

# El Autonomista

DIARIO REPUBLICANO DE AVISOS Y NOTICIAS

SE PUBLICA POR LA TARDE

FRANQUEO  
CONCERTADO

AÑO XXXV.— NUMERO 9.428

Subscripción  
2 ptas. mes

Calle de la Prensa, núm. 10 • GERONA • Teléf. Interurbano, núm. 2  
Toda la correspondencia se dirige al Director. — De los trabajos publicados serán responsables sus autores.

cénts.  
núm. sueldo

MIÉRCOLES, 7 ENERO DE 1931

## Asuntos de la Diputación provincial de Gerona que interesan al público en general

VII

### Actos de censurable administración

Dijimos en el artículo anterior, en el que hablábamos de los ferrocarriles Ripoll-Figueras por Olot, y Anglés-Empalme por Santa Coloma de Farnés, que por más que otra cosa se hubiese propalado y a pesar de que otra cosa se hubiese creído por no pocas personas, no era cierto que los proyectos que obran en poder de la Diputación, presentados y cobrados por el Ingeniero don José Paz Maroto, confirieran derecho alguno a la Corporación provincial ni para reintegrarse en ningún caso de su importe, ni para conferirle derechos de otra naturaleza.

Dijimos por ello, categóricamente, que el dinero invertido en los estudios de tales ferrocarriles, era en absoluto tirado.

Constituye la legalidad vigente en la materia, la ley de 26 marzo de 1908 sobre ferrocarriles secundarios y estratégicos, modificada en alguno de sus artículos por la ley de 23 febrero de 1912, y el Reglamento provincial para su cumplimiento de 12 de agosto del mismo 1912.

A tenor de los meritados cuerpos legales, los proyectos de ferrocarriles Ripoll-Figueras por Olot, y Anglés-Empalme por Santa Coloma de Farnés, son ferrocarriles de los llamados secundarios, de aquella clase que la ley denomina "ferrocarriles secundarios sin garantía de interés por el Estado."

Para tratarse de ferrocarriles que gocen de ventajas concedidas por el Estado, o sea, para tratarse, ya de ferrocarriles estratégicos, ya de ferrocarriles secundarios con garantía de interés por el Estado, precisa que figuren como tales en los correspondientes planes del Estado, o bien que en ellos vengan a incluirse por virtud de una ley votada en Cortes, necesiándose, además, para merecer la consideración de estratégicos, que lo sean por circunstancias naturales, como, por ejemplo, llegando a la costa, conforme reza un texto legal y resulta, además, de una carta de don Emilio Barrera, obrante en el expediente, que más abajo será transcrita.

Nuestros proyectos de ferrocarril, los proyectos de la Diputación de la Dictadura, los proyectos de no pocas personas candidas, los proyectos de una manera maestra supo hacer objeto de su sátira el gran articulista Rdo. Dr. Bolós, hijo de Olot —que con la inicial X, enriquece la literatura de *Diario de Gerona*,— desde su editorial de 8 de marzo de 1930, no tienen la consideración de estratégicos, ni siquiera la categoría de ferrocarriles secundarios de los llamados "con garantía de interés por el Estado."

Si tuviesen el último carácter expresado, para que no significasen un notorio perjuicio para la Diputación que cometió el desacierto de hacerse los completamente suyos, sería preciso: a) Que el ministro de Fomento, oído el Consejo de Obras públicas, por considerarlo conveniente, abriese un concurso para que pudiesen presentarse los proyectos de las respectivas líneas en el plazo que determinase en cada caso; que el Gobierno en definitiva eligiese, previo dictamen del Consejo de Obras públicas, el proyecto de la Diputación y no otro, determinando así bien que se sacase a subasta la concesión sobre la base del proyecto elegido.

Si ello viniese a ocurrir, y siempre, repéitimos, que se tratase de un ferrocarril estratégico, o de un ferrocarril

secundario de los que tienen "garantía de interés por el Estado", y la Diputación de Gerona hubiese tenido la suerte de que su proyecto hubiese sido el elegido en el concurso tendría el derecho de tanteo en la subasta, o el de que le fuese abonado por el concesionario el importe del proyecto, según tasación previamente verificada, que no podría exceder de 500 pesetas por kilómetro. Así lo reza el artículo 22 de la citada ley de 26 de marzo de 1908, modificada por la de 23 de febrero de 1912.

De manera, pues, que, dejando ya como cosa descontada que la Diputación de Gerona no ha de ser quien construya los meritados ferrocarriles, si los concursos que ofrezcan las comarcas no son más valiosos que el que ofreció la Asamblea de Santa Coloma de Farnés, podemos categóricamente sentar las siguientes conclusiones:

Que como ferrocarriles secundarios de los que no tienen "garantía de interés por el Estado", no los construirá, no puede construirlos la Diputación de Gerona. Fueron, pues, tiradas 65.000 y 25.000 pesetas, respectivamente, por los proyectos de Ripoll-Figueras por Olot y Anglés-Empalme por Santa Coloma de Farnés, presentados por el ingeniero don José Paz Maroto.

Que para merecer los famosos ferrocarriles la consideración de ferrocarriles estratégicos, o de ferrocarriles con "garantía de interés por el Estado", se requeriría, en un caso, que el de Ripoll-Figueras por Olot llegase a Rosas, y en ambos, que el Poder público, por estimarlo de alta conveniencia, presentase el oportuno proyecto de ley a las Cortes y que mereciera de éstas la correspondiente aprobación.

Cuando lo referido aconteciera, habida consideración a que la potencia económica de la Diputación de Gerona no tiene la importancia debida para empresas de tal calibre, sucedería que su única esperanza estribaría, no en utilizar el derecho de tanteo en la subasta, sino en que se le abonase por el concesionario en aquélla (si concesionario llegase a haber) el importe de sus proyectos, si es que los suyos hubiesen sido elegidos y hubiesen, por consiguiente, servido de base para la subasta.

Si a tal punto llegásemos, entonces quedaría patentizado, una vez más, cómo pudo constituir una especie de granjería el hecho de ajustar con el ingeniero D. José Paz Maroto unos proyectos por unas cantidades que en ningún caso, ni en las mejores circunstancias, podrían ser objeto de un total reintegro.

En efecto; por el proyecto Ripoll-Figueras por Olot, que comprende un trayecto de setenta kilómetros, se abonaron 65.000 pesetas. Recuérdese, como dijimos en el anterior artículo, que se pidieron primeramente 80.000 pesetas y hasta tal vez 150.000, a juzgar de una minuta que con el membrete de don José Paz Maroto aparece en el expediente.

Pues bien; según el artículo 22 ya citado de la ley de 26 marzo de 1908, el reintegro, en su caso, del importe del proyecto no debe ser de lo que por él se haya pagado, sino según tasación previamente verificada, que no podrá exceder de 500 pesetas por kilómetro.

De manera, que en las circunstancias más favorables, o sea, llegando a ser lo que no son nuestros proyectos de ferrocarril y habiendo sido elegidos los de la Diputación en el concurso que abriese el Gobierno, cuando se presentase el caso del abono del pro-



Franco a su llegada a Amberes es recibido por Maciá.—Cl. Consorcio.

yecto, en ningún caso la Diputación de Gerona podría percibir más de 35.000 pesetas, habiendo perdido aun en las circunstancias referidas, que no han de darse, 30.000 pesetas en números redondos, sólo con respecto al ferrocarril Ripoll-Figueras por Olot; y en cuanto al de Anglés-Empalme por Sta. Coloma de Farnés, once mil pesetas, porque fué contratado a razón de mil pesetas kilómetro, importando 28.000 pesetas, de las cuales, empero, sólo serían de abono, en los casos favorables no probables que pudiesen presentarse, catorce mil pesetas; pero habida consideración a que el señor Paz Maroto, merced a la gestión del que suscribe, rebajó tres mil pesetas, resultaría que el quebranto verdadero sería de once mil pesetas.

Hay más aún, y es menester que se sepa.

En el momento presente, ninguno de los ferrocarriles de que nos estamos ocupando, merece la consideración, ni de ferrocarril estratégico, ni de ferrocarril secundario con garantía de interés por el Estado.

Para llegar a adquirir tal categoría sería menester, a tenor del artículo 16 de la ley de 26 marzo de 1908 modificada por la de 23 de febrero de 1912, que lo solicitasen, bien la Diputación o Diputaciones, ya que si uno de los ferrocarriles partiese de Guardiola afectaría a la provincia de Lérida, o bien los Ayuntamientos interesados.

Si ello ocurriese, podría el Gobierno, previa audiencia del Consejo de Obras Públicas, adicionar nuestras líneas a los planes de ferrocarriles. Ello, empero, no sería de una manera gratuita de parte de los peticionarios, sino que a su cargo correría el satisfacer cuando menos la tercera parte del importe que para las líneas agregadas represente la garantía de interés triplicado que a tales ferrocarriles concede el Estado.

También es interesante hacer constar que, de conformidad a lo estatuido en el último apartado del artículo 17 de la citada ley, en ningún caso el Estado garantizará, sin acuerdo de las Cortes, interés de cinco por ciento a proyectos cuyo presupuesto medio de ejecución material de obra por kilómetro exceda en su coste de doscientas cincuenta mil pesetas.

¿Cuáles pudieran ser las causas verdaderas del desacierto cometido por la Diputación de Gerona en 1928, desacierto que no han comprendido, por lo visto, todos los pueblos, a juzgar por la reunión celebrada en Olot, de que da cuenta *La Vanguardia* en su editorial del día 2 del presente enero?

Queremos creer que no motivaron semejante desajustado las excitaciones, sin ofrecimientos en dinero, que a ella llegaron de parte de algunos pueblos, ni siquiera la preocupación constante que fué el motor de muchos actos de los aliados a la Dictadura, o sea la de creer que las primeras

elecciones que se celebrasen serían convocadas y dirigidas por el mismo Gobierno dictatorial.

Mas, como no hay efecto sin causa o sin múltiples causas, o en otros términos, como lo que no se justifica suele tener alguna explicación, tal vez ésta pueda hallarse, sino en totalidad, en parte, en la intervención que se supone haber tenido, en la cuestión de los ferrocarriles referidos, el que, en el momento en que en su estudio se trabajaba, ocupaba la Capitanía General de Barcelona.

Tiene fundamento tal supuesto en la siguiente carta de don Emilio Barrera, que obra en el expediente del ferrocarril Ripoll-Figueras por Olot, y que a la letra es como sigue:

Hay un membrete que dice: "El Capitán General de la 4.ª Región.—Barcelona, 1-12-25.—Excmo. Sr. D. Federi-

## Opiniones sobre el año 1931

J. Ramsay Macdonald (primer ministro de Inglaterra)

En Año Nuevo se renuevan las esperanzas y se afirman las determinaciones. El invierno del descontento ha pasado y otra primavera se divisa de nuevo. La fe del hombre hace que, a pesar de sus muchos desengaños, aún pueda esperar; su historia es un record de arduos, pero felices, triunfos sobre dificultades, y de una marcha avanzada—sujeta a veces a muchos retrocesos—hacia una vida mejor.

El pasado año ha sido uno de los más difíciles para todo el mundo, debido a las graves crisis económicas. Pero su paso aún debe dejarnos esperanzados y más que nunca, decididos a inquirir y remediar las causas de nuestra perturbación.

M. Paul Painlevé (ex presidente del Consejo de ministros de Francia)

Los pesimistas y los que resuelven todos los problemas en un instante, tienen algún motivo para pretender que el Nuevo Año difícilmente comienza bajo buenos auspicios. Se refieren a los muchos desórdenes económicos, a la inquietud que reina en el mundo, al problema del paro forzoso, a la miseria y a las enemistades raciales, todo lo cual son síntomas de una desorganización universal, para la que debemos encontrar un remedio. Sin embargo, se equivocan cuando califican de locas utopías todos los incansables esfuerzos, que, hombres de buena voluntad, están haciendo para asegurar la paz del mundo. Estos políticos, que así se esfuerzan en salvarnos de futuras guerras, saben que están en el comienzo del camino y que la ruta está sembrada de obstáculos. Pero también se dan cuenta de que cualquier otra

co Bassols.— Mi querido amigo: Recibí su aenta carta 21 actual, en la que me decía nada había pendiente del trozo f. c. Figueras Rosas. Ya sabe V. lo interesante que será para toda esa comarca, el referido ferrocarril, pero sino lo es entero, es decir, desde Guardiola a Rosas no podrá disfrutar de las ventajas concedidas a los estratégicos. Por otra parte los pueblos interesados formaron la mancomunidad a base del estudio completo y así no lo queda. El Ministro parece está dispuesto a conceder hasta más del 50 %, pero tampoco lo hará sino lo es para todo el trayecto, de modo que a mi entender no sólo debe esa Diputación facilitar el estudio, sino que hasta debería trabajar aquellos Ayuntamientos que no están convencidos para que la obra sea un hecho. De Vd. affmo. buen amigo q. e. s. m., Emilio Barrera."

¿Qué habría acontecido si no cae el Gobierno de la Dictadura?

Cesó la situación política por demás antijurídica que representaba el Gobierno dictatorial, y, por consiguiente, quedan en pie las leyes que ligeramente hemos glosado.

Si viene otra Diputación que piense en las concesiones convencionales que puedan hacer otros Gobiernos dictatoriales, para obtener ventajas y remuneraciones que puedan aliviar a la Diputación provincial, tendrá, con arreglo al criterio sentado en la carta transcrita, que estudiar a sus costas dos nuevos trozos de línea férrea; de Guardiola a Ripol, y de Rosas a Figueras.

No creemos exista Diputación tan insensata que a ello se atreva.

EMILIO SAGUER

senda conduciría al abismo...

Consideremos, por un momento, la situación de Europa al terminar la guerra y compáremosla con la de la Europa que deseamos establecer. ¿Puede efectuarse un cambio tan enorme en un tiempo determinado? Y puesto que ello es un proceso que despierta muchos recelos terminará repitiendo el consejo que—alterando ligeramente una frase histórica—dió a la Liga de las Naciones en 1925: "Esperar, emprender y perseverar".

Dámaso Berenguer (primer ministro de España)

1930 ha sido un año de graves crisis económicas y políticas en todo el mundo. Si comparamos el estado de España con el de otras naciones podemos sentirnos satisfechos. Hemos emergido de un período de incertidumbre política y nuestra posición económica es completamente satisfactoria, a pesar de la baja transitoria de la peseta.

En 1931 tendrá España un Parlamento elegido libremente, en el cual, no obstante la abstención por parte del Gobierno, existirá una mayoría monárquica abrumadora. Es probable que la campaña electoral sea muy activa y que, las primeras sesiones del Parlamento, se caractericen por discursos violentos de la oposición republicana, después de seis años y cuatro meses de Dictadura. Sin embargo, estoy convencido de que la tranquilidad se restablecerá pronto y que el nuevo Parlamento efectuará una labor provechosa.

Con toda franqueza aseguro que no existe ninguna amenaza grave para el régimen monárquico. En la actualidad existen republicanos en España, del mismo modo que hay monárquicos. (Continúa en 4.ª página)