cosechado.

Quería también, Sres. Diputados, recoger alguna impugnación anticipada que se ha hecho al presupuesto que presento; quería recoger aquella observación encaminada á mantener que esas obras se adscriben á determinadas provincias. Yo, al oír esto, pensaba: con ser tan elocuente quien lo dice, con tener un talento tan claro y evidente, no ha podido estudiar esta cuestión cuando establece ciertas afirmaciones, porque, de otra suerte, ¿cómo era posible que dijera que se adscriben las obras á determinadas provincias, cuando, Sres. Diputados, todas las obras de que habla el presupuesto extraordinario, las obras hidráulicas, los caminos vecinales, los ferrocarriles secundarios, todo ello lo elige la comarca por virtud de la aportación, no el arbitrio ministerial? Sólo hay un caso que, en efecto, determinará el Gobierno, determinará el Ministro de Fomento, que son los puertos, por las razones que antes indiqué. Y ¿saben los Sres. Diputados lo que en esta elección realizada por el Ministerio de Fomento corresponde al puerto de Barcelona, que, seguramente, el impugnador quería defender? Veintidós millones.

Es decir, que se hace el cargo, se formula el cargo de que en el presupuesto extraordinario se adscriben las obras á determinadas provincias, como diciendo que se hace una elección caprichosa, y bueno es que se sepa que, en realidad, lo que ha venido á la Cámara no es esto, sino que preside un criterio de selección, por virtud del cual se construirán las obras de la comarca que más ayude, y sólo hay un caso, repito, en que toca la resolución al Gobierno, y esto por las altas razones que antes indiqué, y de ese caso corresponden al puerto de Barcelona 22 millones.

Se añadía, indudablemente por el propio vicio, á mi entender, de no haber estudiado debidamente los antecedentes que obran en el Parlamento, que no traemos pre-

paración alguna para la hora de la paz. Señores Diputados, el Gobierno ha dicho, de un modo manifiesto y claro, que precisamente el prepararnos para la hora de la paz es lo que induce al Gobierno á traer este presupuesto extraordinario; porque hay una serie de causas, Sres. Diputados, predisponentes para obligar á un Gobierno á iniciar algunos períodos reconstructivos vigorosos, como son el atraso en que estamos en relación con los pueblos cultos y productivos de Europa, como son esas estadísticas que acabo de leer de 4.000 pueblos sin caminos; pero hay una causa determinante, y es el colocarnos, para la hora de la paz, en situación distinta de aquella en que estamos, porque el Gobierno estima y cree que con el número de alfabetos que tenemos, sin Escuelas, sin caminos y en la situación en que estamos no podríamos concurrir á esa lucha económica que se avecina; lucha que ha de ser de todos los días, en la que todos los pueblos tendrán que ser beligerantes, y precisamente para eso, para prepararnos para esa hora de la paz es por lo que traemos reunidos esos 1.073 millones con objeto de iniciar la obra de la reconstitución de España. (*Muy bien, muy bien.*)

Ha sido también motivo de censura, no en el Parlamento, el número de anualidades que fija este plan, aun cuando se ha dicho, y es exacto, que en los primeros años se acumulan en mayor cantidad los recursos. Es verdad, y se acumulan por una razón: porque es menester disponer al país para la grande obra que hay que realizar; con estos 1.073 millones se iniciará la reconstitución, pero, además, se producirá otra ventaja, que es la de que el país aparecerá preparado para los trabajos sucesivos; y yo debo decir al Parlamento que si actualmente cupiera emplear, no 1.073 millones, sino aumentar considerablemente esta cantidad, de momento, en los primeros años no se podría gastar más que lo que trata de gastar este presupuesto extraordinario. ¿Por qué? Muy sencillo. En la propia reconstrucción de carreteras yo deseaba ver si podíamos llegar á terminarla en un año ó año y medio; pero no hay maquinaria, no hay contratistas bastantes ni elementos para hacerla tan rápidamente como fuera mi deseo; en cambio, en vez de hacerla en ocho años, se hace en tres. Lo mismo que digo en relación con la reconstrucción de carreteras, digo de lo que atañe á las obras hidráulicas, porque se preparan los contratistas y los elementos obreros que en tres ó cuatro años aparecerán diestros para mayores empresas.

Por eso dije ya que lo que trata de hacer este presupuesto extraordinario es iniciar no más la reconstitución nacional, de tal modo que cuando se argüía diciendo que el Gobierno, por lo visto, tenía otras miras, yo decía: pero es que ni siquiera se ha pasado la vista, no ya por la serie de antecedentes que obran en la Cámara, donde se pueden analizar las obras con toda amplitud, sino ni siquiera por esta modesta Memoria que tuve el honor de suscribir, en la cual, como verán los Sres. Diputados, se dice que «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 éxito estamos ciertos de que con el ejemplo de las ventajas que producirán los millones sembrados en la tierra española, habrá de realizar el país otros sacrificios muy superiores á los que suponen los de este presupuesto».

He dicho que se afirmaba lo contrario, que este plan

no es sino la iniciación. Es verdad. ¿Pero les parece poco á los Sres. Diputados que después de dieciocho años, desde la catástrofe colonial acá, en que venimos pregonando que es menester realizar un esfuerzo y sacrificio para iniciar la reconstitución española, les parece poco, repito, á los Sres. Diputados reunir en una mano 1.073 millones y consagrarlos á las obras públicas españolas? Que es inicial; pues no es poco iniciar, cuando, durante tanto tiempo, ni siquiera se ha empezado esta iniciación.

No puedo dejar de recoger, Sres. Diputados, un tema interesantísimo que señalaba á la consideración del Congreso mi particular amigo el Sr. Cierva: el referente á la cuestión ferroviaria. Decía S. S., no distanciándose, por cierto, de otro elocuente orador en este punto: «en el presupuesto extraordinario no vemos que se acometa esta magna cuestión»; y es verdad. Pero lo que á mí me sorprende es que personas tan ilustradas, tan competentes y tan conocedoras de estas Memorias, echen de menos que en los 1.073 millones no haya una consignación para este problema; porque no es asunto, Sr. Cierva y Sres. Diputados, que pueda resolverse con una consignación en un presupuesto extraordinario como éste; porque entre los varios medios, de todos conocidos, que existen para esa nacionalización ó rescate de los ferrocarriles por parte del Estado, sabe el Sr. Cierva que en esta situación no puede España reunir el número de miles de millones que fuera menester para ello.

Hay otro procedimiento, que ya se ha insinuado, que es el de otorgar las prórrogas de las concesiones. Yo debo decir, Sres. Diputados, que así como soy partidario de un presupuesto extraordinario en la forma que se os ofrece, á sabiendas de que se habrá de cubrir con Deuda, y de que las generaciones sucesivas más inmediatas habrán de pagarla, cosa justa, porque cabalmente esas generaciones son las que van á disfrutar, en toda su amplitud, de las obras que se proyectan, cuando estén terminadas, no considero equitativo privar á esas generaciones de los elementos principales de riqueza que han de tener, que es la posesión de los ferrocarriles, otorgando una prórroga.

De suerte que un procedimiento lo rechazo por costoso, y el otro por injusto. Me dirán los Sres. Diputados: ¿es que no hay ningún procedimiento? Claro que lo hay; por ejemplo, la ampliación del pago de las obligaciones, sin que se difiera el rescate ó la posesión de las líneas, sería una solución, obligando á las Compañías á una serie de mejoras, duplicando vías, adquiriendo material adecuado, etc., para que el día en que el Estado recoja los ferrocarriles, estén en condiciones de prestar el servicio que la vida moderna exige; pero tratándose de una materia tan importantísima, señalada á la consideración de la Cámara por el señor Cierva, yo debo decir que ni en este presupuesto puede tener cabida, ni este es quizá el momento más adecuado para abordar asunto tan magno.

Y ¿por qué? Porque harto hará el Gobierno, y harto realizarán las Empresas ferroviarias, Sres. Diputados, con resolver el magno problema planteado por las anomalías económicas de la guerra, por las dificultades y deficiencias del transporte en la hora presente. No será poco que con el esfuerzo del Gobierno y con el de las Empresas se logre vencer esas dificultades. Cada labor tiene su hora, y tiene su momento. Cuando llegue el de este problema entonces entraremos á tratar de esas importantísimas cuestiones y en su resolución.

No la ha puesto en olvido, no podía poner en olvido esta cuestión el Gobierno; ya se indica en la Memoria que no la olvida, pero que tiene que arbitrar medios; en otra forma, que tiene que ocuparse de ello en otro momento.

A mí me sorprendió, Sres. Diputados, que cuando durante tantos años se ha solicitado por todas las minorías, y especialmente por la minoría regionalista, que el Gobierno, ó los Gobiernos, trajeran un presupuesto que sirviera de impulso á las obras públicas en España, se hayan podido establecer afirmaciones como las que aquí se han hecho.

Fijaos bien, Sres. Diputados, en que cuando los Gobiernos no realizan una labor de este orden, todas las censuras se reúnen, y se dice: «Traéis un presupuesto rutinario, sesteáis en el Gobierno, no realizáis nada; se trae la obra que acabo de indicaros; por virtud de ella, fijaos bien en la suma de ventajas que el país puede obtener en un plazo próximo, y entonces vienen las negruras, y se dice: «Esto no servirá para nada». En estos pesimismos—recordadlo, Sres. Diputados—se llegó al extremo de indicar que la situación geográfica de España era deplorable. Y yo os digo: ¿No creéis, Sres. Diputados, que cuando constantemente se establecen ciertas críticas, que cuando constantemente se expresan ciertos pesimismos no es que, en realidad, existen, sino que hay algunos ilustres Sres. Diputados que se colocan en una situación política que les hace ver todo negro á toda hora? Y ¿por qué? Porque diciendo, cuando no viene la obra reconstructora, que no se hace nada, y cuando viene, que para nada ha de servir, habrá que pensar en las soluciones que vosotros queráis indicar y en que queréis recoger las funciones de Gobierno para llevarlas á vuestra comarca. Queréis cerrar todo camino, toda esperanza; pero como esto no es justo, nosotros tenemos el derecho y el deber de exponer al Parlamento y al país que esas obras, que decís que para nada sirven, suponen la serie de ventajas á que me he referido con datos, con cifras, con algo que importa más que los discursos todos. (*Muy bien, muy bien en la mayoría.*)

¡Pesimismos! Vosotros, señores regionalistas, que tanto habláis de estos pesimismos, ¿creéis, por ventura, que los merece el país?

Yo quisiera acertar é indicaros de qué suerte España, no de ahora, de siempre, de por vida diríamos, solicita y anhela esta reconstrucción nacional. Porque ese ha sido, Sres. Diputados, ideal de España desde hace cuatro centurias. ¿Qué culpa tiene el país de que los Gobiernos hayan tendenciado la política en otro sentido? Aquí, muchas veces lo he dicho, desde los procuradores en Corte, que solicitaban esos caminos, esa enseñanza obligatoria, todo lo que hoy todavía puede constituir programa de Gobierno, ¿no implicaba que España sentía ese ideal?

No son, pues, justos los oradores que atribuyen al país ciertos pesimismos, porque el país, Sres. Diputados, ha sido el primero en desear todas estas obras. En tiempo de los Reyes Católicos se dictaron ya pragmáticas obligando á construir caminos vecinales y estableciendo la enseñanza obligatoria; los procuradores en Cortes, como he indicado, no solicitaban otra cosa. Después, en todo, fuimos los primeros; en las libertades aragonesas y castellanas, copiadas en Inglaterra y luego traducidas como cosa nueva por nosotros; en industrias, en sederías, en riqueza pecuaria, en todo, fuimos los primeros, para después importarlo á España; en la propia táctica militar, creada por

Gonzalo de Córdoba, sistematizada por insignes tratadistas, y que centurias más tarde hemos traducido. ¿Qué más? A la hora de ahora, Sres. Diputados, cuando tanta preponderancia tiene el poder del sumergible, resulta que fué España el país que inventó el primer submarino.

Si en todo se adelanto España, si en todo logró señalarse en Europa, ¿qué culpa tiene el país de que los desaciertos de sus Gobiernos no hayan logrado que esos señalamientos de los caminos que importaba seguir no se hayan seguido? ¿Puede de ello culparse al país? No; el país no tiene esos pesimismo; el país no los merece; lo que merece son alientos extraordinarios; darle el modo de regar 800.000 hectáreas, de trazar esos caminos, de que se construyan esos ferrocarriles secundarios, de que exista el crédito agrícola; todo eso que os traemos en los proyectos presentados á las Cortes y en el presupuesto extraordinario, porque en esos proyectos y en este presupuesto están los medios y los elementos necesarios.

Mejorad la labor, Sres. Diputados; mejorad la obra, que á toda hora os será agradecido; pero fijaos bien por lo que atañe al plan, porque ¿es que podéis indicar obra más perentoria que reconstruir las carreteras por las cuales no se puede transitar? ¿Hay obra más perentoria que estimular la producción, regando una serie de tierras que viven en una pobreza que no puede continuar? ¿Es que no debemos acudir á la construcción de ferrocarriles secundarios, ni á trazar los caminos vecinales? Es preciso acudir á estas necesidades perentorias; lo de menos es si viene en esta ó en la otra forma, si se dota de este ó del otro modo; lo que importa es que satisfaga las necesidades del país.

Me acerco, Sres. Diputados, al final de mis observaciones y al de vuestra fatiga; pero no he de poner término á mis palabras sin recoger algunas muy elocuentes, como tuyas, de mi ilustre amigo D. Melquiades Alvarez, quien no censuró, en realidad, el presupuesto extraordinario en lo que hace relación á las obras públicas, sino que nos decía que no veía detrás de todo esto un alma, un espíritu, un ideal; que encontraba que todo esto era exclusivamente material.

Yo quisiera decir al Sr. Alvarez que cuando con detenimiento, por el estudio de varios años, hay quien, como yo, se consagra á estas cuestiones materiales, lo hace, señor Álvarez, poniendo el pensamiento en el ideal más alto de la Patria; porque yo creo que á la hora en que se construyen Escuelas (bien pronto os hablará de ello mi digno y querido amigo el Sr. Ministro de Instrucción pública) realizamos una labor de un alto ideal; yo creo que cuando mejoramos el sistema circulatorio, las vías de comunicación de España, hacemos obra de un alto ideal nacional; yo creo que cuando regamos los campos y cuando se alzan esos bancales preparamos riqueza y con esos bancales preparamos trincheras para que en una hora suprema de la guerra España tenga medios para su defensa (*Muy bien, muy bien.*) De suerte que ¿quién duda que hay un alto ideal, Sr. Alvarez, detrás de estas cuestiones materiales!

Pongo, Sres. Diputados, término á estas observaciones más diciendo que yo sería insincero si os dijera que con 1.073 millones de pesetas puede transformarse España. No; yo os debo la verdad, debo la verdad á mi país, y digo que con estos 1.073 millones de pesetas se obtienen esas ventajas enumeradas. Y vosotros, Sres. Diputados, unos y otros, cuando os levantéis aquí á pedir que se voten estos créditos al Ministro de Fomento y al Gobierno que

se construyan esas carreteras, se os podrá decir algo más de lo que se os dice hasta ahora: se os podrá decir algo que saldrá fuera del *Diario de las Sesiones*, que irá á los propios distritos que representáis, y es que tendrán construídas esas carreteras. Lo que sí os digo es que cuando os levantéis aquí, unos y otros, á solicitar medios de redimir una porción de tierras que viven sometidas á continua sequía, se os dirá que se realizarán muchas obras hidráulicas en España, hasta 800.000 hectáreas, con el dineque se os pide.

Lo que sí os digo es que por estos procedimientos, unos y otros podréis llevar á vuestros distritos medios y elementos de riqueza que responden á un alto ideal nacional, lo que sí os digo Sres. Diputados de la mayoría, es que no habéis venido á ayudar á un Gobierno de quietismo, sino á un Gobierno que trabaja, no sé si con acierto ó con error, eso os toca juzgarlo á vosotros, y que trae una obra que, en efecto, como se ha dicho, no es la total reconstitución de España, no es el rótulo tampoco, pero es el libro de la reconstitución de España. Si en él trazamos con pulso firme y seguro las primeras páginas, tened la evidencia de que el país atenderá á lo demás. (*Muy bien.—Prolongados aplausos en la mayoría.*)

Discurso del Sr. Nicolau, Presidente en la Comisión general de Presupuestos, de la Subcomisión de Fomento.

El Sr. **Nicolau**: Sin duda el Sr. Ministro de Fomento contestará, con la oportunidad debida, al importantísimo discurso que acaba de pronunciar el Sr. Zulueta; pero la Comisión no quiere privarse del honor de formular ciertas observaciones á algunos de los conceptos y de los juicios que ha emitido S. S., porque entiende que desertaría de su deber si dejara que continuaran flotando en el ambiente de esta Cámara. Muy brevemente voy á ceñirme á algunos puntos de los que la gran competencia del Sr. Zulueta le ha permitido tratar con toda extensión y con la autoridad con que puede hacerlo en estas materias.

Ha hecho observar S. S., ante todo, que se iba á dedicar una cantidad crecidísima, nada menos que de 152 millones de pesetas, para reconstruir nuestra red de carreteras del Estado, esa red de carreteras que había significado para el Estado español un desembolso nada menos que de 1.500 millones de pesetas, lo que equivale á treinta y tanta mil pesetas por kilómetro de carretera construído; y nos decía el Sr. Zulueta, ó daba á entender, que eso ya constituía una grave, gravísima deficiencia de la Administración española. Acaso en su intención iba más lejos que hasta donde había llegado su palabra. A mí me apena que hombre tan documentado, que persona de la autoridad del Sr. Zulueta pueda lanzar aquí semejante acusación contra la Administración española, tan culpable en muchas materias, tan deficiente en otras, pero que entiendo yo que es tratada con injusticia cuando á su cuenta se quieren cargar culpas que no ha cometido, faltas en que no ha incurrido.

El Sr. Zulueta sabe mejor que yo, sin duda, que las deficiencias que ahora lamentamos en el estado de nuestras carreteras proceden de la política inaugurada por el Parlamento español. Recuerde S. S. aquella época en que nacieron los llamados presupuestos de la paz, en que se apo-

deró de nuestro Parlamento y de nuestra política un desenfrenado afán de introducir economías en todos los ramos de la Administración, pero especialmente en el de Fomento. Precisamente en el de Fomento las economías iban á refluir en aquella parte que tenía aquí una representación menos viva: en la conservación y reparación de carreteras.

Porque esas carreteras, no transitadas entonces más que por nuestros humildes labriegos, no utilizadas más que en las faenas agrícolas y rurales, tenían aquí muy escasos valedores, y al redactarse el presupuesto de Fomento, en vez de llevar á la conservación y reparación de carreteras el aumento que sin cesar pedían el mal estado en que se encontraban y el desarrollo constante de su longitud, á esa partida importantísima del presupuesto se llevaban constantes disminuciones; y así hubimos de ver que lo que se dedicaba á la conservación de carreteras en aquella época no excedía de 400 pesetas por kilómetro, mientras que en otros países mejor dotados, más favorecidos por el clima, con una administración más regular, mejor preparados, con condiciones por distintos motivos mucho mejores que las nuestras, la cantidad que se solía dedicar, por término medio, no bajaba de 800 pesetas. Y ¿qué consecuencia ha tenido esa falta constante de consignaciones en el presupuesto de Fomento?

Pues una consecuencia, tan lógica como ineludible, y que parece mentira que haya escapado al espíritu tan perspicaz y estudioso del Sr. Zulueta, ha sido que los firmes de las carreteras han ido desgastándose, porque la carretera, por su naturaleza, es un instrumento que tiene un desgaste constante con el uso, y cuando el firme no se repone, viene su destrucción, y con ella un estado intransitable de la carretera y, en una palabra, su ruina.

Y ese es el estado de las carreteras, y acaso en él hubiéramos continuado y permanecido si en vez de las voces débiles, que quizá no llegan á este Parlamento, de la parte más humilde de la nación española, de las poblaciones rurales, no hubiéramos tenido aquí los voceros autorizados de aquellos que circulan en nuestras carreteras con automóvil, porque precisamente con la aparición de este nuevo medio de transporte ha coincidido la demanda de créditos suficientes para la conservación de las carreteras. Y este es el hecho, este es el mecanismo.

Ha habido un constante déficit que ha abarcado un período de más de veinticinco años, que ha llevado á las más principales carreteras á las de más tránsito, al estado más deplorable, de ruina en muchos casos, y lo que no hemos gastado en esos veinticinco años habrá que gastarlo ahora, si hoy queremos tener carreteras que sirvan no sólo para el tráfico ordinario que es el más importante, sino también para el otro que ahora preocupa.

Porque el tráfico normal y constante de las carreteras, bueno es notarlo, constituye el más importante de la Nación, incluso el de los ferrocarriles; pero cuando hemos querido reparar las carreteras para ese tráfico, modesto, pero importantísimo, resulta que se nos demanda que las reparemos también para vehículos más perfeccionados, como el automóvil.

Y de ahí nace que el Parlamento tenga que resolver la disyuntiva que todos los días se pone en tela de juicio en esta Cámara; si queremos tener carreteras transitables ó no las queremos tener.

Esto es todo. Y hasta ahora no se ha encontrado medio de que, cuando las carreteras están desgastadas y en el es-

tado deplorable en que las nuestras se hallan, haya otro recurso ni otro expediente que reponer el firme, que reconstruirlas, que mejorar todas sus condiciones, y ello representa un capítulo que se eleva á la suma de 152 millones de pesetas.

No hay, por lo tanto, conexión ninguna, absolutamente ninguna, entre la construcción de las carreteras y el estado en que se encuentran las ya construídas y en explotación. Acerca de este punto entiendo yo que los hechos son tan notorios, tan evidentes, tan claros, que no hará falta ni aportar nuevos datos, ni nuevos razonamientos. Y hasta sospecho yo si no habré entendido bien, por deficiencia mía, al Sr. Zulueta, y él no habrá querido hacer la insinuación que estoy combatiendo: aunque si él la sostiene, habrá ocasión de parte mía á nuevas rectificaciones y á la aportación de nuevos datos.

Otro punto importantísimo ha planteado aquí el señor Zulueta, puesta la mira en una obra que él como nadie conoce, que él ha vivido, que él ha dirigido. Me refiero al establecimiento de nuevos regadíos en España.

Tema es éste que aquí y fuera de aquí ha sido tan debatido, con tanta repetición se han aportado argumentos, que yo entendía, creía y esperaba que ya habíamos llegado á un punto de coincidencia, porque el tema de si convienen estos nuevos regadíos, de si ellos serían un expediente fácil y eficaz para aumentar, promover y alumbrar nuestra riqueza, me parecía que estaba ya fuera del alcance de toda discusión. Por desgracia, no es así, y probablemente no lo será nunca. Aquellos que no han sentido la necesidad del regadío, aquellos que no han vivido en nuestras estepas estériles é improductivas, los que proceden, sobre todo, de las regiones húmedas de la Península, difícilmente con los mayores esfuerzos de su talento y de su voluntad podrán alcanzar nunca á comprender cómo con la ayuda de este medio soberano se truecan, por arte que se puede llamar maravilloso, los terrenos más estériles é infecundos en pedazos de los de más alta productividad del mundo.

Porque, el Sr. Zulueta lo sabe mejor que yo, y él lo ha dicho: en esos verdaderos oasis de la tierra española, representados por nuestros regadíos de Levante y de Aragón, reside el fundamento principal de nuestra riqueza. Y no importa que ello represente una fracción pequeña de nuestro territorio; no importa que represente nada más que el 2 por 100 de la superficie de España, el 6 por 100 escaso de la superficie cultivada, porque esa pequeña cantidad significa nada menos que la cuarta parte de toda la producción del terreno cultivado; y con sólo que consiguiéramos nosotros aumentar nuestra superficie de regadío, que es de 1.300.000 hectáreas, en 1.600.000 hectáreas más, que era la aspiración de uno de nuestros grandes estadistas, el Sr. Zulueta sabe que entonces la producción del regadío equivaldría á la de todo el secano. A eso vamos por todos los medios de que dispongamos.

El Sr. Vizconde de Eza, con el conocimiento grandísimo que de estas materias tiene, y con algo que, con ser esto muy importante, acaso lo pueda avalorar más á los ojos de la opinión española, con una voluntad y un buen deseo decididos, viene estudiando estas cuestiones con verdadera maestría. En sus libros me complazco yo en aprender lo que sobre estos asuntos he podido saber. Pues bien, el Sr. Vizconde de Eza, al tratar de nuestro problema agrícola, de lo primero que se ha preocupado ha sido de ver los

medios de acrecentar la riqueza agrícola; cómo esos cuatro ó cinco millones que constituyen el importe de nuestra producción agrícola, pueden elevarse, porque tras de este aumento de la producción agrícola vendrá el auge de todos los demás factores que integran la economía española. Son estas verdades tan evidentes, son principios tan fundamentales y tan claros, que insistir sobre ellos me haría digno de una nota de petulancia que yo no quiero merecer, porque no se podría compaginar con mi modestia.

El Sr. Vizconde de Eza reconoce que hemos de ir á buscar la mayor productividad del secano, que eso estriba en un grande y posible aumento de nuestra riqueza, pero en segundo término anota, estudia, valora el aumento del regadío, y así como supone que, mediante el perfeccionamiento de nuestros cultivos de secano que ha de ser principalmente consecuencia de la mejora de la enseñanza agrícola y de otros factores que en este tan complejo problema intervienen, se aumentará á 3.000 millones de pesetas el cultivo de secano en España, espera que sin gran esfuerzo podremos obtener otro de 1.200 millones mediante el aumento del regadío. Esa es la obra del Sr. Ministro de Fomento, y esa es la razón principal de por qué se aportan aquí todos los elementos necesarios para empezar el proceso de la transformación del secano en regadío.

No olvidamos, ni lo puede olvidar nadie, Sr. Zulueta, que estas cuestiones no se pueden estudiar ni menos se pueden resolver integralmente, hay que resolverlas analíticamente. Aquel que pretendiera transformar de repente, por arte maravilloso, una estepa infecunda en un huerto del tipo de las de Valencia, bien se le podría reputar como imbécil ó como loco. El proceso de transformación del secano en regadío es tan complejo, es tan difícil, es tan lento que requiere, ante todo y sobre todo, el concurso del tiempo y el concurso de los hombres. Quien pretenda transformar 70.000 hectáreas de las infecundas llanuras de Urgel en terrenos de una grandísima productividad, mediante los riegos, en un plazo corto, perseguirá un ensueño no realizable en muchos años.

Por eso, los que se propusieron cultivar los llanos de Urgel, bien lo sabe S. S., no se propusieron introducir los cultivos de verano, sino que el proyecto de obras de riegos de Urgel se hizo para asegurar los cultivos de invierno, y en esto, acaso de una manera inconsciente, no hicieron más que seguir lo que ha sido labor constante en la implantación de todos los regadíos españoles. Ni un solo ejemplo podrá aducir el Sr. Zulueta en que al transformar el cultivo de secano en regadío no se haya empezado por ese primer paso de ayudar á los cultivos invernales, asegurarlos y hacer desaparecer el riesgo que llevan consigo cuando están sujetos á las inclemencias, á las irregularidades del clima español. (El Sr. Zulueta: Ese es el error agronómico.)

Yo no sé si estará ahí el error agronómico, pero en ese error nos acompaña, Sr. Zulueta, la experiencia, no de algunos años, de muchos siglos, y no sólo de España, sino de España y de todo el mundo. Desde los etruscos, introductores del riego en Italia, hasta hoy, el proceso ha sido siempre el mismo; se ha empezado por asegurar los riegos que eran eventuales, los cultivos que eran eventuales y, paulatinamente, con una intensidad cada vez mayor, se ha llegado á cultivos tan intensivos como el de nuestra huerta de Valencia, que es el país donde la intensidad del cultivo alcanza mayor importancia en todo el mundo.

Por eso, en el canal de Urgel, persiguiendo la implantación de los cultivos invernales, se ha emprendido ya la de los cultivos de verano, y ¿qué ha pasado hasta ahora, Sr. Zulueta, en los riegos del canal de Urgel? Ciertamente que allí ha habido un fracaso de una Empresa particular, lo cual no es un caso insólito, sino que es el caso general; lo mismo ha ocurrido en Italia y en varios puntos de los Estados Unidos. Las Empresas de riegos, generalmente, se arruinan, pero al mismo tiempo enriquecen al país. ¿Qué ha pasado en el canal de Urgel? Su señoría lo sabe muy bien. En el canal de Urgel el tráfico de viajero en sus estaciones ha aumentado en un espacio de veintitantos años en 700 por 100, el tráfico de mercancías ha aumentado en más de 1.000 por 100, y la población casi se ha duplicado, más que duplicado, si se cuenta la de las poblaciones enclavadas dentro de la zona, y aquello que era, bien lo recordará S. S. por las lecturas de los tiempos antiguos, una estepa, donde rara vez se lograban las cosechas, hoy, no es un paraíso, pero es una de las regiones de la provincia de Lérida en que hay mayor bienestar; pues en aquella población las comodidades de los habitantes han aumentado enormemente; allí existen abastecimientos de aguas, existe alumbrado eléctrico, han desaparecido las grandes propiedades, se ha matado al latifundio, de la manera que yo entiendo más racional y eficaz de concluir con él, que es aumentando la productividad del suelo, y si hoy el Sr. Zulueta fuera á preguntar á los habitantes de Urgel, á aquellos propietarios, si querían volver á los tiempos en que el canal no estaba construido, yo creo que supondrían que el Sr. Zulueta no decía aquello seriamente.

Lo mismo digo del canal de Aragón y Cataluña, asunto tan manoseado, permitidme la frase, el canal de Aragón y Cataluña están siguiendo el proceso de todos nuestros riegos. Hemos llevado allí las aguas, pero ¿es esto todo? Evidentemente, no. ¿Quién, ha podido decir que basta para el establecimiento del regadío la construcción de canales y de pantanos y entregarlos, sin más auxilio, á su propio desarrollo?

¿Es que se le ocultará á nadie que, á medida que los riegos se van implantando, es necesario, paulatinamente, establecer caminos, aunque sin ellos podría yo citar muchos regadíos importantísimos que existen, que es necesario establecer el crédito agrícola, que hay necesidad de buscar mercados, que hay necesidad de instalar cada vez con mayor celo, con mayor interés la enseñanza agrícola, la enseñanza del regadío? ¿Quién dudará que faltan estos y otra porción de factores, que todos ellos forman parte integrante de la solución del gran problema de convertir tierras estériles en tierras de alta producción? Nadie absolutamente podrá negar que el concurso de todos estos factores es indispensable. Pero he de repetir lo que dije al principio: jamás ninguno de estos grandes complejos problemas, ni aquí ni en parte alguna del mundo, ha podido ser resuelto abordando íntegramente todos sus factores á la vez: los problemas se resuelven atacándolos parcialmente, apoyándose en un punto firme, dominado ya, para resolver otro inmediato. Ese es el camino que hemos de seguir nosotros, y es el que se ha seguido en todos los países del mundo.

Por fin, otro punto importante que merecerá algunas observaciones de la Comisión ha tratado también el señor Zulueta: el de la prelación que debe darse á la repoblación forestal con relación al establecimiento del regadío.

Fuera insensatez, por mi parte, el negar que uno de los grandes problemas de la economía agrícola de España, de la economía rural, reside en el aprovechamiento de muchos terrenos, que probablemente nunca serán aptos para el cultivo agrícola, y para los que no habrá otra solución satisfactoria que dedicarlos á la repoblación forestal. Pero, ante todo, he de hacer notar que el establecimiento del regadío, aquí y en todas partes, y cito los demás países para que no se crea que invocamos autoridad de algo en que hayamos podido intervenir, el problema del regadío se ha resuelto independientemente del problema forestal. No es negar importancia, se la concedo como el primero, al problema forestal; lo que digo es que el problema forestal ha sido tratado en todas partes independientemente del problema del regadío.

¿Es que en España se ha aguardado para establecer nuestros antiguos regadíos á cubrir de bosques las montañas, que desde tiempos antiguos, desde los Reyes Católicos, sin remontarnos á los tiempos de Plinio, que ya recuerda la despoblación de nuestros montes, es que se ha aguardado á resolver el problema forestal para atacar el problema de regadío? Ello hubiera constituido un verdadero caso de insensatez; porque de ese modo, hoy ese 1.300.000 hectáreas que tenemos de regadío, que constituyen la parte más viva de nuestra producción, aquellas que pueden luchar con ventaja en los mercados extranjeros, de que se preocupaba con razón el Sr. Zulueta, no existirían.

Nosotros entendemos que hemos de atacar el problema del regadío sin desatender para nada el forestal, aunque neguemos que estén en íntima relación, porque yo, sin autoridad ninguna, he de oponer á algunas afirmaciones hechas aquí por el Sr. Zulueta, que en esta materia, lejos de haber esa unanimidad en el terreno científico á que aludía, existen notables diferencias, y la opinión de las personas más autorizadas no va ciertamente de acuerdo con la opinión que nos daba S. S.

Pero, en fin, sea de ello lo que quiera, aquí se ha tratado de ver cómo se podía promover la creación de nueva riqueza, porque ésta y no otra es una de las finalidades principales del presupuesto extraordinario.

Nadie ha dicho, nadie ha podido decir que con este presupuesto se iban á resolver todos aquellos problemas, ni se iban á introducir todos aquellos factores que afectan á nuestra reconstitución. ¿Cómo sería posible que en un modesto presupuesto de 1.073 millones de pesetas, que afectan nada menos que al plazo de diez años, pudiérase caber todas las medidas de todo orden que pueden afectar á nuestra reconstitución? Evidentemente, no. Vamos á uno de los factores, á uno de los aspectos, á aquel por el que propugnaba el Sr. Vizconde de Eza; vamos á promover nuestra riqueza agrícola, nuestra riqueza rural, y por eso también, y por otras causas que diré, se ha acometido en términos, que hasta ahora no se había hecho, la reconstitución de nuestra riqueza forestal. ¿Qué se ha hecho en este punto?

Pues seguir el camino que han señalado los técnicos, empezár por lo que ellos consideran la vanguardia de esta obra. En esta gran obra de nuestra repoblación forestal se ha empezado por atender á la ordenación de los montes que tenemos; se ha empezado por delimitar, por hacer los deslindes de esos montes, por amojonarlos, por hacer caminos, casas y cabañas; se ha empezado por repoblar los

montes públicos, que son aquellos en los cuales con más facilidad se puede llevar á cabo esta empresa, y se ha seguido por la gran empresa de restaurar la parte de nuestro territorio que lo está requiriendo con grandes apremios, por medio de los trabajos hidrológico-forestales, á los que se dedica la principal parte de este presupuesto; con la circunstancia de que estando apreciada la superficie que se necesita restaurar en unas 300.000 hectáreas, y teniendo ya restauradas más de 100.000, en el presupuesto actual se destinan fondos para restaurar cincuenta y tantas mil, con lo cual, al final de esta etapa, tendremos ya restaurada, reconstruida y repoblada aquella parte de territorio que más lo necesita. De suerte, que en esta ocasión en que por vez primera se procede con arreglo á un plan meditado y estudiado por los Ingenieros de Montes con toda atención, con la autoridad grandísima que les dan sus conocimientos, en esta ocasión el Sr. Zulueta nos hablaba de la falta de plan. El plan acaso no sea acertado, no tengo autoridad para juzgarlo; lo que puedo decir es que es un plan que se está elaborando desde el año 1911, y que con arreglo á ese plan, va el Sr. Ministro de Fomento á proponer á las Cortes que se conceda el crédito necesario para que se pueda llevar con la rapidez que entendemos que la economía nacional consiente, porque no hemos de olvidar que siendo importantísima, que siendo de una alta conveniencia nacional la restauración de nuestros montes, en punto á la producción de riqueza, valiéndome de las cifras del Sr. Vizconde de Eza, que no pecan ciertamente de mezquinas, supone que ello representará un aumento de producción de 170 millones, enfrente de cuatro mil y pico de millones, al que podemos llegar con sólo intensificar la producción de secano y aumentar nuestro regadío en la escala que antes os he dicho.

Y nada más. Hay otros extremos, que sin duda recogerá el Sr. Ministro de Fomento; la Comisión, aun habiendo tomado nota de ellos, cree que no es de su incumbencia tratarlos, porque se refieren á advertencias, observaciones y hasta consejos que, por venir de tan alta autoridad, como el Sr. Zulueta, no sólo por el actual señor Ministro de Fomento, sino por todos los que ocupen ese cargo, es seguro que han de ser atendidos y seguidos.

El proyecto de gastos extraordinarios para la reconstitución nacional (1)

Hemos estudiado en el proyecto de ley de reforma y prórroga del privilegio de emisión del Banco de España, lo que esencialmente hemos calificado de fundamental plan para la definitiva estabilidad monetaria y circulación oro y reconstitución bancaria nacional, y hoy nos corresponde, en debido ordenamiento de método, abordar el examen y estudio del impropriamente llamado presupuesto extraordinario, que esencialmente integra el proyecto de ley de gastos extraordinarios para obra positiva, orgánica y sistemática, de reconstitución económica nacional, en todo su conjunto armónico é integral, ó sea por la formación del necesario *outillage* nacional, enteramente reproductivo en progresión geométrica

(1) Copiamos de la importante revista *El Financiero Hispano-Americano*, este interesante artículo de actualidad.