D. PABLO DE ALZOLA

DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

El señor Alzola ha aceptado la dirección general de Obras públicas. Hombre de méritos innegables y de personales é indiscutibles prestigios, lleva á esa dirección una bandera y un programa completo, radicalmente reformador.

Por lo mismo que tiene gran relieve entre los escasos estudiosos de España la figura de Alzola; por lo mismo que ha demostrado en la materia á que de ahora en adelante ha de consagrar su atención especialísima competencia, no añade el alto puesto que se le ha confiado un solo dedo á su estatura, no le enaltece ni le encumbra. Podrá, sí, enaltecerle y encumbrarle una campaña que de él es lógico esperar, en que los actos hagan buenas otras campañas memorables de su palabra y de su pluma.

Esperamos que Alzola sabrá en la dirección de Obras públicas probar gallardamente que no hay puestos pequeños para hombres de su altura. Esperamos también que su influencia se haga sentir en otros centros y precipite la obra de regeneración que en él tuvo uno de los más ilustrados y serios mantenedores.

Como muestra de lo que Alzola piensa en materia de Obras públicas, insertamos á continuación unos párrafos de su hermoso libro *Las Obras públicas en España* que mereció tan favorables comentarios de la crítica:

«A poco que se ahonde aparece también en el servicio de obras públicas la influencia perniciosa del ambiente manifiesto en la omnipotencia Parlamentaria que barrena á diario la legislación dictada en tan importante materia. Este mal va aquejando en mayor ó menor escala á todas las naciones incluso á Inglaterra, como lo demuestran las amargas

censuras de Herbert Spencer en *El Individuo contra el Estado,* mas no hay paridad ni semejanza con la dictadura sin freno ejercida por las Cámaras españolas.

Basta abrir la Estadística de Carreteras publicada recientemente, para convencerse de ello. Contiene las 313 leyes promulgadas en 1895 y 1896 para concluir en el «Plan de Carreteras del Estado» 7032 kilómetros de nuevos caminos. Fórmanse en España los planes de la red general, de las provinciales y municipales, sujetándolos á una larga tramitación y á multitud de informes técnicos y administrativos, y ¿para qué? Para echarlos por tierra al día siguiente con proposiciones de ley presentadas por los diputados, á fin de endosar al Estado la carga de abrir no pocas carreteras desprovistas en absoluto de interés público, con las que pagan los favores electorales á los caciques de los distritos, sirviendo sus fincas con excelentes caminos.

Como resultado de tan absurdo sistema, el plan del Estado aumenta rápidamente, contribuyendo á ello las carreteras cedidas por las Diputaciones provinciales. En cuanto se terminen las que están en construcción tendrá la red 36.815 kilómetros y 73.939 incluyendo las vías en proyecto y por estudiar. Ahora bien; comparemos con lo que ocurre en Francia.

NACIONES	Del Estado	Provinciales	Vecinales
España	36.815	6.832	19.300
Francia	37.854	38.000	496.639

¿Cómo es posible que se haya realizado el prodigio de que nuestra nación iguale á la república vecina en la extensión de sus carreteras generales, con un territorio poco inferior y un vecindario que sólo llega al 45 por 100? La prueba está patente; consiste en el aniquilamiento de los organismos provinciales y municipales españoles para esta obra de progreso, ahogados por la omnipotencia del Estado español, que, nuevo Saturno, ha devorado á sus hijos.

Adviértase que de los 6.832 kilómetros de carreteras provinciales corresponden 2.346 á los países autónomos de la región basco-nabarra; de modo que solo quedan 4.486 kilómetros para las 45 provincias sujetas al régimen general, midiendo esta red la sexta parte de la francesa.

. . . . . .

Todo esto ha pasado completamente inadvertido á la perspicacia de nuestros legisladores, y como ni el gobierno español ni los caciques políticos cejan en su afán absorbente y centralizador, han exprimido en favor del Estado todo el jugo de las corporaciones locales, dejándolas exhaustas de recursos y de atribuciones, convertidas en meras sombras sin vida ni acción, en una especie de comunidades mendicantes de los favores oficiales dispensados por los prohombres y diputados á Cortes. ¿Ocurre algo semejante en otras naciones? No podrá citarse un solo ejemplo de un atrofiamiento parecido de la vida regional.

. . . . . .

Por desgracia la imprevisión y falta de cálculo puestas de relieve en las guerras coloniales ha desatado sobre la pobre España una furiosa tormenta de la que saldrá extenuada una vez más, no quedándole más salvación en lo porvenir que la de moderar sus incorregibles ímpetus guerreros en una política de recogimiento, y consagrarse con fe y ardor al fomento de sus fuerzas vivas, como medio único para restañar las heridas y reconstituir el patrimonio derrochado. Una experiencia dolorosa nos enseña que *es preciso ser fuertes* y para conseguirlo en los tiempos actuales, en que se hace la guerra con mucho oro, se debe empezar por adquirir y consolidar las fuentes de riqueza, sin cuyo concurso—aunque sea triste confesarlo—el poderío y el derecho de las naciones carecen en absoluto de consistencia. Siguiendo estos derroteros, practicando la sinceridad y apelando á radicales mudanzas de todas clases, podrá lanzarse á una vida nueva nuestra infortunada patria, á fin de preparar su futura regeneración, basada en el amor al trabajo, en el desarrollo de su industria y de su agricultura, huyendo cuidadosamente del funesto quijotismo y engreimiento, al que debemos las mayores desventuras.»