

rrados, extendidas en papel sellado de la clase 11.ª, y con estricta sujeción al siguiente

Modelo de proposición.—D. N. N. vecino de..., enterado del anuncio publicado con fecha 21 de Abril último, y de las condiciones y requisitos que se exigen para la adjudicación, en pública subasta, de un edificio destinado á Estufa de desinfección, se compromete á tomar á su cargo dicha construcción, con estricta sujeción á los expresados requisitos y condiciones y por la cantidad de...

(Aquí la proposición que se haga, admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado; pero advirtiéndose que será desechada toda proposición en que no se exprese determinadamente la cantidad, en pesetas y céntimos, escrita en letra, por la que se compromete á la construcción de dicho edificio, así como toda aquella en que se añada alguna cláusula.) (Fecha y firma del proponente.)

ADJUDICACIONES

Subastas celebradas en la Dirección general de Obras públicas.

DÍA 8 DE MAYO DE 1909

Ávila.—Construcción de la sección segunda de la carretera de Ramacastañas á San Martín de Valdeiglesias. — Presupuesto, 208.439,28 pesetas. — Desierta.

Badajoz.—Construcción de los trozos 8.º y 9.º de la carretera de Castuera á Navalpino. — Presupuesto, 219.156,19 pesetas. — Desierta.

Burgos.—Construcción de la carretera de Tardajos á Itero de la Vega. — Presupuesto, 130.752,03 pesetas. — Desierta.

Granada.—Construcción del trozo 2.º de la carretera del Puente sobre el Guadalfeo en Orgiva á Vélez Benaudalla. — Presupuesto, 235.358,24 pesetas. Único postor, *D. Rafael Estremera Vázquez*, á quien se adjudicó provisionalmente en 229.474,28 pesetas.

León.—Obras de terminación del trozo 9.º de la carretera de León á Astorga. — Presupuesto, 49.146,06 pesetas. — Postores: *D. Manuel Nava*, 49.146,06; *Don Emilio Perandones*, 48.700 pesetas, á quien se adjudicó provisionalmente.

Palencia.—Construcción de la carretera de Villamuriel de Cerrato á Palencia. — Presupuesto, 339.709,12 pesetas. — Postores: *D. Avelino Villarroya*, 347.008,39. — *D. Anastasio Noriega*, 345.600. — *Sociedad anónima Basconia*, 347.851,62. — *D. Clemente de Goicoechea y Ullarte*, 347.500. — *D. Martín Lago Pérez*, 345.700 pesetas, á quien se adjudicó provisionalmente.

Salamanca.—Construcción del trozo 5.º de la carretera de Cañizal á Piedrahita. — Presupuesto, pesetas 142.331,96. — Postores: *D. Luis Carrillo* 137.331,95. — *D. Antonio Gil Rodríguez*, 136.990 pesetas, á quien se adjudicó provisionalmente.

Taruel.—Construcción del trozo 3.º de la carretera de Venta de la Pintada á Cantavieja. — Presupuesto, 224.199,57 pesetas. — Postores: *D. José María Calvo y Pérez*, 217.479. — *D. Vicente Madá Balagueró*, 215.231 pesetas, á quien se adjudicó provisionalmente.

Taruel.—Construcción de los trozos 2.º y 3.º de la carretera de Torrevelilla á Maella. — Presupuesto, 350.315,80 pesetas. — Postores: *D. Julián Aramendia*, 350.300. — *D. José María Calvo y Pérez*, 341.565. — *Don Pedro Arangüena*, 333.799,99. — *D. Bautista Gutiérrez*, 329.200 pesetas, á quien se adjudicó provisionalmente.

Toledo.—Construcción del trozo 7.º de la carretera de Navahermosa á Logroñán. — Presupuesto, 237.969,63 pesetas. — Postores: *D. Pascual Navarro*, 189.760. — *D. Juan Manuel Tarregrosa*, 189.060 pesetas, á quien se adjudicó provisionalmente.

El Notario que actuó en éstas es *D. Jesús Suárez Correas* (Fernandor, 2).

DÍA 11 DE MAYO

Canarias.—Obras de reforma de la explanada de acceso al muelle de Santa Catalina, del puerto de La Luz. — Presupuesto, 82.441,48 pesetas. — Único postor *D. Lucas Atola y Apolinario*, á quien se adjudicó provisionalmente en 82.440 pesetas.

El Notario que actuó en esta subasta es *D. Basilio Andrés López*.

NOTA. Esta subasta estaba anunciada para el día 28 de Abril y fué suspendida celebrándose el 11 de Mayo.

PRESUPUESTOS PARA 1910

MODIFICACIONES DEL VIGENTE

AUMENTOS BAJAS

CAPÍTULO 21 del proyecto. — CARRETERAS

(10 del presupuesto vigente.)

El art. 1.º del presupuesto vigente hay que compararlo con los artículos 1.º, 2.º, 5.º y 6.º del proyecto, por haberse transformado la expresión de los servicios.

Importan los cuatro artículos del proyecto 18.725.000 pesetas, y han sido suprimidos de los referidos capítulo y artículo del presupuesto vigente los conceptos 3.º, para impresión y formación de estadísticas, que pasa al capítulo 20, art. 9.º del proyecto, según queda dicho; y el concepto 8.º, para pago de parte de expropiaciones que se adeudan hasta fin de Diciembre de 1908, por llevarse esta obligación al presupuesto extraordinario que se proyecta.

En el art. 1.º del proyecto, «Estudios», se consignan 500.000 pesetas, cantidad lo más reducida posible para esta clase de obligaciones.

En el art. 2.º del proyecto, «Obras nuevas», se consignan en el primer concepto 14.000.000 para pago de la anualidad de 1910 por certificaciones de obras subastadas en ejercicios anteriores.

Como base de cálculo se consignan los siguientes datos:

Anualidad para 1910 de lo subastado hasta 1908.....	14.000.000
Anualidad de lo que se subaste en el corriente ejercicio contando en 20.000.000 el importe de los presupuestos de contrata, á pagar en plazo de tres años, término medio, y en número redondos.....	6.600.000
TOTAL.....	20.600.000

Como, según observación constante del importe de las anualidades, se certifica solamente un 70 por 100, la obligación de pago en 1910 habrá de ser, fijamente con escasa diferencia de.....

14.420.000

En los últimos años 1907 y 1908 se ha hecho el siguiente gasto de obra nueva de carreras por subasta:

1907

Gastos en obras nuevas de carreteras..... 13.197.492,37

Créditos.

Crédito del presupuesto: 11.000.000. Deducidas 794.236,56 gastadas en expropiaciones, quedó reducido el crédito para las obras nuevas de carreteras por subasta, á.....	10.205.763,44
Suplemento concedido por la ley de 31 de Diciembre de 1907...	3.000.000
	13.205.763,44
Remanente.....	8.271,07

	AUMENTOS	BAJAS
1908		
Gastos en obras nuevas de carreteras.....	13.278.451,44	
<i>Créditos.</i>		
Crédito del presupuesto.....	13.306.048,40	
Adicional por transferencia, según el art. 20 de la ley de Presupuestos para 1908.....	63.711,09	
Ley de suplemento de crédito de 17 de Diciembre de 1908.....	4.400.000	
	17.769.759,49	
Gastos en los demás conceptos del art. 1.º.....	4.491.308,05	
	4.336.665,30	
<i>Remanente.....</i>	154.642,75	
<p>El año próximo ha de ser mayor el gasto por anualidad, porque en 1907 se subastó obra por 20.752.306,66, y en 1908, 22.556.587.</p> <p>No se consigna cantidad para pago de certificaciones de lo que se subaste en 1910, porque esta obligación ha de llevarse al presupuesto extraordinario que se proyecta.</p> <p>Para agotamientos, saldos de liquidación, intereses de demora y daños y perjuicios se consignan 1.500.000 pesetas, como suma muy reducida con relación á las obligaciones de este servicio.</p> <p>Para obras por administración se consignan solamente 500.000 pesetas, para lo mas imprescindible y de escasa cuantía, pues los presupuestos aprobados para obras por administración exceden de 6.000.000 de pesetas, y hay el propósito de ir subastando lo que sea posible de las mismas, previas las liquidaciones de la parte que vaya construida.</p> <p>En el art. 5.º del Proyecto, «Caminos vecinales», se consignan 2.125.000 pesetas.</p> <p>En el Presupuesto vigente se consigna 1.500.000.</p> <p>Se aumentan, por tanto, 625.000 pesetas, cantidad muy reducida para las nuevas obligaciones de nuevos caminos, auxilios en la conservación é indemnizaciones al personal facultativo.</p> <p>Comparado el importe de dichos cuatro artículos del Proyecto con el 1.º del Presupuesto vigente, resulta un aumento de ..</p>		
	273.279,95	»
<p>El art. 2.º del Presupuesto vigente, «Conservación y reparación de carreteras», se divide en dos, 3.º y 4.º del Proyecto.</p> <p>El importe de estos servicios en el Presupuesto vigente es de 20.631.877,50 pesetas, y en el Proyecto ascienden dichos dos artículos 3.º y 4.º á 25.959.912,50.</p>		
Diferencia de más.....	5.328.035	»
<p>Total de estudios, obras nuevas, reparación y conservación, caminos vecinales y deuda reconocida á la Diputación de Orense, por liquidación de crédito.....</p>		
	5 601.314,95	»

El aumento para conservación y reparación, obedece al mayor número de kilómetros que se han puesto en explotación en los últimos años, á saber:

En 1.º de Enero de 1906 existían, según puede verse en la Estadística publicada en 1907 por este Ministerio, 39.937 kilómetros de carreteras en explotación..	39.937
En 1.º de Enero de 1909.....	41.432
Diferencia.....	1.495
En el corriente año 1909, según los datos recibidos de 39 provincias, se pondrán en explotación.....	1.070
Faltan datos de ocho provincias.	
Total aumento de kilómetros conocidos hasta el día...	2.565

No obstante, sólo se hace cuenta de 1.000 en el proyecto.

Para estos kilómetros no hay cantidad alguna consignada para personal y material, habiéndose hecho el siguiente cálculo, lo más reducido posible.

25 kilómetros para cada capataz,

4 $\frac{3}{4}$ ídem para cada caminero, y

250 pesetas de acopios para conservación de cada kilómetro.

Es urgentísimo reparar 5.000 kilómetros, por el deplorable estado de las carreteras, y, sin embargo, solamente se consigna crédito para 1.000, á 3.000 pesetas, destinadas á piedra de cada uno.

Reparación.

Cinco mil kilómetros, próximamente, existen en España en tan mal estado, que precisan reparaciones costosas; se puede calcular que cada kilómetro en reparación tiene un coste medio aproximado á 3.600 pesetas, y, por lo tanto, los 5.000 kilómetros importarán 18 millones de pesetas, y como no es posible acometer de una vez este gasto, precisa hacerlo en cuatro ó en cinco años, y de ahí, y teniendo en cuenta los demás gastos necesarios que se crean precisos, los 5 millones de pesetas.

Ya en 1907, por este servicio exclusivamente, se consignan 3.900.000 pesetas.

Conservación.

Camineros.

En 1902 y 1903 se consignaban en el Presupuesto las cantidades necesarias para 1.404 capataces y 8.429 camineros, importante 7.329.382,50 pesetas.

En 1904 y 1905 se redujo á 1.265 capataces y 7.465 camineros, importante 6.550.746,25 pesetas, es decir, se disminuyeron 139 capataces y 946 camineros, importando 778.636,25 pesetas; no se ha podido averiguar la causa de esa disminución, que trajo tal perturbación, que fué preciso pedir un crédito á las Cortes con objeto de aumentar otra vez el número suprimido, puesto que para los 38.286 kilómetros, y suponiendo á los capataces con el máximo de kilómetros, ó sea de 30, y á los camineros el máximo de 6, que es excesivo, hubiera sido preciso aumentar 24 de los primeros y 120 de los segundos.

Como queda dicho, á mediados de 1904 fué preciso pedir un crédito á las Cortes, y, concedido que fué, se aprobó la plantilla, compuesta de 1.434 capataces y 8.380 camineros, importando el Presupuesto 7.363.518,50 pesetas.

En 1907 y 1908 este personal estaba compuesto de 1.463 capataces y 8.530 camineros, importando 7.497.003,75 pesetas, y en 1909 el número es de 1.476 capataces y 8.565 camineros, importando sus haberes 7.534.877,50 pesetas.

Para 1910 se proponen para 42.000 kilómetros, á 25 kilómetros por capataz, y debiendo tener cada caminero un promedio de cuatro y medio kilómetros, se necesitarían 9.000; pero teniendo en cuenta que en algunas carreteras no se precisatan poco número de kilómetros, se limita por el momento á la cifra de 8.650 camineros, que con 10 capataces y 40 camineros para las atenciones del año, haría un total de 1.690 de los primeros y 8.690 de los segundos, sin que estas cifras tengan nada de exageradas.

Piedra machacada para conservación.

Existen 42.000 kilómetros en conservación; descontando 5.000 que exigen grandes reparaciones, y, por lo tanto, escasos de piedra de conservación, y necesitándose unos 50 metros cúbicos, por lo menos, de piedra para cada kilómetro, para los 37.000 kilómetros, harían un total de 1.850.000 metros cúbicos, y tomando un promedio de 5.50 pesetas, importarían 10.175.000 pesetas, y teniendo en cuenta los demás servicios de este concepto, no es nada exagerada la cifra de 10.500.000 pesetas que se proponen.

Del concepto 3.º sólo se indicará que se precisan adquirir aún seis cilindros para otras tantas provincias que no los poseen, y aumentar en otras, como Madrid, Barcelona, etc. Por lo tanto, calculando sólo 10 de vapor, importarían 250.000 pesetas, y como será necesario la adquisición de otros de tiro animal, construcción de edificios para estas máquinas, así como la adquisición de cubas y artefactos que deben acompañar á los cilindros, y la conservación y reparación de más de 40 ya existentes en España, la cantidad de 600.000 pesetas no es exagerada.

El concepto 4.º, 200.000 pesetas distribuidas entre 42.000 kilómetros, resultará á 5 pesetas por kilómetro, y, por lo tanto, cada provincia tendrá una cantidad que variará de 4 á 6.000 pesetas, nada exagerada.

Del concepto 5.º se indicará que existen en España 4.425 casillas de peones camineros, con un valor aproximado de 22.000.000 de pesetas, que la conservación y reparación de estas casillas importan más de 200.000 pesetas, y que siendo necesaria la construcción de varias en Pontevedra, donde sólo existen cuatro, y en otras provincias, donde el Estado se ve obligado á pagar la renta de casa á algunos camineros, en perjuicio del servicio, que hace estar ausente al caminero de su

trozo muchas horas, se ha creído necesaria la cantidad de 250.000 pesetas.

El concepto 6.º, 250.000 pesetas, es la cantidad aproximada para poder proseguir el año próximo los ensayos de alquitranado en varias provincias, á fin de mejorar ciertos trozos de carreteras y poder llevar al próximo Congreso de carreteras, que se ha de verificar en Bruselas el año 1910, los datos necesarios, al igual de todas las Naciones que han acudido al Congreso de París, que acordaron proseguir éstos y otros ensayos.

Del concepto 7.º nada hay que decir sino que habiendo votado Francia 15.000 francos para este servicio, 3.000 Bélgica, Suiza y Hungría, y cantidades mayores otras Naciones, se ha creído que España, dado el número de kilómetros de carreteras que posee y su estado económico, podría dar unos 4.000 francos, y para tener en cuenta el cambio, se consignan 5.000 pesetas.

Las 300.000 pesetas para arbolado y viveros es escasísima, pues basta pensar que á cada provincia le vienen á tocar de 5 á 9.000 pesetas, próximamente; y siendo muchas las de España que necesitan riegos para sostener el arbolado, no es posible pensar en su aumento con esta cantidad, y como se preconiza por todos y en todas las Naciones se viene dando gran importancia á este asunto, se ha creído conveniente aumentar á 500.000 pesetas este concepto.

Del concepto 9.º sólo se dirá que el Ingeniero Jefe tiene obligación de visitar todas las carreteras de la provincia una vez al año; una cada trimestre los Ingenieros, y una vez al mes los Ayudantes y Sobrestantes, y, por lo tanto, que siendo 42.000 kilómetros los que precisan estas visitas, un total de 20 pesetas al año por kilómetro para repartir entre todo este personal, no es excesivo; y siendo 42.000 los kilómetros, importarán pesetas 840.000.

RESUMEN

Asciende, por lo tanto, el presupuesto de conservación, á 20.959.912,50 pesetas, y teniendo en cuenta el de reparación, á un total de 25.959.912,50 pesetas.

Teniendo en cuenta que existen 42.000 kilómetros próximamente, resulta que para conservación se tendría la exigua cantidad de 475 pesetas, y en el total de conservación y reparación 618 pesetas.

Comparando estas cifras, no ya con Francia, que gasta 850 francos por kilómetro; Bélgica, 800; Italia, 750 liras, é Inglaterra, que pasa de 1.000, sino con lo que en épocas pasadas se gastaba en España, resulta que cuando en España existían 29.000 kilómetros de carreteras, lo consignado en Presupuestos ascendía á 22 millones de pesetas, ó sean 750 pesetas, siendo así que á este tipo, nada exagerado, como se ha visto en otras Naciones, España precisaría una consignación de 31.500.000 pesetas por bajo, ó sea en 26 millones escasos.

AUMENTOS

BAJAS

CAPÍTULO 22.—FERROCARRILES.

(11 del Presupuesto vigente.)

ARTÍCULO 3.º — Subvenciones.

Aumento: 800.000 pesetas.

En el Presupuesto vigente se consignan para estas obligaciones 3.200.000 pesetas. En el Proyecto se piden 4.000.000.

La diferencia de 800.000 es necesaria para atender el concepto de subvención á la anualidad de las obras contratadas del túnel de Somport, que asciende á 1.500.000 pesetas; á la de la línea de Canfranc, por 800.000; á la de los tres servicios subastados en el ferrocarril de Betanzos al Ferrol, y un cuarto servicio en el mismo, anunciado ya á subasta, cuyos cuatro servicios ascienden á pesetas 1.200.000, y á la de los trabajos de Lérida á Balaguer, resto de subvenciones pendientes y otros gastos derivados de la construcción de la línea de Canfranc, que importan 1.000.000.

Lo expuesto, que comprende todas las obras que en el día subvenciona el Gobierno, asciende á 4.500.000. Sólo se piden 4.000.000.....

800.000

»

AUMENTOS

BAJAS

CAPÍTULO 23.—OBRAS HIDRÁULICAS

(12 del Presupuesto vigente.)

ARTÍCULO 1.º—Aforos, observaciones y estudios.

Aumento: 120.000 pesetas.

En el concepto 1.º se aumenta esta cantidad para economizar los numerosos gastos que en estudios del concepto 2.º se llevan á cabo para concluir abandonando todo lo gastado por insuficiencia de los datos que se logran con un servicio de aforos bien dotado. Aumento.....

120.000

»

ARTÍCULO 2.º—Obras nuevas y expropiaciones.

Aumento: 1.415.000 pesetas.

En el presupuesto vigente se consignan 3.935.000 pesetas.

En justificación del aumento, basta observar que solamente por compromisos contraídos se aumentan en 290.000 pesetas las obras que es preciso ejecutar en los pantanos de Pena Moneva y Santolea, y en 225.000 para las defensas de Lérida y Noguera Pallaresa, de la División del Ebro; en 300.000 las obras del pantano de Guadalmellato, de la División del Guadalquivir; en 190.000 las que se proponen para los pantanos del Canal de Castilla, y en 250.000 las que se destinan á la canalización del Manzanares, ó sea un total por estas obras enumeradas, de 1.250.000 pesetas; y así se comprenderá que siendo además muchas las otras obras que se deben conservar dentro de la realización del plan, se ha producido economía en las obras en curso de ejecución, con objeto de repartir en mayor extensión territorial el beneficio que consigo lleva la ejecución de obras. Aumento.....

1.415.000

»

ARTÍCULO 3.º—Reparación, conservación y explotación.

En el presupuesto vigente este artículo constituye dos: 3.º «Reparación, conservación y explotación», y 4.º «Canal de Aragón y Cataluña». Suman ambos, 4.120.000 pesetas.

El 3.º del proyecto asciende á 527.000. Baja comparada con los dos artículos expresados 3.º y 4.º del presupuesto vigente, por terminar en Mayo de este año las obras proyectadas del Canal de Aragón y Cataluña.....

»

3.593.000

Subdividido el concepto único, art. 3.º del Presupuesto vigente, en dos del Proyecto, el primero del mismo es el que debe compararse con el del Presupuesto vigente, dotado con 120.000 pesetas. El aumento hasta 200.000 en el Proyecto se hace para no dejar abandonadas obras que se acaban de realizar, y para implantar la vigilancia de dichas obras, con reducción de los gastos de conservación y reparación de las mismas y las de los cauces en general, para evitar las obras de defensa, por los abusos que hoy día se producen.

El concepto 2.º del Proyecto es un servicio nuevo para la terminación de las obras del Canal de Aragón y Cataluña, las cuales pasarán en el Presupuesto próximo, del concepto de obras nuevas del art. 4.º del Presupuesto vigente, al de reparación, conservación y explotación del Proyecto.

ARTÍCULO 4.º—Subvenciones y auxilios.

(5.º del Presupuesto vigente.)

Aumento: 25.000 pesetas.

Este aumento es necesario para atender á los compromisos contraídos, que en realidad no serán bien satisfechos, porque el aumento debiera ser mayor, considerando que, por ley de 5 de Junio de 1908, se ha concedido al pantano de Maria Cristina una subvención anual de 220.000 pesetas; por Real decreto de 31 de Marzo de 1905, 152.045,49 pesetas á la acequia de Pina del Ebro; por Real de 31 de Mayo de 1907, 250.000 al pantano de Galguera; y al Canal de Pozo Alcón y Zújar se le debe abonar anualmente 54.205,62. Aumento.....

25.000

»

CAPÍTULO 24.—NAVEGACIÓN MARÍTIMA

(13 del Presupuesto vigente.)

ARTÍCULO 1.º—Puertos.

Baja: 250.000 pesetas.

El concepto, 1.º «Estudios», aumenta en 25.000 pesetas, porque existen ya 130 puertos de interés general, y de ellos varios en los que no se ha practicado estudio alguno para la redacción de los respectivos proyectos, y es necesario realizar este servicio. Aumento.....

25.000 »

El concepto 2.º del Presupuesto vigente se ha subdividido en el Proyecto en cinco, porque siendo cada uno de ellos de obras distintas, conviene separarlas y especificar para cada una de ellas la cantidad mínima que se estima necesaria, haciéndose una baja en el Proyecto de.....

» 825.000

Resulta esta baja porque en el Proyecto no se consigna cantidad para nuevas subastas en 1910, en virtud de llevarse esta obligación al Presupuesto extraordinario que se proyecta.

El concepto 3.º del Presupuesto vigente, «Obras de conservación y reparación en los puertos que carecen de Juntas», con 420.000 pesetas, corresponde al concepto 7.º del Proyecto, con un aumento de 50.000 pesetas, porque la experiencia de varios años ha demostrado la escasez de la actual consignación para atender á las numerosas obras de conservación y de reparación de estos puertos. Aumento.....

50.000 »

El concepto 5.º del Presupuesto vigente corresponde al 9.º del Proyecto. En aquél se consigna 1.000.000 de pesetas para los puertos de Ceuta, Melilla y Chafarinas. En el Proyecto esta cantidad se destina sólo al puerto de Ceuta, aumentándose 500.000, en el concepto 10 del mismo, para subvencionar los puertos de Melilla y Chafarinas.....

500.000 »

Es decir, que dejando para estos dos puertos la misma subvención actual, que es la comprometida para atender á sus obras y al empréstito autorizado para ellas, se *duplica* la subvención á la Junta del puerto de Ceuta, porque mientras el presupuesto para los de Melilla y Chafarinas es tan sólo de 5 millones de pesetas, el de Ceuta importa la cantidad, ya aprobada, de 21 millones de pesetas próximamente, y no guarda relación la subvención actual destinada á las obras del puerto de Ceuta, con la señalada á los de Melilla á Chafarinas. Además, sabida es la importancia que se concede á nuestras obras é influencia que para su desarrollo se ha de ejercer en Marruecos; y debe corresponderse á tal propósito con el de la importancia de las cantidades destinadas á dicho servicio, los que no cuentan, por otra parte, con arbitrios suficientes para realizarse en aquella plaza de guerra.

575.000 825.000

250.000

(Concluirá.)

POLITICA HIDRAULICA

Del artículo del ilustre ex Ministro de Fomento D. Rafael Gasset, que publica hoy *El Imparcial* á la cabeza de su número, entresacamos los siguientes atinados comentarios á las consecuencias que pueden derivarse de las ideas expuestas en algunas de las conferencias celebradas por la Asociación de Agricultores en esta Corte:

«No se trata de crítica alguna, pues desconozco en absoluto el embrión de proyecto ó proyectos; se trata de prevenir á la opinión y al Gobierno contra afirmaciones que pudieran constituir, si fueran atendidas, un grave peligro para ideas que vengo manteniendo y de las que el país puede obtener positivas ventajas.

Primero. Se ha dicho no ha mucho públicamente que es urgente extender el regadío en España á cinco millones de hectáreas.

¡Cuidado con los intentos temerarios! Interrogad á cualquier Ingeniero competente en estas materias y os dirá: que España tiene un millón (aproximadamente) de hectáreas de riego, y que el duplicar ese beneficio es tarea de muchos millones, de mucho trabajo, de extraordinaria complejidad, y en la que, no descuidando hora ni minuto, tendrán no poco que hacer la presente y la venidera generación.

Os añadirá que los Estados Unidos, portento de iniciativa y de arrestos económicos, se contentan en su primera y gigantesca etapa con regar un millón de hectáreas.

Os añadirá que en el supuesto (desdichadamente negado) de que tuviéramos dinero suficiente, es indispensable encontrar gargantas donde establecer diques, tierra apropiada para zona regable y agua bastante; condiciones que, según el avance de plan que hizo el Cuerpo de ingenieros de caminos en 1900, se encontrarán difícilmente para más de millón y medio de hectáreas.

Segundo. Se preconiza mucho la ventaja de los pequeños riegos. Y, en efecto, las obras pequeñas, por ser menos

complejas, son las más abordables; pero en vista de que se ha utilizado poco la ley de 7 de Julio de 1905, que auxilia con 350 pesetas por hectárea de riego, se habla de elevar esta subvención á 1.000 pesetas. El hacerlo así, podía suponer un gran fracaso y el descrédito de esta política hidráulica, cuyo naciente prestigio importa cuidar como una maceta.

Mil pesetas por hectárea, acaso permitiera el negocio de poner, mediante norias y otros artefactos, en regadío más ó menos precario, un número considerable de hectáreas y de cobrar centenares de miles de pesetas, aun cuando al año siguiente se abandonara el improvisado cultivo. La cosecha regaría de antemano con el presupuesto nacional. No, por Dios. Por el crédito de una buena idea que prudentemente realizada será base de prosperidades importa colocar á la entrada de la política hidráulica un cartelito que diga, imitando el de los tranvías: «Cuidado con los logrerós».

Me parece ocioso añadir (pero lo consigno, por lo mismo que siempre anda desvelada la malicia), que no hago referencia á los propagandistas de los pequeños riegos, sino á los agricultores de industria, que fácilmente saldrían, votadas que fueran las 1.000 pesetas por hectárea.

¿Hace falta un cálculo que acredite el error de esa cifra? El Canal de Aragón y Cataluña, que habrá de regar 105.000 hectáreas, cuesta al Estado 32 millones de pesetas. Idéntica extensión, con arreglo á ese proyecto de los pequeños riegos, supondría para el Tesoro un dispendio de 105 millones de pesetas.

De la necesidad de esquivar semejantes daños; de la ventaja de no emprender otras construcciones que aquellas donde el terrateniente coopere con el Estado, fórmula la más eficaz y práctica para la administración pública; de los estudios que conviene realizar desde ahora para inducir la mejor aplicación de las zonas regables; de los varios problemas íntimamente enlazados con el riego, escribiré al pormenor en otro artículo.»