

solicitaron trabajo, obligándoles con la negativa a que lo buscasen en Francia, y presenciamos el triste espectáculo de que la más importante fábrica de material móvil de ferrocarriles que existe en nuestra nación estuviera produciendo material para Francia en tanto que en España carecíamos de él. Y cometido este error, ¿hubiera llamado a nadie la atención que España, en uso de la soberanía, tomara en aque-

llos momentos el acuerdo de prohibir la exportación de material móvil? No; porque todas las naciones estaban procediendo de idéntica forma con muchos de sus productos naturales o fabricados, y esta medida hubiera tenido la inmediata consecuencia de utilizar en España el material móvil fabricado en Beasain para vía de ancho normal europeo, si éste hubiera sido el de nuestra red.

Vicente MACHIMBARRENA

## Impresiones de un ingeniero en Guinea <sup>1</sup>

**Nuestras posesiones.—Fernando Poo.—Guinea.—Clima.—Salubridad.—Producción.—Los intereses creados.—Escasez de braceros.—Lo que se ha hecho.—Lo que hacen otros países.—¿Podemos los españoles colonizar?—Lo que puede hacerse.**

### II

#### Lo que se ha hecho

Las comunicaciones son el factor primordial de la prosperidad de la colonia.

Hay un servicio mensual de vapores de Barcelona

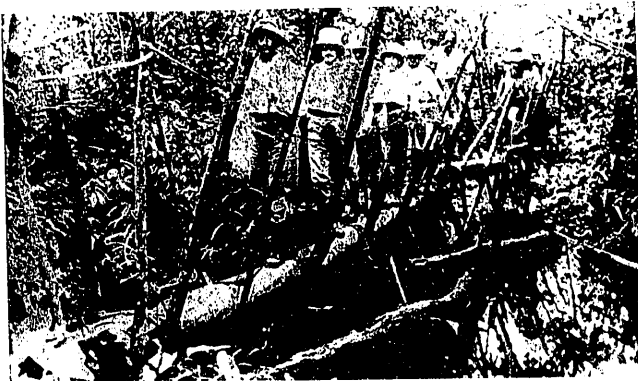


Fig. 10. Puente improvisado

a Santa Isabel, realizado hoy por la Transatlántica, que se espera mejore por la Compañía Transmediterránea, para evitar la vergüenza de que una línea alemana ofrezca para nuestra colonia más confortable servicio.

Con la Guinea se comunica muy deficientemente por un pequeño vapor español, y también contamos que la Transmediterránea lo mejore, que buena falta hace. Existen también líneas regulares de vapores holandeses, italianos y portugueses, que traen y recogen numerosa mercancía.

Acaba, por último, de inaugurarse una magnífica instalación de radio, que nos ha puesto en comunicación directa con la colonia.

En Fernando Póo sigue explotándose un ferrocarril de 17 kilómetros de vía estrecha, que, con gran acierto, me han ordenado transforme en carretera, ya que está hoy demostrado que las vías férreas de pequeña longitud no pueden competir con una buena calzada; están terminando de construirse otros 18 kilómetros de carretera, que es preciso afirmar y hasta

alquitranar, por el suelo arcilloso de las islas, que impide la circulación de automóviles durante la época de lluvias, por lo que resultan costosos estos caminos, a pesar de lo cual hay allí ya 200 coches y camiones.

Por esta razón, del plan de carreteras que nos han adjudicado en Fernando Póo sólo podrán terminarse con las consignaciones aprobadas una parte de la longitud necesaria para conseguir el rodeo de toda la isla.

En cambio, en Guinea, el suelo, mucho más arenoso, permite la inmediata utilización de pistas sin afirmado, y se han construido en estos últimos años unos 200 kilómetros, en los que circulan un centenar de camionetas; para fines de este año la red de pistas alcanzará a unos 500 kilómetros, que el gobernador se propone ampliar a 1 000 kilómetros en muy breve plazo. Una vez que hayamos sustituido con puentes definitivos los actuales pasos de madera del continente, quedará asegurado el tráfico en las zonas donde se han iniciado con más intensidad las explotaciones forestales y agrícolas.

Respecto a obras marítimas, sólo existe un me-



Fig. 11. Pasadera provisional

quino muelle en Santa Isabel, y estamos proyectando cuatro pequeños muelles embarcaderos en Guinea; pero hay que ampliarlos, sobre todo en el grandioso estuario del río Muni, que reúne magníficas condiciones para ser el puerto natural de nuestra Guinea y de la contigua colonia francesa del Gabon.

<sup>1</sup> Véase el número anterior, página 227.

### Lo que hacen otros países

No tenemos en España idea de lo que se gasta en las colonias de los demás países para intensificar su producción y prosperidad; venimos de hacer escala en algunos puertos de colonias inglesas que sólo conocen los filatélicos, como son Sierra Leona, Costa de Oro y Nigeria, de extensión poco mayor que nuestra Guinea, y en ellos atracan los mayores vapores en muelles magníficamente equipados, donde los ferrocarriles del interior traen a la descarga miles de toneladas de cacao, café y aceites de palma y cacahuet; verdad es que en los puertos de Lagos, Port-Harcourt y recientemente en el de Takoradi se han gastado 80, 20 y 120 millones de pesetas, respectivamente, si bien debe recordarse que en aquella región de Africa el precio elevado de los materiales y el escaso rendimiento del obrero duplican, por lo menos, el gasto de las obras, con relación a su coste en Europa.

Pues bien, nuestros puertos de Santa Isabel, en Fernando Póo, y Río Muni, en Guinea, ofrecen condiciones de acceso y fondeadero muy superiores al de los que acabamos de citar; gastando para los dos unos seis millones de pesetas se obtendrían, seguramente, iguales condiciones de atraque y carga que en aquéllos, con lo que las líneas extranjeras acudirían *con fletes reducidos* para llevarse cuanto produjera nuestra colonia, que agrícola y forestalmente supera en riquezas naturales a otras colonias de la costa occidental de Africa.

España posee una finca hermosísima, de la que sólo se ha empezado a explotar una ínfima parte; todos los demás países sacan provecho de otras inmediatas de inferior calidad; algunos, como Bélgica, Francia e Inglaterra, a pesar de su angustiosa situación económica, provocada por la guerra, persisten en invertir en ellas cantidades que parecen fabulosas, prueba evidente que su gasto será remunerador; hasta la pequeña isla de San Tomé, próxima a Guinea y perteneciente a Portugal, produce a su metrópoli pingües ganancias.

No existe razón para que España no consiga iguales beneficios.

### ¿Podemos los españoles colonizar?

Por mi parte, no admito la superioridad colonial en otras razas sobre la nuestra, que continúa siendo el nervio de la agricultura y comercio de gran parte de América, como son nuestros brazos los que han puesto en cultivo parte de Argelia.

¿Por qué no hemos de poder colonizar lo nuestro, si contribuimos eficazmente a la prosperidad ajena?

No sólo nuestra mano de obra, sobria y fuerte, sino nuestra técnica, pueden hoy competir con la germana y la sajona; la inteligencia y la vivacidad latina, su admirable espíritu de asimilación, nos hacen más aptos para ello que las demás razas, como lo estamos demostrando en los cultivos de Levante y en los Congresos científicos; la tan decantada superioridad anglosajona sólo está sostenida por su espíritu de solidaridad, que les impulsa a disciplinarse voluntariamente ante los imperativos del patriotismo, mientras que el latino, y muy notoriamente el español, es rebelde a la obediencia; por exceso de individualismo, no reconoce la superioridad ni acata el mando de los que sobresalen, unas

veces por altivez de espíritu, pero muchas también por el bajo impulso de la envidia, que esteriliza gran parte de las energías de nuestras lumbreras. Recordemos a este propósito la popular caricatura de las tres cucañas: en la inglesa, los de abajo empujan al que sube el mástil; en la francesa se contentan los mirones con reirse de los esfuerzos del que sube; en la española los espectadores tiran para abajo al que lucha por ascender.

Este vicio tan español ha sido la causa de nuestra decadencia; contra las bajas intrigas y la calumnia de sus propios colaboradores lucharon Colón, Hernán Cortés y todos nuestros conquistadores, mientras que en los demás países se encumbraron sin hostilidad hombres de menos valer, porque tratándose de obra nacional todos se unieron para apoyar al que más se distinguía.

Pero reconocido nuestro principal defecto, fácil es corregirlo y hasta dominarlo, y entonces la excepcional virilidad e inteligencia de la raza nos permite asegurar que somos más capaces que los demás para colonizar nuestras actuales posesiones.

Veamos cómo:

### Lo que puede hacerse

Los Gobiernos anteriores al actual, angustiados, sin duda, por los gastos de las campañas de Marruecos, no pudieron invertir en Guinea sino cifras irrisorias, a pesar de lo que el movimiento mercantil de aquella colonia aumentó sensiblemente.

El actual Gobierno, comprendiendo la conveniencia de intensificar nuestra colonización, concedió, por



Fig. 12. Puente provisional

decreto-ley de 9 de julio de 1926, una subvención de dos millones de pesetas anuales, durante diez años, para las obras públicas de aquella colonia.

Pero ya hemos visto que para intensificar las comunicaciones de la metrópoli con la colonia, mejorando sus accesos marítimos, y para completar la red de carreteras y pistas de la isla y del continente, será preciso un nuevo esfuerzo económico.

Para explotar la inmensa riqueza maderera y poner en cultivo aquellas extensas regiones serán además necesarios tres elementos: colonos, dirección técnica y capitales.

El problema de mano de obra se resuelve fácilmente.

En primer término, pudiera desviarse hacia nuestras colonias una gran parte de los 70 000 agricultores españoles que emigran anualmente a Cuba, América del Sur y Argelia huyendo de la miseria en que yacen en algunas regiones esteparias o, lo que



Fig. 13. Carretera en construcción

es peor, en los extensos latifundios que aún perduran.

Emigran al azar y sin seguridad; en Guinea pudieran ser cultivadores de sus fincas; de seres agrarios, futuros bolcheviques, podríamos transformarles en felices propietarios, futuros burgueses.

Respecto al segundo factor, dirección técnica, disponemos en España de un plantel perfectamente instruido de ingenieros con sus Cuerpos auxiliares, que pudiera en Guinea desarrollar sus actividades; es cuestión de pagarles triple de lo que ganan aquí, facilitándoles un porvenir próspero que les indemnice del sacrificio de la expatriación; pudiera también utilizarse para la colonización una buena parte de nuestra oficialidad, hoy inactiva y sin horizonte fructuoso, avezados en Marruecos a las inclemencias del clima y a los peligros de las balas y del paludismo, más mortífero allí que en Guinea; ellos sabrían dirigir mejor que nadie el trabajo de los moros desocupados y miserables, cuya emigración pudiera favorecerse, con lo que sustraeríamos de nuestro Protectorado marroquí esa semilla de bandoleros o insurrectos, transformándolos también en colonos y hasta en propietarios.

Tenemos, pues, una propiedad magnífica, técnicos, jefes y mano de obra disponibles ansiando trabajo; lo que precisa ahora es dar *potencialidad a esos elementos*, pues el arribo a Guinea de colonos o de técnicos sin capital sería no sólo infecundo, sino desastroso.

La subvención de 22 millones de pesetas en diez

años, que permite la ejecución de una buena parte de las obras públicas en tres años, no es suficiente para que nuestras posesiones se *colonizen espontáneamente*.

La explotación inteligente y económica de los bosques, la preparación de tierras y su cultivo científico exigen considerables y previos dispendios en labores, edificios, caminos y maquinaria y además la espera de varios años para obtener provechos.

Será, pues, indispensable que los capitales españoles acudan a completar lo que el Estado inició, y al Gobierno corresponderá favorecer aquellas iniciativas con las facilidades y concesiones que todos los países colonizadores otorgan para estimular la intensa emigración de hombres y de dinero que requiere la explotación de sus riquezas naturales.

Y si nuestra Banca y sus capitalistas no respondieran a los sacrificios del Estado, más valdrá renunciar definitivamente a la colonia; no faltarán entonces arrendatarios y hasta compradores.

Lo que se está realizando será siempre fructuoso, pues que permitirá el acceso al interior de la isla y continente, y *aumentará su valor negociable*.

Seamos alguna vez prácticos, y ya que en Guinea no existen, como en Marruecos, imperativos de orden sentimental y político que nos obligan, hasta cierto



Fig. 14. El general gobernador D. Miguel Núñez de Prado, entusiasta organizador del resurgimiento de Guinea

límite, a mantener allí nuestro Protectorado, consideremos nuestra colonia ecuatorial como una finca que conviene: o explotarla o cederla con provecho.

Recordemos, en fin, nuestro sabio refrán: «Al vado o a la puente».

J. EUGENIO RIBERA  
Inspector general de C., C. y P.

## Los firmes de carreteras

### CAPITULO PRIMERO

#### Consideraciones generales

El problema de la elección de firmes para las carreteras modernas es de gran importancia, no solamente para el tráfico actual, sino también para su desarrollo futuro.

Los usuarios de la carretera deben preocuparse de

este problema tanto como el Estado; en este artículo indicaremos las calidades que debe presentar un revestimiento moderno y las ventajas e inconvenientes de los varios sistemas empleados.

En nuestro estudio nos referiremos a las experiencias y pruebas hechas en varios países bajo el control de personas autorizadas.

No basta que las carreteras sean lisas y sin baches;