

El plan del Sr. Ministro de Fomento sobre obras públicas.

En interesante *nota oficial*, publicada en la Prensa, expone el señor Ministro de Fomento, con toda sinceridad, el criterio que cree más práctico establecer para el desarrollo de las obras públicas en el próximo año; sin perjuicio de dedicar con gusto á los importantes problemas que plantea detenida atención, copiamos hoy el plan del Sr. Vizconde de Eza, que, animado de los mejores propósitos, desea dar á aquéllos solución práctica, dentro de los recursos ordinarios, acudiendo á los extraordinarios por etapas sucesivas:

«Para que este plan sea eficaz y práctico, debe amoldarse á la realidad social y política de España, y no pudiendo abarcarlo todo de una vez, porque la experiencia nos ha demostrado que de ese modo nada se consigue, si nuestra permanencia al frente del Ministerio se prolongara por más de un año, á cada uno de éstos le iríamos asignando su cometido; pero debemos circunscribir el primero á aquello que por su carácter de fundamental y por su condición de previo para todo progreso ulterior debe constituir el comienzo de nuestra tarea.

En su consecuencia, nos proponemos atender los siguientes problemas:

Ferrocarriles secundarios.

Tiene que ser el punto inicial, sin comunicaciones no hay desarrollo industrial ni agrícola realizable en España.

Estudiamos de momento la posibilidad de la aplicación por decreto de algunos proyectos de la ley actual, que permita á las entidades constructoras emitir obligaciones bajo la garantía del Estado, y ya está formulada la consulta. Si esto fuera posible, acometeríamos de lleno la reforma. Pero si la ley no permitiera esa interpretación tan amplia, esperaríamos á presentar el oportuno proyecto de ley como primordial ante el Parlamento, é iríamos resueltamente á la declaración de propiedad del Estado de toda la red, contratando éste la construcción y explotación escalonada y seleccionada de la misma; porque entendemos inadmisibles que el Estado dé para cada proyecto que se presente mayores subvenciones y ventajas á las Empresas particulares, para no ser luego propietario de nada, haciendo así un regalo que no tiene justificación.

Esta es idea que se halla ya muy estudiada y que ninguna dificultad presenta, y que hemos de hacer desde luego extensiva, en su momento, á la red de complementarios, estudiando asimismo cuanto concierne á las grandes líneas generales, muy necesitadas también de ponerse á diapason de la vida moderna; así como á los ferrocarriles mineros, que han de ir hasta el corazón de la riqueza inexplorada. El Real decreto, acabado de publicar, sobre «comercio carbonero», afronta é intenta resolver uno de los más interesantes problemas de conjunto que la materia ofrece.

Puertos.

Opuestos por completo al criterio de abarcarlo todo sin el debido plan ni la necesaria madurez y estudio, no hemos de proponer nada que signifique presupuestos extraordinarios que comprendan todas las diversas y variadas ramas que integran el Ministerio de Fomento.

Por el contrario, hemos de seguir el sistema más positivo de presentar proyectos especiales para cada función y para cada caso, con lo cual el Parlamento podrá conocer perfectamente la materia y no involucrarla con otras y otorgar sus votos según á esas diversas especialidades convengan. Una de éstas es la de puertos.

No somos partidarios de que se concedan sumas globales para continuar repartiendo al año, sin plan ni orden, cantidades á todos los puertos de España, dejándose influir principalmente por el grado de presión de unas ú otras localidades. Esto es ya inadmisibles, y, en consecuencia, opinamos que debe presentarse un proyecto de ley para construir en un plazo breve los 10 ó 12 grandes puertos comerciales de España, cuyos proyectos en vía de ejecución son perfectamente conocidos y han de ser contratados en una próxima visita, y cuyo desarrollo mercantil, no sólo justifica, sino que reclama la rápida terminación de las obras.

De todos son conocidos los puertos á que aludo, y á ellos deberá concretarse el proyecto que pide un presupuesto extraordinario para llegar cuanto antes al fin tan deseado.

Para los demás puertos se impone la declaración de ser meramente de refugio, y por ahora no pensamos pedir para ellos otra cosa que la cantidad anual en el presupuesto que vaya facilitando su construcción, ya que no podríamos llevar al Parlamento la certeza, ora de la bondad de todos los proyectos, ora de su conveniencia; por consiguiente, esta es una de esas materias que para ser bien resueltas demandan un discreto aplazamiento.

Carreteras.

Lo mismo para la nueva construcción que para la reparación de las existentes, habremos de atenernos por este año á las concesiones anuales.

Cierto que es muy conveniente incluir los 24.000 kilómetros proyectados para llegar, con los construidos, á los 75.000 kilómetros, que es la aspiración generalmente sentida, para un porvenir que no sea muy lejano, así como poner en condiciones viables á las carreteras casi destruidas; pero la situación puede irse conllevando con las concesiones anuales debidamente reforzadas, y no nos hallaremos en condiciones, de aquí á la primera reunión del Parlamento, de responder ante éste de la exactitud de todo el plan reconstituyente que le presentáramos; y en la imposibilidad de someter á grados las obras de Fomento, entendemos que éstas pueden marchar como hasta aquí, esperando algún año más á su resolución definitiva.

Caminos vecinales.

La ley de 1911 ha arraigado; los caminos se hacen y los pueblos contribuyen; pero pasado el primer período, en que todo apremio por parte del Estado hubiera ahogado el sistema, ha llegado el momento de intensificar la ejecución de estas obras, fijando los plazos cortos, para el cumplimiento de los compromisos adquiridos; anulando, para los que no cumplieron, la subvención concedida, á fin de que puedan construirse los caminos que esperan ser incluidos dentro del crédito concedido á la provincia, y concediendo á los peticionarios del primer concurso el derecho que se otorgó á los del segundo por el Real decreto de 10 de Septiembre de 1914, para solicitar el anticipo que establece la ley.

Todo ello es materia de disposiciones reglamentarias, que habrán de dictarse sin alterar la ley, que conviene conservar inalterable para inspirar confianza al país, como ha hecho Francia con la suya de caminos vecinales de 1836.

Una vez intensificada la construcción de los caminos vecinales adjudicados en los concursos celebrados para terminarla en el mínimo tiempo posible, y precisando las obligaciones contraídas, habrá llegado la ocasión de preparar el tercer concurso de subvenciones para nuevos caminos; pero como no puede menos de satisfacerse la exigencia de que haya crédito concedido, porque

tanto lo impone la ley como el cuidado de que los pueblos no pierdan la confianza en la seriedad con que el Estado cumple sus compromisos en este punto, puede ser una solución la de anunciar el concurso con el objeto inmediato de formar las listas de caminos, tomando como cifra de subvención la misma que ha regido para los dos anteriores y expresándose claramente que la validez y eficacia del concurso quedarán subordinadas á la concesión del crédito legislativo correspondiente, y que no tendrá carácter de extraordinario, sino que comprenderá las consignaciones normales de tres ó cuatro años.

Hidráulica agrícola.

Declaramos no estar convencidos de la posibilidad de realización de todo el plan de obras hidráulicas trazado desde hace unos años.

Creemos que el regadío de España, que hoy cuenta un millón de hectáreas, puede, como minimum, doblarse en un período de quince ó veinte años, y á ello debe irse como una obra verdaderamente nacional; pero si seguimos el sistema que condenábamos respecto de los puertos, ó sea el de querer hacerlos todos á la vez, sin clasificarlos por importancia, por facilidades de ejecución y por condiciones ventajosas de todos órdenes que las obras presenten, continuaríamos lo mismo, concluyendo muy pocas obras, y éstas mal, y desacreditando, en una palabra, la idea, no excelente, sino sana, del aumento de regadío en España.

Así, pues, sin perjuicio de estudiar todo el plan de estas obras, seleccionándolas convenientemente y dotándolas de todos los medios prácticos de posibilidad, pensamos circunscribirnos á cuatro ó cinco obras de las ya emprendidas, presentando para cada una un proyecto de ley especial que abarque todos los factores que á la obra hidráulica integran; á saber: el técnico de construcción, el económico de empleo reproductivo de estas obras, mediante el estudio de la transformación agrícola que ella suponga, así como el elemento social, que es el que ha de vivir la obra é interesarse en su aplicación, toda vez que cada proyecto hidráulico supone el cambio total y absoluto de modo de ser de la propiedad, de la tenencia y de los cultivos en la región á que se extiendan.

Estas obras que en el primer año hemos de acometer son: los

riegos del Alto Aragón, el pantano de Guadalcaçin, Guadalmella-to y algún otro, singularmente en el Norte, pues no tenemos desde ahora ni determinada la labor ni podemos sentar ya afirmaciones definitivas.

No desenvolvemos las razones que abonan la preferencia dada á estas obras, al igual de las del canal de Aragón y Cataluña, para que tenga antes asegurado su estiaje. Para cada una de las que lo necesiten trazaremos el oportuno proyecto de ley, y entretanto nos bastará decir que ellas merecen la preferencia porque plantean un problema económico social tan grande que reviste caracteres verdaderamente nacionales.

Hidráulica industrial.

Requiere asimismo una preferencia propia por la trascendencia que supone para España. Sabido es la gran posibilidad de fuerza hidroeléctrica que encierran nuestros ríos, y con urgencia se impone la declaración de nacional de toda esta fuerza para su utilización debida y adecuada.

Toda la energía que podría obtenerse en la cuenca pirenaica y cantábrica, así como en los grandes saltos del Duero y del Tajo, y otros que ahora no citamos, debe ser sometida á un plan de concesión y de aprovechamiento, como base que ha de ser de la electrificación de no pocas redes ferroviarias y de gran parte de la fuerza motriz de nuestra industria.

Además, nosotros soñamos con la idea del establecimiento en España de grandes factorías en las cuencas del Sil ó del Esla, en Sevilla y Huelva, en Sagunto, para que, en unión de todas las que hallamos ya existentes y de las grandes factorías navales que empezamos á tener, demos á España definitivamente la complejidad de pueblo industrial.

Intentos particulares se planean ya para transformar el cobre en Córdoba ó utilizar los hierros y las hullas de algunos de esos grandes emplazamientos industriales que antes enumerábamos; pero, bien porque ellos no se decidan, ó bien porque necesiten alguna ayuda del Estado, consideramos fundamental para el desarrollo de España un gran proyecto, que arrancando esas fuerzas hidroeléctricas acometa la instalación de las grandes manufacturas de la metalurgia y de las industrias electroquímicas.

Toda esta es la labor que pensamos para este verano en las ramas que afectan á la Dirección de Obras públicas.»

REVISTA EXTRANJERA

Aislador de líneas para transporte de energía á muy alta tensión.

La *Industrie Electrique* publica un estudio de M. Normier sobre los aisladores para tensiones muy altas, dando cuenta de los ensayos que ha verificado con ellos y señalando sus características.

Los honorarios de los Ingenieros en los Estados Unidos.

En los *Proceedings* de la American Society of Civil Engineers se ha publicado el resultado de una consulta dirigida á los Ingenieros de los Estados Unidos acerca de los sueldos que perciben, según sus diversas circunstancias.

La consulta se refería: 1.º, á los honorarios máximos, mínimos y medios de los Ingenieros, según el número de años de

ejercicio de la profesión que poseían; 2.º, á los honorarios medios según que estén empleados en la industria privada, los ferrocarriles ó en las escuelas, por el Gobierno, Municipio, etc.; 3.º, á una clasificación geográfica de los sueldos pagados á los Ingenieros según que pertenezcan á una de las seis regiones industriales del país, y 4.º, á la comparación entre los honorarios de los Ingenieros procedentes de las escuelas ó de las fábricas.

A esta consulta se recibieron 6.378 respuestas, de las que se deduce que el sueldo medio de los Ingenieros aumenta casi regularmente desde 1.187 dólares hasta 8.690 por año, después de treinta años de ejercer la profesión; más allá los honorarios vienen á ser más irregulares, con tendencia á bajar; los sueldos máximos llegan hasta 150.000 dólares, pero los mínimos descienden á 600 dólares para los principiantes. Los antiguos alumnos de las escuelas de Ingenieros están en general mejor pagados que los que proceden de las fábricas.