

gada práctica, en muchos casos feliz, del famoso hidrólogo.

Durante mucho tiempo, según él mismo nos cuenta, se dedicó a observar las cantidades de agua que producen las mesetas situadas sobre montañas o colinas aisladas, donde le era fácil cubicar el agua de cada fuente y medir la superficie de la cuenca que la producía. El resultado general de sus observaciones lo enunciaba diciendo que, en estas mesetas, recubiertas de una capa de dos hasta siete u ocho metros de espesor de terreno detrítico, reposando sobre una capa impermeable, había encontrado, por cada 5 hectáreas, un caudal permanente de 4 litros de agua por minuto; y como la lluvia, en las regiones francesas frecuentadas por Paramelle, alcanza alturas aproximadas a los 800 milímetros, resultaría que la proporción de agua que viniera a mantener la capa subterránea no pasaría del 5 por 100 de la lluvia.

Todavía, si se tratara de calcular el total del agua que llega a la capa impermeable, habría tal vez que elevar esa cifra hasta 7 u 8 por 100, para tener en cuenta los períodos de aguas altas, que sólo se extienden sobre determinados meses del año, y es posible que este cálculo resultara un poco exagerado; porque las fluctuaciones del caudal subterráneo, en las condiciones supuestas, suelen ser menores que las de las corrientes superficiales, y porque Francia es, en general, un país de lluvias continuas, donde, por esta causa, esas mismas fluctuaciones se acentúan menos que donde existe una estación marcadamente seca.

Pero no habría que deducir de aquí que ese 8 por 100 pudiera considerarse como una media: los datos de Paramelle se refieren al «producto ordinario de los terrenos *más favorables* a las fuentes», y es él mismo el que se encarga de hacer notar que sus cifras son un máximo; porque «hay terrenos—dice—tan compactos e impenetrables, que ni 20 ni 100 hectáreas de extensión producen la menor fuente».

Si quisiéramos, a la vista de estos datos, escoger un término medio prudente, aplicable a toda Francia, no podríamos pasar, probablemente, ni del 4 por 100, y aun habría que hacer observar que, desde el punto de vista de la utilización de las aguas, la mayor parte de esos volúmenes no debe atribuirse a las aguas subterráneas; porque la mayoría no lo son más que temporalmente, surgiendo al cabo en fuentes y manantiales, que son las que alimentan en definitiva el caudal permanente de los ríos.

A esta clase pertenecen, desde luego, todas o casi todas las aguas absorbidas por las calizas fisuradas, que descansan de ordinario sobre arcillas o margas y dan origen a los manantiales más abundantes y famosos, lo que acaba de justificar el que hayamos prescindido de ellos en las medias que, de todos modos, no serían muy alteradas por su influencia, dado su carácter excepcional. En resumen, la cantidad de

agua definitivamente perdida para el desagüe superficial y que pudiera ser considerada como un recurso completamente aparte, explotable mediante alumbramientos adecuados, no llegaría tal vez ni al 1 por 100.

Y hablábamos hasta ahora de Francia; ¿qué podríamos decir de España? Con una altura de lluvia que en las mesetas centrales no llega a la mitad de la de Francia; con temperatura más elevada y ambiente más seco, lo que favorece extraordinariamente la evaporación; con pendientes más pronunciadas en las cabeceras de los ríos, que acentúan su torrencialidad y disminuyen en las grandes lluvias las cantidades de agua que escapan al desagüe superficial inmediato; con una altitud mayor en el conjunto, lo que tiende a disminuir la posibilidad de corrientes subterráneas que vayan a perderse en el mar, es seguro que no podríamos contar aquí ni con la mitad de los recursos que en esta materia encierra la República vecina.

Consideraciones de otro orden tienden a corroborar esta opinión. Cuando se estudia el régimen de nuestros ríos, en aquellas cuencas que carecen de alimentación de nieves, y donde el período estival transcurre completamente seco, se encuentran estiajes considerablemente pequeños, que se reducen a veces al 2, al 3 ó al 5 por 100 del caudal medio anual, hasta en cuencas de extensión considerable; en cuencas más pequeñas, donde dominan los terrenos impermeables, la corriente llega a cortarse, y aun en aquellas donde una mayor permeabilidad domina, el coeficiente 0,10 es bastante frecuente.

Ahora bien, estos estiajes se encuentran exclusivamente alimentados por el caudal subterráneo, y pueden servir para medirlo. Si admitiéramos como término medio para el desagüe superficial el 25 por 100 de la lluvia, ese 10 por 100 de perennidad representaría el 2,5 por 100, y sería del mismo orden del que venía asignado, por comparación con los datos franceses. En asunto donde tantos elementos faltan y donde tantas influencias juegan, no es fácil llevar más adelante la precisión, y la comprobación parece suficiente.

De todo ello, una conclusión parece imponerse: las aguas subterráneas que naturalmente no surgen a la superficie son entre nosotros un recurso de importancia muy escasa, cuando se le compara con las aguas vistas: interesantes desde un punto de vista particular para fincas o en zonas de especiales circunstancias, han de representar siempre muy poco en la resolución de los grandes problemas de la hidrología nacional.

En ella, el hecho dominante parece ser que la totalidad de las aguas que no aparecen en las corrientes superficiales son casi por completo consumidas por la evaporación.

Pedro M. GONZÁLEZ QUIJANO

La actividad en la construcción de Obras públicas y la valoración de la peseta

Desde hace algún tiempo se vienen expresando valiosas opiniones en la Prensa, particularmente en la financiera, respecto al modo de conseguir la estabilización de los cambios, y recientemente se han tomado medidas de la mayor importancia: tras-

paso al presupuesto ordinario de los gastos extraordinarios de varios Departamentos ministeriales y elevación del tipo de descuento en el Banco de España. Se estima por algunos que la actividad actual de las Obras públicas debe reducirse en gran escala, hasta

el extremo de que desaparezca el presupuesto extraordinario del Ministerio de Fomento, y alguien censura severamente la política de «deuda ferroviaria, emisiones garantizadas por el Estado, avales y garantía de intereses».

En estas condiciones creemos que será conveniente la exposición de nuestro modesto punto de vista, por entender que ha de aportar esclarecimientos a uno de los problemas fundamentales del país.

El presupuesto extraordinario para Obras públicas importa 1 600 millones de pesetas, descompuesto en la siguiente forma:

| | Pesetas |
|--|-------------|
| Obras de puertos | 600 000 000 |
| Obras hidráulicas | 100 000 000 |
| Patronato del circuito de carreteras | 600 000 000 |
| Carreteras | 200 000 000 |
| Repoblación forestal | 100 000 000 |

Son bastantes los que creen que sólo son reproductivos, y a muy largo plazo, los gastos correspondientes a Obras hidráulicas y Repoblación forestal. Este error no tiene nada de extraño, y para combatirle en uno de sus aspectos, publiqué en esta REVISTA¹ un largo artículo, en el que pretendí demostrar que la economía que podía obtenerse en el gasto de explotación de los 60 000 automóviles que efectivamente circulaban el año 1925 por las carreteras españolas llegaría a más de 34 millones de pesetas solamente con la mejora de los afirmados. Suponía en dicho artículo que, una vez desaparecida la deplorable y vergonzosa serie de baches, que no otra cosa eran nuestras principales carreteras, el número de automóviles aumentaría rápidamente, y lo estimaba en unos 10 a 15 000 anuales; la realidad ha demostrado que este número ha sido de 30 000 al año y que estimé muy moderadamente la economía que había de obtenerse en los gastos de explotación tanto de los coches como de los camiones. Pero aun suponiendo que la economía no fuese mayor, con los 150 000 automóviles que como mínimo podemos calcular en la actualidad (205 000 matriculados), la diferencia de gastos es superior a 85 millones. Compárese, por tanto, lo que representa esto enfrente de los 600 millones que se gastarán en varios años y de los que el Gobierno tiene asegurado, por otra parte, un gran interés solamente con el importe de las patentes.

Tampoco es lógico considerar como no reproductivos los gastos referentes a carreteras y caminos vecinales, máxime cuando la mayor parte se refieren a completar vías existentes, a construir los puentes que faltan y a dotar de modestísimos accesos a pueblos incomunicados. No es posible cifrar las economías que se obtendrán en los transportes por la diferencia de gastos entre hacerlos a lomo o en vehículos, por desconocerse el volumen del tráfico presente y el futuro; escollo es éste con que siempre se tropieza al hacer estudios de esta naturaleza; pero lo que no deja lugar a dudas es que los recursos invertidos en carreteras interrumpidas no pueden dar fruto alguno mientras no se completen dichas vías.

En cuanto a los gastos de puertos, cifrados en el presupuesto extraordinario en 600 millones, serían altamente beneficiosos si con ellos se consiguiese rebajar los enormes gastos de carga y descarga que hoy

constituyen uno de los factores más importantes del encarecimiento de las mercancías de poco valor y mucho peso. Todos los que tenemos que tener en cuenta los expresados gastos, nos vemos preocupados constantemente con el deseo de reducir en unos céntimos lo que sería fácilmente reducible en pesetas si los puertos españoles contasen con medios apropiados de atraque y de carga y descarga. Pero aun suponiendo que parte de los gastos del presupuesto extraordinario de Obras públicas no fuesen reproductivos por el momento, es evidente que la anualidad de 85 a 90 millones necesaria para interés y amortización no constituye una carga insoportable para el país, ni inflación de ninguna clase el que se dediquen 250 millones anuales a estas obras, pues la cifra es muy inferior a la capacidad nacional de ahorro. No existe, pues, a mi juicio, gran relación entre el presupuesto extraordinario de Obras públicas y la valoración de la peseta.

Veamos ahora con algún detalle lo referente a lo que se llama algunas veces Plan de reconstrucción nacional. Sabido es que las adversas circunstancias que padecimos los pasados años habían impedido dedicar la atención debida a los grandes problemas de constitución y conservación de la riqueza del país, en la parte que a los Gobiernos corresponde, y, por tanto, eran unánimes los deseos de que se recobrase el tiempo perdido apenas fuese posible. La Federación de Industrias Nacionales creyó llegado el momento a principios del año 1924, y propuso a los Poderes públicos un plan de *movilización de los desembolsos presupuestarios* para poder ejecutar en cinco años un plan de obras públicas, en la forma siguiente:

Ministerio de Fomento.—Presupuesto de 1922-23

| DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS | Capítulo | Sección | Importes de las anualidades | Resultado de la capitalización de la anualidad al 5% |
|------------------------------|----------|------------------|-----------------------------|--|
| | | | Pesetas | Pesetas |
| Carreteras | 12-19 | 8. ^a | 97 789 545 | 1 955 790 900 |
| Firmes especiales | 24 | » | 7 669 790 | 153 395 800 |
| Caminos vecinales | 12-20 | » | 22 500 000 | 450 000 000 |
| Ferrocarriles | 13-21 | » | 65 031 807 | 1 300 636 145 |
| Obras hidráulicas | 23 | » | 44 154 850 | 883 097 000 |
| Puertos y Faros | 22 | » | 27 879 000 | 557 580 000 |
| Obras en Marruecos | 2 | 13. ^a | 5 230 000 | 104 600 000 |
| | | | 270 254 992 | 5 405 099 845 |

Esta *movilización* debió parecer excesivamente rápida y hecha con criterio algo simplista, por lo que sin duda no se tomó en consideración; pero algo debió influir, puesto que el definitivo Plan de reconstrucción importa aproximadamente cinco mil millones de pesetas, distribuidos en las partidas que figuran en el presupuesto extraordinario de Obras públicas y en los dos siguientes: dos mil quinientos millones para ferrocarriles (mitad para mejora de los ferrocarriles actuales) y mil millones para las obras de las Confederaciones hidrológicas.

En mi criterio, nunca será bastante alabado el pensamiento de hacer que la iniciativa y la responsabilidad de los usuarios y Compañías concesionarias colaboren con la iniciativa y la responsabilidad del Gobierno. De este modo hay mayores garantías en todos los aspectos, incluso en el de inversión acertada de los recursos, y puede apreciarse más fácilmente hasta qué punto se usa de la capacidad con-

¹ Año 1925, pág. 151.

tributiva. Porque es fundamental que no se exceda el límite marcado por el ahorro, pues se produce como consecuencia la inflación; pero tampoco hay que caer en el extremo de hacer las obras con excesiva lentitud, pues resultan antieconómicas, porque las encarecen enormemente los intereses intercalarios.

Las apelaciones al ahorro fueron las siguientes en los años que se indican:

| | Pesetas |
|------|---------------|
| 1921 | 2 709 000 000 |
| 1922 | 1 088 000 000 |
| 1923 | 1 394 000 000 |
| 1924 | 1 141 000 000 |
| 1925 | 1 619 000 000 |
| 1926 | 1 350 000 000 |
| 1927 | 933 000 000 |
| 1928 | 1 604 000 000 |

y puede comprobarse que en los dos últimos años se han hecho, en término medio, emisiones muy parecidas a las de años anteriores.

El detalle de las emisiones hechas en el pasado año 1928 fué, aproximadamente, como sigue:

| Valores del Estado | | Pesetas |
|--|--|-------------|
| Presupuesto extraordinario (Deuda amortizable) | | 500 000 000 |
| Deuda Ferroviaria | | 300 000 000 |
| Corporaciones oficiales | | |
| Confederación del Ebro | | 25 000 000 |
| Banco de Crédito Local | | 85 000 000 |
| Ayuntamientos | | 77 000 000 |
| Diputaciones | | 36 000 000 |
| Caja de Emisiones | | 6 000 000 |
| Bancos, Crédito y Seguros | | 151 000 000 |

| | Pesetas |
|--------------------|-------------|
| Ferrocarriles | 68 000 000 |
| Electricidad | 142 000 000 |
| Aguas y Riegos | 33 000 000 |
| Productos químicos | 24 000 000 |
| Navieras | 38 000 000 |
| Minas | 3 000 000 |
| Cementos | 18 000 000 |
| Metalurgia | 27 000 000 |
| Construcción | 17 000 000 |
| Varias | 55 000 000 |

La emisión de valores del Estado no ha perjudicado, pues, a la industria particular, y todas las emisiones de este carácter han quedado rápidamente cubiertas, habiendo habido aún recursos para suscribir 40 000 000 de pesetas de la Compañía Hispanoamericana de Electricidad y 11 940 000 del Crédito Hipotecario de Costa Rica. Otro de los argumentos que se esgrimen contra la rápida ejecución de las obras públicas parece, pues, que carece de fundamento sólido.

Tampoco estaría mejor fundado el suponer que la actividad de las obras produce como consecuencia la elevación de todos los precios interiores (en unos ocasionará este efecto y en otros el contrario) y, por ende, acentuará la cotización desfavorable de la peseta, según la teoría de Cassel. De los cuadros que a continuación copiamos, de un trabajo del economista Fernández Baños, publicado en la *Revista Nacional de Economía*, se deducen más bien consecuencias opuestas, pues el año de 1928, que ha sido el de gran actividad en las obras, se caracteriza por baja importante de precios y consecuente baja en el cambio teórico.

Números índices de los precios oro, al por mayor, en diferentes países

| | AÑOS | | | | | | | | |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 |
| Estados Unidos | 226,2 | 149,6 | 148,8 | 153,7 | 149,7 | 158,7 | 151,1 | 146,7 | 147,2 |
| Inglaterra | 230 | 156 | 145 | 149 | 151 | 151 | 148 | 141 | 141 |
| Bélgica | » | 141 | 146 | 134 | 138 | 138 | 130 | 122 | 121 |
| Francia | 185 | 134 | 139 | 132 | 132 | 136 | 118 | 125,5 | 126 |
| Holanda | 250 | 152 | 153 | 147 | 148 | 155 | 145 | 148 | 150 |
| Italia | 160 | 129 | 135 | 122 | 121 | 123 | 122 | 132 | 134 |
| Suecia | 274 | 189 | 169 | 161,5 | 160 | 161 | 149 | 146 | 149 |
| Dinamarca | 200 | 118 | 141 | 144 | 146 | 124 | 138 | 145 | 147 |
| Suiza | » | 172 | 166 | 169 | 164 | 161 | 145 | 142 | 144 |
| España | 182,6 | 132,2 | 141,3 | 128,8 | 126,5 | 139,8 | 139,8 | 152,9 | 142 |

Cambio real y teórico que correspondería a los números índices de la moneda en diferentes países

| | | AÑOS | | | | | | | | |
|----------------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 |
| Estados Unidos | Cambio real | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | » teórico | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Inglaterra | » real | 133 | 126 | 110 | 106 | 110 | 101 | 100 | 100 | 100 |
| | » teórico | 136 | 132 | 107 | 103 | 111 | 100 | 102 | 96 | 96 |
| Bélgica | » real | » | 259 | 251 | 370 | 416 | 405 | 571 | 686 | 688 |
| | » teórico | » | 245 | 247 | 323 | 383 | 352 | 492 | 577 | 572 |
| Francia | » real | 275 | 259 | 236 | 318 | 369 | 405 | 594 | 492 | 492 |
| | » teórico | 225 | 230 | 219 | 272 | 326 | 346 | 465 | 420 | 421 |
| Holanda | » real | 119 | 120 | 105 | 103 | 105 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | » teórico | 129 | 121 | 107 | 98 | 104 | 98 | 96 | 101 | 101 |
| Italia | » real | 390 | 449 | 406 | 419 | 423 | 485 | 496 | 375 | 360 |
| | » teórico | 276 | 386 | 341 | 333 | 342 | 375 | 399 | 337 | 314 |

| | | A Ñ O S | | | | | | | | |
|--------------------|---------------|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 |
| Suecia. | Cambio real.. | 131 | 119 | 102 | 101 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | » teórico. | 158 | 149 | 116 | 106 | 108 | 101 | 99 | 100 | 101 |
| Dinamarca. | » real. . . | 170 | 151 | 128 | 146 | 160 | 127 | 102 | 100 | 100 |
| | » teórico. | 151 | 119 | 121 | 136 | 156 | 99 | 93 | 99 | 100 |
| Suiza. | » real. . . | » | 111 | 101 | 107 | 106 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | » teórico. | » | 128 | 112 | 117 | 116 | 102 | 96 | 97 | 98 |
| Canadá | » real. . . | 113 | 112 | 102 | 102 | 101 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | » teórico. | 108 | 115 | 102 | 100 | 104 | 101 | 103 | 103 | 102 |
| España | » real. . . | 121 | 143 | 124 | 113 | 145 | 134 | 129 | 113 | 116 |
| | » teórico. | 98 | 127 | 118 | 112 | 122 | 118 | 120 | 118 | 112 |

Los dos únicos reparos de verdadera importancia, a mi juicio, que pueden oponerse a la gran actividad de las obras son: 1.º Al fin del período de ejecución puede sobrevenir una grave crisis. 2.º La excesiva rapidez en las obras puede dar lugar a que se agote la capacidad de producción del país respecto a ciertos materiales, lo que obligaría a importarlos, en parte, del extranjero o a dar un desarrollo excesivo a las industrias del país, inadecuado para las circunstancias normales.

Ambos inconvenientes pueden atenuarse mucho si no se sobrepasa el ahorro normal, pues las actividades del Estado pasarían en gran parte a la industria privada, ya que se le ofrecerían disponibilidades, y si se procura que el crecimiento de las industrias de la edificación no exceda en mucho al consumo probable al final del período de actividad, que, como se espera, será bastante mayor que el existente al principio de dicho período.

Con lo que llevamos dicho hemos querido poner de manifiesto que el problema de la baja de la peseta puede tener alguna relación con el de las obras públicas, pero que es mucho más hondo y hay que buscar sus principales causas por otro lado. Dificulta mucho el estudio la escasez de estadísticas, que impide a nuestros economistas e industriales, que, contra lo que muchos creen, los hay excelentemente preparados en estas materias, llegar al conocimiento completo de la cuestión. La aplicación de las teorías de Irving Fisher y de Pareto darían lugar a resultados de gran importancia si existiesen datos suficientes para hacer uso de ellas.

En términos generales puede decirse que lo que produce como motivo circunstancial la baja cotización de la peseta es que en ocasiones hacemos en España gran uso del crédito exterior, tanto para producir como para consumir. La baja traduce el déficit de la balanza de pagos (fletes, balanza comercial, emigrantes, turismo, capitales, etc.), pues en definitiva quedan disponibilidades en pesetas a la vista, en poder de extranjeros.

El contratista que adquiere en los Estados Unidos una magnífica excavadora no la cambia contra otra riqueza equivalente, sino que paga comprando dólares en el mercado del dinero por medio de las pesetas de que dispone. La riqueza adquirida queda en beneficio de España; pero existe el crédito de las pesetas, que no desaparece mientras no se adquieran con ellas riqueza, aceite, por ejemplo.

Si la ejecución de un ferrocarril exige que se importen del extranjero los carriles, la obra quedará indirectamente hipotecada. El español que compra

acciones industriales de otro país lo hace dejando disponibilidades en pesetas en poder de extranjeros.

Estas disponibilidades en pesetas, que constituyen el déficit de la balanza de pagos, varían naturalmente de un momento a otro; pero cuando existen permanentemente, tienen que dar lugar a que la peseta se deprecie. Los banqueros no tienen empeño en retenerlas en su poder, pues el interés que perciben es muy pequeño y siempre están dispuestos a cambiarlas por otra moneda, lo que, por otra parte, es obligado para continuar haciendo operaciones. La afluencia continua de pesetas al mercado monetario sin contrapartida tiene que producir inevitablemente la depreciación, contra la voluntad de los banqueros, que en ello pierden.

Las pesetas que flotan en los mercados del dinero son las que dan lugar a que la finanza internacional se preocupe del estado interior de España: precios interiores, balance de los presupuestos, estabilidad de los Gobiernos, circulación fiduciaria, etc., tienen que preocuparle, puesto que afectan al valor de las disponibilidades que existen en su poder, exactamente lo mismo que sucede en la vida corriente entre acreedores y deudores, y, como es lógico, siempre hay tendencia a mayor depreciación que la ocasionada por el exceso de oferta.

La depreciación produce el efecto de favorecer las exportaciones y dificultar las importaciones, es decir, que sale de España más riqueza y entra menos, y las disponibilidades en pesetas se reducen; el extranjero cobra su crédito rápidamente. Pero como esto puede ir acompañado de la elevación de los precios interiores, aunque siempre con el retraso correspondiente a la inercia de los mercados, se puede alterar profundamente la economía del país. La labor secular de procurar cierta distribución interior de la riqueza, de cuya labor los aranceles constituyen un elemento, pierde gran parte de su eficacia y hay que reajustar todo el mecanismo.

En consecuencia, los Gobiernos, que siempre prefieren dirigir las evoluciones económicas, actúan, para reducir los déficits de la balanza de pagos, en las direcciones que mejor se acomodan a la psicología de sus respectivos países, sin dejar actuar libremente a las fuerzas económicas desde el exterior. En Francia, cuando subió al Poder Poincaré, se había producido una colosal evasión de capitales y existía, por consiguiente, un enorme déficit en la balanza de pagos; la confianza que supo despertar provocó la repatriación en masa y quedó resuelto el problema. Las disponibilidades en francos llegaron a ser tales, que los extranjeros hubieran podido comprar todo

lo que en Francia se vendiera, análogamente a lo que sucedía en Alemania cuando funcionaba sin cesar la máquina de hacer billetes, en cuya época recordamos cosas pintorescas, pues en el afán de los alemanes por adquirir moneda extranjera, se llegaba a extremos inverosímiles.

Los empréstitos exteriores constituyen para muchos un remedio que roza el amor propio nacional, sin fijarse en que en definitiva da lo mismo, desde ese punto de vista, tener una deuda consolidada que flotante. Si se quiere no aparecer como deudor es preciso no serlo, y en fin de cuentas mejor es saber lo que se debe con precisión. Se prefiere, no obstante, que las disponibilidades se empleen en el país en empresas industriales; pero esto tiene el inconveniente de entregar a extranjeros los más vitales intereses del país y, por consiguiente, se procura condicionarlos, como se ha hecho en otros, limitando la participación en el capital, creando acciones de voto plural, etc., etc. La elevación del tipo del descuento obedece también a la idea de atraer capitales para su empleo.

Tanto los empréstitos exteriores, como la atracción de capitales y la intervención en el mercado de los cambios, pueden ser remedios excelentes; pero en las actuales circunstancias y en nuestro país, hay grandes probabilidades de que en definitiva hagan aumentar aún más las importaciones. Nos creemos actualmente ricos y no nos queremos privar de lo bueno que hay en el mundo, de modo que todo lo que tienda a facilitar las adquisiciones en el extranjero será contraproducente.

La exportación de productos es lo que siempre nos ha salvado, y, a pesar de todas las predicciones pesimistas, sigue constantemente en aumento. En los años 1925, 1926 y 1927, últimos a que alcanzan los datos oficiales, las exportaciones fueron de 1 585, 1 605 y 1 895 millones de pesetas, respectivamente. Claro es que las mayores partidas corresponden a minerales y metales, corcho y productos alimenticios, y falta casi en absoluto la exportación de productos elaborados. Es sensible esto último; pero como carecemos de carbón barato, nuestra energía eléctrica no lo es tampoco y tenemos que importar el petróleo, resulta difícil producir a bajo precio. Conviene advertir que habiendo aumentado grandemente el

mercado interior, ciertas manufacturas; como las de algodón, que se exportaban bastante, aparecen en considerable baja, a pesar de haber aumentado mucho la importación de primeras materias.

Es de notar que los valores de exportación que aparecen en las estadísticas oficiales son inferiores a la realidad en las principales partidas, y, por consiguiente, el valor real de la exportación española es muy superior al que figura en los datos estadísticos.

La política de producir siempre en mayor cantidad nuestros genuinos elementos de cambio es acertada, y las críticas sólo serán justas si los planes de obras están mal concebidos o si éstas se ejecutan en condiciones deficientes.

Pero como la producción del suelo crece lentamente, es preciso intervenir de algún modo para contrarrestar las importaciones excesivas que existen, aunque no en la cuantía que figura en las estadísticas oficiales, pues, al contrario de lo que se dijo para la exportación, los valores de importación son generalmente excesivos. El déficit de la balanza mercantil del año 1927 no debe llegar ni con mucho a los 690 millones de pesetas que dan las cifras oficiales; pero, aun así, ha de tener alguna importancia. Y en esas condiciones se han gastado 130 millones en automóviles, 177 millones en gasolina, petróleo y caucho y 150 millones en tabaco, casi todos en países que no compran apenas en el nuestro.

¿Sería tan difícil nacionalizar, aunque fuera en parte, riquezas tan importantes?

Por las consideraciones expuestas creemos que el problema no tiene la gravedad extrema con que algunos lo presentan. La balanza mercantil no resulta, en realidad, tan desfavorable como podría deducirse de las estadísticas, y puede mejorarse el saldo si se toman las medidas oportunas; la balanza de pagos no debe estar tan desequilibrada cuando el cambio del dólar sólo ha pasado de 6,12 a 6,44 (en el momento en que se escriben estas líneas) al dejar de intervenir el Gobierno en los cambios. Resultaría, por consiguiente, desacertado el disminuir la actividad de las obras emprendidas, que, no influyendo sensiblemente en el problema monetario, pueden, en cambio, dar lugar a un crecimiento grande de la riqueza nacional.

Manuel AGUILAR
Ingeniero de Caminos

URBANISMO

Concurso de anteproyectos de ensanche y reforma interior de Burgos

El reciente concurso de anteproyectos de ensanche y reforma interior de Burgos, al que han acudido arquitectos e ingenieros de gran valía, proporciona materia para considerar algunas de las diversas orientaciones urbanísticas en lo referente al trazado de nuevas ciudades.

La ciudad ha estado en todo momento histórico vinculada a las civilizaciones de los pueblos, hasta el punto que, como se ha dicho, la Historia Universal es la historia del hombre urbano, y si el hombre ha sido llamado por algún fabricante de frases animal constructor de ciudades, ha querido decirse que las condiciones generales de las aglomeraciones urba-

nas están directamente ligadas con las características sociales de los pueblos.

Una ciudad no es un pueblo grande; no basta una aglomeración numerosa de edificaciones para constituir propiamente una ciudad. Una ciudad es un conjunto vivo, en el sentido de que nace, evoluciona y muere; que tiene un sistema circulatorio constituido por sus medios de vialidad que permiten el metabolismo, cuyo vehículo es el tráfico; que posee el sistema respiratorio de sus espacios libres, el sistema digestivo de sus abastos y almacenes y el sistema nervioso de sus edificios públicos, espectáculos y medios de comunicación.