

# PARLAMENT DE CATALUNYA

## Presidència de l'honorable Sr. Lluís Companys i Jover

### DIARI DE SESSIONS

Sessió del dia 23 de febrer del 1933

#### SUMARI

*A les cinc i deu minuts de la tarda és oberta la sessió, sota la presidència del senyor Companys.  
Lectura i aprovació de l'acta de la sessió anterior.  
Prec del senyor Fronjosà al Conseller de Treball sobre l'estat en què es troba el traspàs de serveis d'acció social.  
Resposta del senyor Conseller de Treball i rectificacions del senyor Fronjosà i del senyor Conseller de Treball.  
Prec del senyor Rovira i Virgili sobre l'ús del català i resposta del senyor Coromines.  
Interpellació del senyor Ruiz Ponseti sobre les facultats de la Generalitat en relació a la construcció de l'Aeríport de Barcelona.  
Resposta del senyor Conseller Delegat i rectificacions dels senyors Ruiz Ponseti i Pi i Sunyer.  
Intervenció del senyor Ventosa sobre el traspàs dels serveis d'aviació civil. Intervenció del senyor Conseller de Justícia i Dret.  
Resposta del senyor Conseller Delegat.  
Rectificacions dels senyors Ventosa i Pi i Sunyer.  
Lectura de vots particulars presentats al projecte d'Estatut interior de Catalunya.  
Ordre del dia per a la sessió de demà.  
S'aixeca la sessió a tres quarts de vuit i deu minuts del vespre.*

A les cinc i deu minuts de la tarda s'obre la sessió. Al banc roig hi ha el senyor Conseller Delegat i els Consellers de Justícia i Dret i de Treball i Obres Públiques. Presideix el senyor Companys. És llegida i aprovada l'acta de la sessió anterior.

#### ORDRE DEL DIA

##### Precs i preguntes

##### L'aplicació de la legislació social a Catalunya

El Sr. PRESIDENT: Té la paraula el senyor Fronjosà.

El Sr. FRONJOSA: Senyors Diputats:

Aquesta Minoria agrairia molt al senyor Conseller del Treball que vulgués informar-nos de com estan els tràmits del que fa referència al traspàs de serveis en les qüestions socials i a l'aplicació de la seva legislació. Nosaltres creiem que la legislació social és molt més important que el que fa referència a altres legislacions, com per exemple el que fa referència als serveis d'aviació, i tenim tota la impressió que per part dels elements que porten a cap aquestes gestions, es colloquen en segon ordre les qüestions de treball. I això és el que nosaltres tenim el deure de fer present, de fer notar i d'advertir, perquè per nosaltres els problemes i les qüestions de treball tenen una importància capitalíssima.

A Catalunya, en l'actualitat, hi ha una pila de localitats en les quals no es compleixen les lleis socials, àdhuc en aquella part o aspectes més elementals i en aquelles qüestions que forçosament s'està obligat a respectar la legislació social, per la seva importància en si i per l'amplitud que aquesta legislació ha pres a tot el món. Per exemple, a Catalunya hi han localitats en les quals la jornada de 8 hores és burlada; a Catalunya hi han localitats en les quals la jornada de treball és de 10 hores. I això és una manca d'incompliment de la llei que nosaltres ens creiem en el inelludible deure de denunciar.

Existeix també una llei respecte a estrangers; i el cert és que en totes les empreses industrials estrangeres o controlades per estrangers, aquesta llei és burlada en tot el possible, arribant-se fins al punt de bordejar la delinqüència i sotmetent els nostres treballadors a mantes burles i vexacions. I el lamentable és que els nostres treballadors no saben de quin medi valdre's, no saben on anar a tocar per tal que les seves queixes siguin degudament escoltades. Fa pocs dies que una empresa importantíssima d'aquesta ciutat, de Barcelona, va acomiadar, per substituir-lo per un estranger, un treballador nacional; i quan aquest va acudir al Jurat Mixte, que ho era el de la metallúrgia per parlar més clar a fi d'exposar les seves queixes, li varen dir que l'assumpte que interessava no era qüestió del Jurat Mixte sinó que havia d'acudir al Tribunal Industrial. I el curiós és que fent cas del que se li indicava, va acudir al Tribunal Industrial i allà se li va dir que era assumpte de la competència del Jurat Mixte.

Davant d'aquests dos casos i d'altres que puguin presentar-se, nosaltres creiem que el Departament de Treball de la Generalitat hauria de comptar amb una dependència on els treballadors poguessin anar a donar compte dels atropells i vexacions de què són víctimes per part de la classe patronal. Perquè el treballador que no té un company Diputat, en el dia d'avui se li fa gairebé impossible fer prevaldre els seus drets; i fins i tot tenint un company Diputat, amb prou feines es veu atès en els seus drets. I en dir això, no és que volguem dir que les vegades que hem anat a la Delegació del Treball o a la Inspecció del Treball, o al Govern Civil, no haguem estat atesos, no; si hem de dir la veritat, haurem d'afirmar que hem estat objecte d'atencions. Però és que evidentment moltes vegades es plantegen qüestions que no es poden resoldre ni en la Delegació del Treball ni en el Govern Civil, i aleshores és quan han d'intervenir organismes complementaris que la legislació social té establerts, perquè sinó els treballadors han de seguir un vertader *via crucis*.

I encara hi ha altra qüestió. Tots els senyors Diputats saben prou que existeix una llei de contracte de treball, però el cert és que d'aquesta llei de contracte de treball se n'ha arribat a fer una burla vergonyosa. Avui mateix hem tingut d'arranjar una qüestió, i a no ésser pel bon sentit d'un funcionari de la Delegació del Treball, existien totes les possibilitats que aquesta qüestió degenerés en un conflicte de la importància que desgraciadament va arribar a adquirir el plet o el conflicte dels treballadors del moll de Barcelona.

La qüestió o el conflicte venia plantejat en un poble de la costa catalana. I el més dolorós, el més intolerable en aquest cas, és la burla que es feia en allò que fa referència a la llei de seguretat i higiene en el treball.

L'altre dia vàrem estar en una localitat catalana on els treballadors encara treballen 9 hores, i les noïetes, de dotze a quinze anys en gran nombre, es posen a treballar a les 6 del matí i treballen en un ambient, en un local, on la temperatura, per freda, és vertaderament cruel i insuportable, fent-se així befa per part del burgès d'allò que determina la llei en l'aspecte de condicions de temperatura i d'ambient que ha de reunir un local on s'ha de desenrotllar un treball continuat.

En les indústries de metalls tòxics, es dona el cas que cada dia se'ns presenten queixes de companys nostres que són atacats de saturnisme. I es dona el cas que un treballador d'aquestes indústries cau malalt i presenta la baixa; i com que no presenta lesions apreciables, els elements burgesos han trobat la forma de restar lliures de la deguda indemnització i tanmateix resten també lliures, en el terreny de la pràctica, les mútues. I aquell treballador que resta ja impossibilitat durant tota la seva vida per a poder desenrotllar un treball, perquè en realitat és un malalt i la seva malaltia és conseqüència o és resultat de les seves activitats del treball—com prou bé ho saben els doctors aquí presents—, no es veu compensat en la seva desgràcia per la justa indemnització del que en definitiva és un accident del treball.

I encara hi ha més: en aquests moments, en aquests moments que Barcelona ha estat atacada per l'epidèmia de la malaltia gripal, l'altre dia vàrem presenciar en un taller de metallúrgia com els operaris es rentaven les mans en les piques de la fornal. Jo no sé si vosaltres sabeu el que és una pica de fornal. Es senzillament un recipient o dipòsit que hi ha sota de la fornal, i en el qual de vegades els aprenents fan les seves necessitats. I en aquests recipients, en aquestes piques de fornal, aquells treballadors, abans d'anar a menjar, es rentaven les mans, mancant-se així a les prescripcions més elementals de la higiene, majorment en aquesta època en la qual existeix una epidèmia. I aquests obrers, després de rentar-se així les mans, se n'anaven a menjar a una fonda de sisos, o sigui que anaven acumulant brutícia sobre brutícia. Aquests fets, crec que depassen gairebé aquells sentiments elementals que tot home ha de mereixer. Si creiem que depassa això les possibilitats de paciència de la classe treballadora, encara és més graciós que aquests senyors de les classes patronals fa poc varen llençar un manifest exigint i demanant que es fes complir la llei als treballadors. Jo pregunto a aquests senyors, que saben d'una manera conscient que estan delinqüent, què els hem de dir nosaltres, perquè quan la classe patronal empra l'acció directa, nosaltres tenim dret a emprar el que ens doni la gana.

El fet és, doncs, que al Conseller de Treball de la Generalitat li agrairia molt que ens digués com està aquesta tramitació, perquè avui, uns pels altres, els treballadors de Catalunya es troben completament deseparats, i que estaríem agrairíssims que escoltés aquest prec i que en el seu Departament fes la manera que es podessin acollir aquestes queixes perquè el proletariat sigui respectat en tot allò que té el dret de fer-se respectar, res més.

El Sr. PRESIDENT: El senyor Conseller de Treball té la paraula.

El Sr. CONSELLER de Treball: Senyors Diputats: Jo he de contestar al senyor Fronjosà, en primer terme, que tot el que ha manifestat el suposo a ell ja convençut que ni el Departament de Treball de la Generalitat ni tot el Govern de la Generalitat no té facultats per a intervenir-hi. Jo he de creure que les seves paraules han estat solament dites per tal d'estimular que el traspàs de serveis s'acceleri o almenys que nosaltres intentéssim que s'accelerés en el possible. Respecte a això, jo li he de dir que de treball s'ha traspassat ja l'aspecte d'assegurances socials i que des de fa temps ja està nomenada la Ponència que intervé en tots els altres aspectes i molt especialment en els de caire social, i nosaltres hem de creure que en data pròxima serà ja un fet el traspàs en aquest aspecte. Com és lògic suposar, tot el Govern i molt especialment aquest humil Conseller, tenim un interès especial en què això sigui un fet i el més aviat possible, precisament per tots els raonaments fets pel senyor Fronjosà.

Respecte al fet que el proletari necessita d'un Diputat amic per obtenir algun ajut en la tramitació de les seves peticions, he de creure que el senyor Fronjosà no s'ha referit pas al Departament de Treball de la Generalitat, perquè en aquest Departament qualsevol ciutadà, almenys des de que jo el regento, té un absolut dret a venir-hi i a ésser rebut pel mateix Conseller, si a ell li interessa, qualsevulla dia que sigui.

Crec jo, com ha dit el senyor Fronjosà, que és molt necessari que el traspàs sigui molt breu, perquè comparteixo gairebé en absolut totes les manifestacions que respecte la qüestió social ha fet concernents a la qüestió de treball, i no he de fer més que repetir-li que el desig meu i el de la Comissió, i el de tot el Govern, és que el traspàs, especialment en l'aspecte social, sigui fet el més aviat possible.

El Sr. FRONJOSÀ: Demano per parlar.

El Sr. PRESIDENT: El senyor Fronjosà té la paraula.

El Sr. FRONJOSÀ: No m'he referit al Departament de Treball de la Generalitat, on ja sabem que és tradicional que es rep molt bé a tothom.

Però m'he referit d'una manera molt clara, perquè estic a la disposició del senyor Casals per a donar-li totes les dades que necessiti, que avui els treballadors se'ls fa molt difícil saber on han d'anar per a exposar les seves queixes, perquè tots aquests organismes se senten provisionals, potser haurem de parlar en un llenguatge molt clar, tots aquests organismes se senten provisionals i insegurs, i uns per altres, resulta que es queda la casa sense escombrar. Em refereixo al fet d'aquell operari que se'l va acomiadar devent-li unes hores de jornal per a posar al seu lloc gent estrangera. Jo li vaig dir que havia d'anar al Jurat Mixte, allí li digueren que anés al Tribunal Industrial, i al Tribunal Industrial se li replicà que era qüestió del Jurat Mixte. Avui mateix nosaltres hem hagut d'anar a veure un senyor de la Delegació del Treball perquè s'anava a burlar un pacte, un contracte de treball, i si aquests companys que ens han vingut a consultar no haguessin estat coneguts nostres no haurien sabut on havien d'anar. Doncs bé, si la Generalitat hagués tingut, com anteriorment, un Departament, un funcionari que s'encarregués de rebre

aquestes queixes, els hauria orientat sobre el camí que havien de seguir.

Crec, per altra banda, per tots aquests fets que no es pot deixar al treballador desemparat, i que s'ha d'imposar la Llei que en dret els correspon.

El Sr. PRESIDENT: El senyor Conseller del Treball té la paraula.

El Sr. CONSELLER del Treball: Quatre mots només per a contestar al senyor Fronjosà. Jo he de dir-li que en el nostre Departament del Treball s'atén en el possible a tots els que s'hi dirigeixen, i també que quan algú va a fer alguna reclamació i nosaltres no la podem atendre, és perquè no tenim facultats per a fer-ho, i els assenyallem el camí i els organismes on poden dirigir-se per a obtenir tot allò a què tenen dret.

### L'ús de la llengua catalana

El Sr. PRESIDENT: El senyor Rovira i Virgili té la paraula.

El Sr. ROVIRA I VIRGILI: Senyors Diputats: Em proposo tractar, dintre del marc forçosament estret d'un prec al Govern de Catalunya, de la qüestió viva i cabdal de la nostra llengua damunt de la nostra terra.

Aquesta qüestió, ja tan vella i encara no extingida, pren ara una importància especial pel fet de trobar-nos en ple període d'adaptació al règim autònom. Jo parlaré avui, breument i sobriament.

En aquest tema no cal que pugi als meus llavis tota l'abundor del meu cor, perquè estic segur que tots els que estem aquí units, tindrem en aquest punt el mateix pensament i el mateix sentiment.

En aquests darrers mesos, aprovat ja l'Estatut d'autonomia que reconeix a l'idioma català l'oficialitat dintre del territori de Catalunya, s'han produït alguns incidents als quals no cal donar massa importància, però que en tenen alguna, sobretot perquè són incidents que podríem dir característics. Molta més importància que el cas del telegrafista que per qualsevol motiu es resisteix a cursar telegrams redactats en català, més importància que el fet que alguns oficials de Correus no volen saber el nom català, que és el nom autèntic de les ciutats, viles i llocs de Catalunya, hi ha el cas d'un Jutge d'un Tribunal militar que no fa gaires setmanes pregava per dues vegades a un processat que parlava en català, i li pregava, val a dir-ho, amb cortesia, que fes ús de la llengua castellana.

Aquesta indicació, que és sempre una coacció, no es pot admetre ni en forma cortès, però el més curiós del cas és que el senyor alludit, volia fonamentar la seva actitud en la Constitució de la República. Ell sostenia la tesi molt perillosa que és veritat que el processat podia parlar en català perquè li reconeix aquest dret l'Estatut de l'autonomia, però que ells, els Jutges, els funcionaris i els altres vénen obligats per la Constitució a conèixer la llengua catalana, i que per tant, la solució pràctica era que davant ells parlés en cas-

tellà. Ni solució pràctica, ni teòrica pot ésser aquesta pretesa solució, perquè anul·laria el dret dels catalans reconegut per l'Estatut, de parlar en català en tots els organismes de Catalunya, tant si són de la República com si són de la Generalitat.

Jo crec que el menys que podem demanar els catalans, és que els funcionaris que exerceixen a Catalunya, sinó parlen el català, almenys que l'entenguin. Nosaltres no som busca-raons; no som impacients. Volem concedir un marge de temps a l'adaptació necessària, però és evident que la forma normal d'entendre'ns uns i altres, és evidentment el llenguatge català. (*Molt bé, molt bé.*)

És clar que el Govern de Catalunya no pot donar la seva aquiescència a una tal interpretació de la Constitució espanyola. Estem segurs que en això tots pensem igual, però voldria aprofitar aquest moment per a remarcar que els catalans actualment no necessiten fre en l'ús dels drets estatutaris, en relació al nostre llenguatge, més aviat necessiten estímul. Fins ara no hi ha hagut un ús amb prou rendiment d'aquests drets que posseïm, i no convindria pas que aquests drets fossin lletra morta, o al menys lletra pàl·lida o borrosa damunt la Constitució. També en això és precís un temps de transacció. Un home que ha estat lligat molt de temps, quan li treuen les lligadures, per l'entumiment no pot tot seguit córrer ni caminar, però aquest efecte físic i muscular, podríem dir-ne, no s'ha de confondre amb la negligència per a usar els propis drets.

Lliures som els catalans d'emprar el català, a les Notaries, als Jutjats, a les Audiències, a les oficines públiques, i no fóra bo que es trigués massa a fer ús d'aquest dret.

I vull acabar. Jo crec que l'esdevenidor de la nostra autonomia està lligat a les condicions de la vida de Catalunya, de la vida espanyola, però, sobretot, està lligat a l'esdevenidor de la nostra pròpia llengua. A Obres públiques, a Ordre públic, a Agricultura i Economia, a Justícia i Dret, es necessita tot seguit la sobirania de la nostra pròpia llengua. Totes les construccions materials i polítiques, no s'aguantarien sense aquest esperit, i això és un dret individual i col·lectiu. La primera llibertat de l'home, és la llibertat del llenguatge. Per la paraula, l'home és home. Per la paraula, comença i acaba la llibertat nacional.

Jo prego al Govern de Catalunya una declaració, que tots sentim, tant els que s'asseuen en aquests bancs com en els altres, en el sentit que a Catalunya es pugui fer, i s'ha de fer, ple ús dels drets estatutaris del llenguatge. Tots estem obligats a concedir a aquest problema la importància màxima, perquè si Catalunya és encara Catalunya i ha de continuar essent-ho; si avui tenim un Estatut que és la primera etapa de la nostra llibertat; si avui estem aquí, en aquest recinte, com a Diputats de Catalunya, és perquè, a través dels segles i per damunt d'aquests drets, s'ha mantingut la llengua milenària, gloriosa, dels catalans.

I això, senyors Diputats, bé ho sabeu; no és exclusivisme. A Catalunya, l'esperit universal sempre ha parlat en català. El catalanisme liberal, què és sinó l'expressió universalista de l'ànima catalana? Tota la resta, no és més que provincialisme insignificant.

El dret dels catalans, «dret que no es compra ni es ven», com diria el poeta viguetà, és més que un dret, és un deure estricte, imperiós.

Entre els articles d'aquest Estatut, que ahir fou elegit en aquesta sala, n'hi ha un que jo el voldria veure, no ja en el frontispici, en els llocs públics, sinó al cor dels catalans. És aquest l'article 3.<sup>o</sup>, que diu: «La llengua pròpia de Catalunya, és la catalana».

I bé; perquè poguem demanar als altres que respectin i honorin la llengua catalana, és precís començar per honorar-la i respectar-la nosaltres mateixos, els catalans.

Res més. (*Molt bé! Aplaudiments.*)

El Sr. PRESIDENT: El senyor Conseller de Justícia i Dret té la paraula.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: Senyors Diputats: Aquest Conseller de Justícia, parlant en nom propi i en nom del Consell Executiu, pot dir que, en principi, gairebé en els termes de la seva exposició, està conforme amb el parlament que acaba de pronunciar el senyor Rovira i Virgili. Però cada un té el seu lloc i el seu mètode i la seva tasca a fer; el que li escau al Govern de Catalunya, és una declaració categòrica. Així és que, en el cas exposat ací pel senyor Rovira i Virgili, el Govern té perfecte dret a mantenir-se en l'ús exclusiu de la nostra llengua. (*Molt bé; molt bé!*)

I així es deriva dels textos constitucional i de l'Estatut. És veritat que el text constitucional diu: «Todo español tiene la obligación de saber el idioma castellano y derecho de usarlo, sin perjuicio de los derechos que las leyes del Estado reconozcan a las lenguas de las provincias o regiones»; és a dir, que en la llei espanyola es pot disposar quelcom que no està de conformitat amb el que diu el text: «a nadie se le podrá exigir el conocimiento ni el uso de ninguna lengua regional». I ha vingut la llei especial, que és la llei de l'Estatut de Catalunya, i en aquesta llei s'ha declarat que «dintre del territori català els ciutadans, sia la que sia la seva llengua materna, tindran dret a elegir l'idioma oficial que prefereixin en llurs relacions amb els Tribunals, autoritats i funcionaris de totes classes, tant de la Generalitat com de la República. Si hi ha un ciutadà que, trobant-se amb un Tribunal constituït per persones que no coneixen la llengua catalana, vol fer ús de la llengua catalana, tindrà dret a fer-ho, i si aquest Tribunal no l'entén, són ells els que han d'arbitrar els medis per a venir al coneixement de la llengua. (*Aplaudiments.*)

Això, no sols és objecte d'una declaració, sinó que dóna peu a una promesa; a una promesa d'acció. Si està ací aquest Conseller quan s'hagin traspassat a Catalunya els Serveis de Justícia, no es deixaran passar molts dies, des de la declaració, sense fer-se una ordenació de com els Tribunals que estiguin a les seves ordres donen compliment a aquest text constitucional i de l'Estatut. (*Molt bé!*)

Això és el que puc dir al senyor Rovira i Virgili; però també vull aprofitar aquest moment per parlar, en nom del Govern, per dirigir-me des d'ací a tots els catalans. Hi ha algunes coses que no es faran mai a Catalunya, i és arrelar en el cor dels catalans la desviació i fermesa dels nostres drets. El Govern els defensarà, però també heu de saber defensar-los vosaltres mateixos. (*Molt bé; molt bé!*)

El Sr. PRESIDENT: El senyor Rovira i Virgili té la paraula.

El Sr. ROVIRA I VIRGILI: Solament per agrair molt cordialment al senyor Conseller de Justícia i Dret les seves paraules, que com ja n'estava segur, coincideix amb el pensament dels catalans. Res més.

El Sr. PRESIDENT: Segueix l'ordre del dia.

### Interpel·lacions

El Sr. PRESIDENT: El senyor Ruiz i Ponseti té la paraula.

#### El traspàs dels Serveis d'Aviació

El Sr. RUIZ I PONSETI: Senyors Diputats: Coincidint amb una pregunta, o un prec, que havia fet en aquesta Cambra el nostre company senyor Vidal i Guardiola, en parlar del traspàs de Serveis d'Aviació Civil a la Generalitat de Catalunya, llavors es comentà, pel senyor Vidal i Guardiola, l'anomalia extraordinària que representava el que aquest traspàs de serveis s'havia fet únicament en quant a la qüestió de dret i no s'havia fet en el més mínim quant a la qüestió econòmica, que és la més interessant.

Aleshores, per una condescendència de la presidència, vaig poder intervenir sols per a recabar una promesa del senyor Conseller Delegat de què no seria donat cap pas en ferm; és a dir, que no es podria ratificar, en el sentit que fa referència aquest traspàs de serveis, sense la prèvia consulta a la Cambra; és a dir, sense que el Parlament de Catalunya es pogués manifestar.

El senyor Conseller Delegat, amb una amabilitat que agraim tots nosaltres, prometé d'una manera categòrica, que, per part del Consell Executiu, no seria donat cap pas en ferm en aquest sentit, sense prèvia consulta a la Cambra; i fou després, amb sorpresa per la nostra banda, que havem vist en el *Butlletí Oficial de la Generalitat* un decret del Consell Executiu fent un segon traspàs; és a dir, cedint a l'Ajuntament de Barcelona els drets que l'Estat havia cedit a la Generalitat de Catalunya. I aquest traspàs no solament constituïa un pas en ferm que donava el Consell Executiu, sense una prèvia consulta al Parlament, sinó que, a més, pel text del decret en què es feia aquest traspàs, hi havia quelcom greu, perquè es parlava de les facultats sobre la construcció d'un aeroport, i, al costat de la paraula «aeroport» sortien, sistemàticament, les paraules, «port de zeppelins». Això prejutjava ja una qüestió sobre la qual nosaltres ens havíem manifestat a la Cambra amb paraules molt breus. Nosaltres vàrem dir ací solament, amb dues o tres paraules, que erem absolutament enemics de la creació d'un port especial de zeppelins, per dues coses: la principal, perquè el zeppelin avui, és exclusivament una arma de guerra i això i inclou una protecció a un principi que nosaltres i vosaltres, en dirigir-nos al Cos electoral, ens n'havíem declarat absolutament enemics; però, a més, significava la protecció directa a un interès provat ben determinat, al qual nosaltres som completament enemics. Com

que aquell punt de vista nostre, manifestat ací amb paraules molt breus, va provocar una hilaritat quasi general a la Cambra, i no teníem el dret d'explicar amb més detalls la nostra oposició, ens veiem obligats avui a insistir per a explicar quin és el nostre punt de vista i quina és la nostra previsió amb respecte a la gravetat del pas que ha donat el Consell Executiu en fer dexació d'aquest dret traspàs a l'Ajuntament de Barcelona i que avui d'una manera categòrica — em permeto dir-ho així —, no està capacitada per a intervenir en aquestes greus qüestions.

Plana sobre aquesta qüestió un complex ideològic fatal, que més d'una vegada ha fet mals incalculables a la nostra economia. És un complex ideològic un xic variable, però, en aquest cas, el podem situar en dues paraules: «Sevilla i Barcelona».

Ja en altres ocasions, el complex ideològic «Sevilla-Barcelona» ha produït mals incalculables a l'economia de la nostra ciutat, i estem exposats a què aquesta qüestió, amb tot i ésser més petita, produeixi el mateix complex ideològic i faci mals irreparables a l'economia de la nostra ciutat. És per això que tenim el deure d'oposar-nos-hi des d'ací, encara que no siguem nosaltres els cridats a regir l'economia de l'Ajuntament de Barcelona.

Sembla que el motiu de la vertadera pressa, que considero inexplicable, amb què s'ha fet aquest segon traspàs — el primer, el de serveis de l'Estat a la Generalitat, sense acompanyar-lo de les clàusules econòmiques corresponents, i el segon de la Generalitat a l'Ajuntament de Barcelona —, imposant gairebé la construcció d'un port de zeppelins, sembla que aquesta pressa obeeix al desig exclusivament xovinista de què un pal d'ancoratge de zeppelins sigui erigit a Barcelona abans que a l'aeroport de Sevilla. Com que no sentim aquesta pruja xovinista, ens hem d'oposar amb tota fredor a què aquesta malifeta sigui perpetrada. Nosaltres no som enemics de què es construeixi un aeroport a la ciutat de Barcelona, perquè la importància comercial de Barcelona requereix un aeroport. Però no és tan evident que Barcelona necessiti un pal d'ancoratge de zeppelins, i nosaltres, per a fonamentar aquesta posició, l'hem de prendre un xic pel seu basament, perquè nosaltres ens hem manifestat en el sentit que protegir la Casa Zeppelin, protegir les estacions dels zeppelins, és també protegir a una empresa bèl·lica de l'Estat alemany; i això tenim necessitat de demostrar-ho. S'ha parlat molt sobre el que s'entén per «velocitat econòmica» dintre de la indústria del transport. No hem de venir ací a fer una discussió de caràcter tècnic, però sí el que tinc l'obligació de declarar és que tot transport que no obeeixi a un criteri econòmic, que tot transport que no sigui rendable, està cridat fatalment al fracàs, si no intervenen en l'organització d'aquest transport, consideracions de caràcter bèl·lic o que tinguin el caràcter d'un nacionalisme econòmic casi xovinista, que és igual.

Tots hem assistit al fracàs econòmic, repetit — encara que els Estats no n'han escarmentat — de les gran línies transatlàntiques. Les grans línies transatlàntiques de tots els països del món han fracassat perquè han volgut depassar la velo-

ciutat comercial econòmica i arribar a la velocitat del transport, incompatible amb l'economia, i que no feien rendables aquelles explotacions. I així ens trobem que si avui els Estats protegeixen aquestes línies no rendables, aquestes línies transatlàntiques, de quina protecció quasi ha prescindit l'Estat espanyol, per la competència, és degut exclusivament a un desig xovinista, perquè les seves línies transatlàntiques siguin més ràpides que les del competidor o les del veí. Nosaltres no sentim de cap manera aquestes dèries antieconòmiques, aquestes dèries exclusivament nacionalistes, i per això ens oposarem a tota mena d'explotacions que industrialment, econòmicament, no siguin rendables.

En aquest cas es troba avui tota l'aviació civil, tant l'aviació per mitjans més pesats que l'aire, com l'aviació per mitjà de zeppelins o menys pesats que l'aire.

Avui, si les línies d'aviació civil viuen, es deu, única i exclusivament, a la llarga protecció que els atorguen tots els Estats i principalment els Ministeris de la Guerra.

Això s'ha de dir ben alt i s'ha de dir també ben clar. Els Ministeris de la Guerra de tots els països senten la necessitat de què hi hagi escampats per tot el món un gran nombre d'avions que, en cas d'una declaració de guerra, serien concentrats en els camps d'aviació dels països que la declararessin.

Principalment a Alemanya, el país que pel Tractat de Versalles es creu atropellat i que no pot tenir armaments en una forma ostensible, s'ha espavilat a escampar per tots els països del món companyies filials d'altres companyies alemanyes, que fan que hi hagin centenars i centenars d'avions escampats en les línies comercials de tot el món que en molt poques hores es concentrarien en els camps militars d'aviació alemanya per a fer la feina que els hi encarregués l'Estat imperialista alemany. Avui, aquest perill té molt més interès que en els dies anteriors en què nosaltres havíem pronunciat aquelles breus paraules en aquest Parlament. Avui, desgraciadament per nosaltres, regeix l'Estat alemany una d'aquestes grans generacions humanes que se'n diu el feixisme i que ha declarat d'una manera ostensible que està enfocada tota la seva actuació en el sentit de preparar-se per a una guerra que pot esclatar el dia de demà, i un dels puntals d'aquesta orientació és un escampament per tot el món d'elements d'aviació civil, aviació civil que seria transformada en aviació bèl·lica el dia que els alemanys els hi convingués.

Però si tenim els nostres dubtes respecte a la utilitat comercial i a la utilitat econòmica de l'aviació actual, no en tenim cap dubte respecte a la inutilitat absoluta actual dels dirigibles; inutilitat absoluta actual, des del punt de vista econòmic, dels zeppelins. Si la Casa Zeppelin continua la seva explotació, si ha muntat aquesta línia de transport civil, aquesta línia d'aspecte d'un *camouflage* comercial entre Alemanya i Sud-Amèrica, es deu exclusivament als milions de marcs que rep anualment la Casa Zeppelin de l'Estat alemany, que no li són donats pel Ministeri de la Guerra per la limitació que implica el Tractat de

Versalles, però que li són donats pel Ministeri d'Aviació Civil alemany. I nosaltres no voldríem que aquests milions de marcs que rep la Casa Zeppelin anualment del Ministeri d'Aviació Civil alemany s'hi afegís ni un cèntim que fos donat per l'Ajuntament de Barcelona atorgaria a una emment de Barcelona s'atrevis a construir un pal d'ancoratge, que no serveix per a res més sinó exclusivament per a protegir la línia comercial dels zeppelins, és una subvenció indirecta que l'Ajuntament de Barcelona atorgaria a una empresa que no té altre caràcter que el caràcter bèl·lic que abans he assenyalat.

He dit que no ens volem oposar de cap manera a què sigui construït un aeroport a la ciutat de Barcelona, i àhduc a què sigui construït un aeroport digne i proporcionat a la importància comercial mundial de la nostra ciutat; però ens hem de fixar bé, per a evitar que l'opinió pública, que els nostres conciutadans, siguin desviats per consideracions de caràcter turístic. Qualsevol de vosaltres que entri en el soterrani de la Plaça de Catalunya, allà on l'Ajuntament de Barcelona, la Comissió per a la construcció de l'aeroport de l'Ajuntament de Barcelona, ha organitzat una Exposició de projectes quedarà convençut immeditament que Barcelona és el centre del món. És un altre complexe ideològic que també convé que examinem. Com que Barcelona és el centre del món, i tot depèn de la forma com sigui construït el mapa, naturalment nosaltres hem d'anar extraordinàriament de pressa a construir el nostre aeroport, perquè resulta que a tot el món hi ha una sèrie de línies rectes que aflueixen a Barcelona, tot el món ve a ésser una mena d'aranya que té per centre Barcelona i una sèrie de línies rectes que irradien totes d'aquest centre natural de la humanitat. Aleshores fundats en aquesta necessitat de què tot el moviment mundial d'aviació aflueixi a Barcelona, és precís que no passin moltes setmanes, que no passin molts mesos sense que l'aeroport estigui construït.

Tornant al complexe ideològic de Sevilla-Barcelona, és precís que en el primer viatge que faci el zeppelin encara que no hi hagi temps material, ja estigui construït el pal d'ancoratge del zeppelin. Això voldria dir que l'aeroport s'ha de fer molt de pressa, sense rumiar, i les coses fetes sense rumiar, inevitablement surten malament, i sortiria malament inevitablement l'aeroport; aquell que hi ha dibuixat en els soterranis de la Plaça de Catalunya, perquè qualsevol que entengui, per poc que sigui, en aquests assumptes, veurà immediatament que hi han unes equivocacions tècniques tan garrafals, unes equivocacions tan inconcebibles, que és possible que aquest aeroport sigui portat a la realització en la forma que s'ha projectat.

Les qüestions d'aviació, com tots sabeu, estan en una evolució tan rapidíssima que ningú no pot dir d'ací deu anys el que serà l'aviació ni ningú no pot dir aquesta lluita que ha començat entre zeppelins i avions qui l'haurà guanyada dintre de deu anys, ningú no pot dir que haurà de tenir més importància d'ací deu anys si un port d'avions o un port de dirigibles que jo, per elegància, diria port de dirigibles i no de zeppelins per a dissimular, almenys una mica, aquesta protecció a l'interès privat del qual parlava abans.

Com he dit també aquesta lluita que hi ha entre zeppelins i avions per un costat, hi és també entre avions que aterren en sentit horitzontal i avions que

aterren en sentit vertical. Aquesta lluita encara no sap ningú com serà resolta dintre de deu anys.

L'Ajuntament de Barcelona es proposa construir un aeroport en una amplitud tal, preveient les coses que han de venir d'ací deu anys. Parodiant a algú que havia criticat el que els palaus de l'Exposició no es fessin de guix i es fessin de pedra picada, jo diria que anem a construir un aeroport de pedra picada, una cosa que a tot el món es construeix en forma de barraca de fira estrictament provisional, una cosa passatgera perquè ningú no sap què serà l'aviació el dia de demà i ací, en canvi, s'ha de construir en forma sumptuosa i en forma de despandre en la construcció d'un aeroport tres vegades més del que tècnicament s'hauria de despandre per a construir l'aeroport que necessita la ciutat de Barcelona.

Això implica que l'Ajuntament vol fer les coses sense rumiar-les i les vol fer molt de pressa i això implica, per part nostra, que tinguem una queixa fondíssima del Consell Executiu de la Generalitat, per haver efectuat aquest traspàs a l'Ajuntament de Barcelona, que considerem, avui, incapacitat per a resoldre aquesta qüestió, sense haver fet una consulta prèvia al Parlament, tal com ens havia promès. I res més, per ara.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: En contestar les paraules del meu amic i company Sr. Ruiz i Ponseti n'hauré de repetir forces d'aquelles que vaig dir en contestar la pregunta que sobre el mateix tema va fer el senyor Vidal i Guardiola. He de començar indicant el que llavors deia, que en parlar d'aquest assumpte en el Parlament, en ús d'un perfectíssim dret per part dels Diputats que ho fan i que nosaltres contestem amb molt de gust, es desenfoca bastant la qüestió, perquè s'oblida la forma amb què està plantejada i se li dona un caire que no és el que té en realitat. Procuraré, doncs, amb les meves paraules, tornar-nos a aquest pla d'objectivitat, amb el qual jo crec que ha de tractar-se. Ens trobem nosaltres davant d'un cas, i és aquest: l'Ajuntament de Barcelona, en ús d'un dret indiscutible, preocupant-se del pervindre i del present de la nostra ciutat, fa ja temps, prop de dos anys, que es preocupa de l'aeroport. He dit abans, que aquest era un dret indiscutible, perquè, no sols des del punt de vista legal, en la qual seria una mica difícil que nosaltres — potser jo ho hauré interpretat malament, però seguint consells que em semblava que es deduïen de les paraules del senyor Ruiz i Ponseti — arribéssim a una imposició de prohibir o impedir a l'Ajuntament que pogués fer el seu aeroport, doncs, no sols des del punt de vista legal té aquest dret, sinó que està dintre del que podríem dir-ne la corrent d'avui, en el que es refereix a aeroports. Perquè nosaltres ens trobem que moltes ciutats, però moltes, i de molta menys importància que Barcelona, tenen ja avui dia el seu aeroport, i al seu aeroport i a la seva construcció no se li ha donat la importància ni volada política que nosaltres li hem donat. Perquè en moltes ciutats l'ha construït llurs Municipis, però en d'altres ciutats ho tenen empreses privades i algunes ni sols són empreses privades, sinó que són una cosa mixta, que podríem dir-ne Cambra de Comerç, Corporacions

econòmiques. El fet que el Municipi de Barcelona, per si sol, volguent vetllar per el progrés de la ciutat, es preocupi del nostre aeroport, ens sembla a nosaltres una cosa tan lògica, que seria impossible que nosaltres li prohibíssim o limitéssim aquest dret de la ciutat i que si creu convenient la construcció de l'aeroport, faci tots els possibles per obtenir-lo.

Aquesta és la situació. La Generalitat, ni ha iniciat ni ha estimulat ni ha fet res en un sentit determinat per a l'aeroport. S'ha trobat amb què l'Ajuntament de Barcelona feia molt de temps que es venia preocupant d'aquest problema, que tenia estudis fets, que no era una cosa improvisada, sinó que era una cosa deguda a l'actuació constant d'una Comissió que s'havia nomenat expressament per aquest objecte, i ha arribat un moment en què aquesta Comissió ha acabat d'estudiar l'assumpte; i l'Ajuntament per a poder portar a terme aquest problema, aquesta realització, ha sol·licitat de la Generalitat que li retornés una llibertat de moviment que no tenia. De manera que no podia llavors estar en situació de construir aquest aeroport, perquè estava lligat a l'actuació d'una Junta central, i creia que amb la implantació del règim autònom s'havia de treure aquest lligam que li havia de tornar la llibertat de moviment. I és això el que ha fet la Generalitat; ha atès — com vol atendre sempre que sigui possible el que li demanin els Municipis catalans, tant si és el de Barcelona com si és el més modest dels Municipis quan li demanin coses que ella cregui que són bones per a la ciutat o viles que no sol·licitin—, ha atès una demanda justa. Ha fet tot el possible per donar-li aquesta facilitat, però no ha fet absolutament res més. La de serveis, i una vegada sol·licitat aquest traspàs de serveis, li ha donat l'autorització per a fer-ho.

I amb això jo vull rectificar unes paraules del senyor Ruiz i Ponseti, que almenys no són interpretades amb la intenció que jo les deia. Nosaltres, com jo vaig afirmar una altra vegada sobre aquesta qüestió — almenys aquest era el meu pensar; si no ho vaig dir així és perquè la paraula no fou fidel intèrpret del pensament —, jo deia, i ja es parlava d'un traspàs de serveis realitzat, que si la Generalitat com a tal Generalitat hagués d'intervenir en el problema de l'aeroport i tingués de prendre part en la construcció d'aquest aeroport, o hagués de subvencionarlo, o hi tingués una gestió activa, llavors, abans de comprometre el que serien cabals de la Generalitat, nosaltres portaríem aquest problema a la consulta del Parlament, i jo continuo dient exactament el mateix. Estem en la mateixa situació en què estàvem. Facilitats a l'Ajuntament de Barcelona perquè pugui construir el seu aeroport, totes. Intervenció activa de la Generalitat en la construcció, abans que això, si es sol·licités, que ara no s'ha sol·licitat, aleshores, també, es portarà a la deliberació del Parlament.

Em sembla que queda clarament exposada quina és la situació d'aquesta qüestió. Jo, de totes maneres, tindria d'afegir algunes paraules, si no per altra cosa, com a atenció al meu amic senyor Ruiz Ponseti, perquè no cregui que jo presti a les seves sempre interessants intervencions una manca d'interès pel fet de

no recollir-les. Jo, doncs, més en aquest sentit d'atenció que no en el sentit de recordar l'argumentació que crec que ja ha quedat contestada, em referiré a altres extrems del discurs del senyor Ruiz i Ponseti.

Ell parlava d'un esperit xovinista, d'un esperit de vanitat, i jo he de dir-li que aquest esperit xovinista i de vanitat, tant com pugui sentir el senyor Ruiz i Ponseti, una condemna per ell, jo comparteixo els seus sentiments en la seva totalitat. Però jo crec que aquest cas no és un cas de vanitat; crec que és un cas que convé no deixar passar l'ocasió, no deixar passar el moment, perquè nosaltres tenim ja en la qüestió de l'aeriport un retard, que hem de superar amb l'activitat i la seva realització. Deia que hi havia el vell plet entre Sevilla i Barcelona, i jo crec que en aquest cas no és qüestió d'aquest vell plet. Nosaltres, en la qüestió d'aquest vell plet tenim la nostra història; no el plet entre les ciutats, que en aquest cas no hi és, sinó en la interpretació que donaven a l'instrument de sortida de comerç els Governos que en aquells temps regien la monarquia espanyola en els començaments de l'edat moderna. Nosaltres tenim en la nostra història proves doloroses per a la nostra economia. Però en aquest cas no és això; no es tracta de discutir referent a un pal d'amarratge entre Sevilla i Barcelona, perquè tots sabem que en la forma en què l'assumpte està plantejat, es va resoldre que seria conjuntament: que hi haurà un pal d'amarratge a Sevilla i un altre a Barcelona; de manera que aleshores, sense fer-se nosa aquest dos pals, hi haurà les possibilitats d'etapa abans d'anar a Amèrica el zeppelin.

Però, demés, jo voldria remarcar un altre punt que en això hi tindria molt d'interès en fer-lo constar i és que deia el company Ruiz i Ponseti, que veient l'Exposició del soterrani de la Plaça de Catalunya, creia veure-hi com un somni de megalomania, deia que en els plànols es traçaven una sèrie de línies rectes, i és natural que en aquest cas hagin d'ésser rectes, no passant com no passen per una via ni una carretera determinada i que això representava que Barcelona era el centre del món. És evident que cada vegada que fem nosaltres un estudi gràfic que tingui com a centre Barcelona, pel fet d'ésser motiu d'estudi Barcelona, amb aquell objecte serà el centre sempre. Però a més voldria fer remarcar al senyor Ruiz i Ponseti que mirés en el fons del seu esperit una vegada estudiada objectivament aquesta qüestió, i veuria que la situació geogràfica de Barcelona, en el que es refereix a la navegació aèria, és una situació que es pot qualificar de bona; així com en la Marina la situació de Barcelona en quant al que en podríem dir les rutes transatlàntiques, arconada a la vora de la frontera d'Europa, és una situació que pot qualificar-se de desavantajosa—cadascú té dret a opinar sobre aquest particular, però jo és aquest el convenciment que tinc— que des del punt de vista marítim la situació geogràfica de Barcelona no és bona. Barcelona, durant tot el segle XIX va haver de suplir amb el seu esforç, amb la seva voluntat i la seva capacitat, aquesta desventaja geogràfica; en canvi, si nosaltres considerem les característiques diverses de les línies aèries, aquesta situació geogràfica de Barcelona es pot considerar molt millor que no des del punt de vista marítim, perquè aleshores la distància que va des de Barcelona a la mar lliure té molta menys importància i en

canvi el fet d'acostar-se a la frontera europea i poder tenir ací la sortida d'Europa li dona una importància molt major.

Per tant, jo tinc el convenciment, sense voler dir com és natural que amb mi parla la veritat, però tinc el convenciment que la situació geogràfica de Barcelona millorarà d'una manera extraordinària amb les comunicacions intraoceàniques més per l'aire que no pas ho eren pel mar, i crec que els pobles han de tenir aquella intuïció, aquell esperit fi, aquell esperit d'iniciativa, que fa moltes vegades la grandesa de llargs períodes de la seva història — grandesa ètica, no grandesa de caràcter imperialista —, que ha de fer que es converteixin en realitat aquelles grans creacions pròpies dels pobles que són fecunds en grans realitats i realitzacions.

Finalment jo voldria recollir del que ha dit el senyor Ruiz i Ponseti, dos altres extrems. En un d'ells, em sembla que tota la Cambra estarà absolutament d'acord amb mi.

No hi ha ningú dels que defensem en aquest cas la construcció de l'aeriport de Barcelona, perquè veuen o veiem amb simpatia aquesta nova manifestació del progrés de la nostra ciutat, que podem arribar a creure que ens passi per la nostra imaginació, que amb això s'afavoreix una empresa de caràcter bèl·lic.

Tots nosaltres — almenys els que jo he parlat i els que tracten i senten aquestes qüestions — tenim el mateix convenciment, el mateix convenciment pacifista que té el senyor Ruiz i Ponseti. I si nosaltres en aquest cas creiem que són imaginàries les temences del senyor Ruiz i Ponseti, és perquè no perdem de vista les lliçons de la història i és que tot el que representa progrés, tot el que representa apropament de relacions, pot ésser — quin dubte hi ha! — en un moment determinat, un element de progrés, utilitzat com a instrument de guerra perquè la guerra s'aprofita de tot el que representa progrés material. I això és el dolorós. Però això no és inconvenient ni pot ésser-ho mai en intensificar les relacions d'intercanvi, d'apropament entre els pobles, encara que com ja he dit, tota manifestació de progrés material pugui ésser aprofitada malauradament per al mal. Però la finalitat primordial és fer una obra de pau, una obra d'intercanvi i l'apropament entre els pobles.

Finalment es referí el senyor Ruiz i Ponseti al que podríem dir-ne que és una de les preocupacions dintre del poble, a la navegació aèria en el sentit que no se sap si la supremacia de la navegació aèria seria en l'esdevenidor assolida pels aparells més pesats o menys pesats que l'aire i entre els aparells més pesats, entre els mateixos avions, si la supremacia l'assoliren els que aterressin horitzontalment o verticalment. I a propòsit d'aquest problema, deia el senyor Ruiz i Ponseti que el projecte de la construcció de l'aeriport s'havia d'estudiar amb una gran prudència. Jo he de dir que la prudència sempre és aconsellable; però també he de dir que la prudència no ens ha d'obligar a l'extrem de posar un obstacle al progrés. El progrés sempre és una incògnita, sempre és un interrogant, i davant de tota novetat, cal ésser prudent, es pot sentir una incertesa,

però no es pot restar inactiu. I si ens inspirem en una prudència extremada, es donaria el cas que Barcelona, que ja porta o ja viu amb un evident retard en aquest ordre de comptar amb un aeriport, en comptes d'escometre la construcció d'aquest aeriport, no sabem quan arribaria a decidir-se a construir-lo.

I dit això, acabo — perquè crec haver contestat degudament les manifestacions del senyor Ruiz i Ponseti amb l'atenció que sempre em mereix aquest distingit company i amic —, i acabo insistint en el que ja he dit. La Generalitat no ha fet més que posar a l'Ajuntament de Barcelona en una llibertat de moviments i d'acció, perquè tots nosaltres creiem que hem de fugir de posar imposicions a la vida i a les activitats dels nostres Municipis, perquè si no ho féssim així, procediríem en forma contrària a la nostra manera de sentir. Per a la construcció d'aquest aeriport per part de l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat no ha tingut inconvenient en donar a l'Ajuntament de la ciutat les màximes facilitats. I si arribés un moment en què, en una forma o altra, ens fos demanat un ajut directe, un ajut econòmic a la Generalitat, el Consell, abans de prendre acords sobre aquest particular, sotmetria la demanda d'ajut i la qüestió en ple a les deliberacions del Parlament. (*Molt bé, molt bé.*)

El Sr. PRESIDENT: El senyor Ruiz i Ponseti té la praula per a rectificar.

El Sr. RUIZ I PONSETI: Dues paraules tan sols per a rectificar breument. I si em permet el senyor Conseller de Finances, jo, alterant l'ordre en què ve plantejada la qüestió, començo per prendre bona nota de la promesa continguda en el final del seu discurs, en el sentit de què el Consell de la Generalitat no prendria cap acord que impliqués un ajut econòmic a l'Ajuntament per la construcció de l'aeriport sense sotmetre'ls a la deliberació i definitiva aprovació del Parlament. Per això desitjaria que, en aquest sentit, es puntualitzés en tot el possible. Diu el senyor Conseller de Finances que abans que la Generalitat prengui cap mida que impliqui un ajut econòmic, portarà la qüestió a aquest Parlament, i nosaltres repetim que voldríem que el Consell Executiu fes una declaració molt més categòrica, en el sentit que aquest Parlament fes una manifestació pública perquè de la mateixa pugués prendre bona nota l'Ajuntament de Barcelona, dient que la Generalitat no prestarà cap ajut a posteriori, o sigui, que si ha de prestar un ajut econòmic, vol saber prèviament en quines condicions ho ha de prestar i no per soportar un disbarat que ja estigui fet, sinó coneixent prèviament a quines finalitats i en quina forma han d'ésser invertits els cabals, que per la construcció de l'aeriport voti aquest Parlament.

Ens deia també el senyor Conseller Delegat que quasi totes les ciutats de la importància econòmica i comercial de Barcelona tenen ja el seu aeriport i que inclús, moltes d'aquestes ciutats, tenen l'aeriport construït per empreses privades explotat per aquestes mateixes empreses. Això vol dir que en la major part dels casos aquests aeriports són d'empreses rendables.

Diversos senyors DIPUTATS: No, no.

El Sr. RUIZ I PONSETI: Són empreses que

s'aguanten per si mateixes o amb petits ajuts de l'Estat o del Municipi.

Nosaltres no hem propugnat ni propugnem perquè no sigui construït l'aeriport. Aquesta afirmació, ens heu de permetre que la recalquem bé, que hi insistim, perquè per alguns elements s'ha volgut fer córrer el contrari. Nosaltres creiem que Barcelona ha de construir el seu aeriport, però a condició que aquest aeriport es construeixi d'acord amb la mesura de les seves forces. I volem que aquest aeriport es construeixi després d'haver estat estudiat tècnicament el problema amb tota detenció, no tancant els ulls, i amb la dèria que en el primer viatge de primavera que efectuï el «Graf Zeppelin» pugui amarrar a Barcelona, encara que per veure realitzada aquesta dèria s'hagi de fer un disbarat que després no tingui remei.

Quan hem parlat de què havíem vist amb mals ulls el fet que en el Decret de traspàs dels drets de la Generalitat a l'Ajuntament de Barcelona es consignés per quatre o cinc vegades la frase «Port de Zeppelins», hem formulat la queixa en el sentit que això prejutjava, que la variació d'aquesta frase, en el Decret, prejutjava una qüestió, com si diguéssim, de competència entre Sevilla i Barcelona. Jo no m'atreveria a jutjar definitivament aquesta qüestió i sols puc avançar la meua opinió personal que des del punt de vista tècnic és més favorable la posició de Sevilla, com a port de zeppelins, que la posició de Barcelona. Els socialistes tenim per norma reconèixer la veritat, inclús quan la veritat no és favorable al nostre criteri.

El Sr. ESPANYA: No és pas una exclusiva dels socialistes.

Altres senyors DIPUTATS: Nosaltres també.

El Sr. RUIZ I PONSETI: Sols he de fer constar que en tot Europa hi han tan sols dos pals d'ancoratge de zeppelins. I Europa és molt gran. I es donarà el cas que, si els projectes tenen realitat, en el termini de tres mesos a Espanya hi hauran altres dos pals d'ancoratge o sigui que a Espanya sols n'hi hauran tants com n'hi han a la resta d'Europa. Els dos pals d'ancoratge que existeixen en l'actualitat estan instal·lats a Alemanya, a l'Estat imperialista que té major motius per a tenir-los, i que té les intencions certament no molt amagades de protegir l'empresa dels zeppelins. I Espanya d'una manera mansoia ajudarà aquesta empresa de l'imperialisme alemany. I no és una anomalia que no existint en tot Europa més que dos pals d'ancoratge de zeppelins, ambdós a Alemanya, anem ara a construir altres dos a Espanya, un a Sevilla i l'altre a Barcelona?

He llançat l'afirmació que és una creença purament personal de creure més addient la posició de Sevilla que la de Barcelona. Però, a més a més d'ésser una creença purament personal, crec que no és una afirmació gratuïta. Tots sabem que per la navegació transatlàntica és molt convenient quan s'emprèn el gran vol, el gran salt, el vol definitiu, l'escurçar en tot el possible el salt sobre l'Atlàntic. I encara que el nombre de quilòmetres que hi ha des de Barcelona a Sevilla sigui relativament petit, aquests quilòmetres per a

aquesta finalitat no són gens despreciables, puix que de no eliminar-los representa una sobrecàrrega que ha de portar a l'aparell deixar el vol, la càrrega necessària per a cobrir els quilòmetres de Barcelona a Sevilla.

D'això no en farem, però, un motiu de discussió. Nosaltres estarem encisats que Barcelona tingui un pal d'ancoratge per a zeppelins; però creiem que ha de pagar-lo la Casa Zeppelin, que és la que hi té un veritable interès econòmic en què els dirigibles puguin amarrar a Barcelona; i si la Casa Zeppelin vol que els dirigibles amarrin a Barcelona, és perquè hi troba un nucli comercial molt important — una ciutat d'un milió d'habitants —, i considera més favorable als seus interessos mercantils l'escala a Barcelona que no pas l'escala a Sevilla, malgrat aquells desavantatges tècnics que té la major distància, l'augment del salt damunt l'Atlàntic, per la distància que hi ha de Barcelona a Sevilla.

Quant a l'afirmació que ha fet el senyor Conseller Delegat, de que tota la Cambra coincidia en què la nostra afirmació és, diguem-ho clar, una bestiesa... (Rialles.)

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Jo no he dit això. No es pot pas interpretar així. No he dit res que pugui semblar això.

El Sr. RUIZ PONSETI: ...que tota la Cambra coincidirà en què nosaltres en afirmar que el construir un port de zeppelins a Barcelona, l'aeriport, era una empresa bèl·lica i una empresa imperialista; que tota la Cambra coincidiria en contra...

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Al contrari, que compartiria el criteri pacifista, però que no creia que això representés una empresa bèl·lica.

El Sr. RUIZ I PONSETI: Una cosa és el criteri pacifista, i una altra cosa és la conclusió que de cap de les maneres l'Ajuntament de Barcelona té el dret d'apoiar l'empresa dels zeppelins, que ha d'ésser apoiada directament per l'Estat alemany.

Jo només m'he de permetre recordar un fet que avui dia té la categoria d'una qüestió gairebé històrica. I és que quan es començà a posar a debat a tot el món, la conveniència que els Estats donessin fortes subvencions a les empreses transatlàntiques perquè escursessin les seves hores de viatges a través de l'Atlàntic, els partits socialistes de tot el món, els nostres companys de totes les Cambres europees, s'aixecaren com un sol home a fer una protesta solemne, perquè aquelles subvencions representaven una dilapidació dels fons nacionals.

Aquella predicció feta pels nostres companys de tot el món, ha arribat a un moment de tal greutat en els pressupostos de tots els Estats, que avui aquells ja no saben com sortir-se'n. Aquí a Espanya tots hem presenciat la fallida de la Companyia Transatlàntica.

Els pressupostos italians, els pressupostos anglesos, els pressupostos alemanys i els pressupostos francesos sofreixen una càrrega gairebé insostenible, pel fet de donar aquestes subvencions a empreses purament xovinistes que no tenen altra finalitat que l'arribar a l'altre costat de l'Atlàntic set o vuit hores abans que una altra.

Els que han intervingut en afers de transports marítims, saben que dintre de les velocitats comercials corrents, el sol fet que es vulgui doblar la velocitat d'un vaixell, implica multiplicar per

vuit les despeses del combustible, les despeses que ocasiona el funcionament dels motors. Aquesta desproposició evident entre l'augment de velocitat i un augment de despesa extraordinària, fa que aquestes subvencions siguin llançades en pura pèrdua, i solament per a defensar el que se'n diu l'«honor nacional».

Quan aquest fracàs ha vingut i els fets han demostrat que aquella posició contra les subvencions a les companyies transatlàntiques era la posició certa i bona, els Estats es llancen a les subvencions sobre les línies aèries.

Si no fos per por de cansar-vos, jo voldria justificar, voldria realitzar una justificació que he llegit no fa gaires dies en una revista tècnica estrangera d'aviació, d'un enginyer eminentíssim, un dels homes més eminents dintre la tècnica de l'aviació, un enginyer txeco-slovac, el nom del qual no m'atreveiria a pronunciar (Rialles), el qui, per a justificar les subvencions a les línies d'aviació civil, feia la consideració següent: «Tots els que intervenen en aquests afers, saben que si els Estats moderns subvencionen les línies d'aviació civil, és per a tenir avions preparats per un cas de guerra.» Aquesta és una conclusió evident i categòrica. Però aquest enginyer especialista txeco-slovac, feia la consideració de comparar els preus de cost dels segurs de vida amb els avions, del que implicava el major cost de la prima d'assegurança de vida dels viatgers i dels pilots, amb el gran avantatge que treien els viatgers i els pilots, per un número nou que feia intervenir i que en deia el «coeficient d'allargament de vida» del que viatja en avió, és a dir, l'estalvi d'hores de vida que representava l'arribar més aviat a lloc, i fent entrar en joc aquest coeficient, deduïa l'avantatge econòmic per als Estats moderns, de protegir les línies d'aviació. I deia aquest senyor, que ja que els ciutadans eren tan imbècils que no sabien comprendre la llur conveniència, ja que no s'embarcaven ni en avió ni en dirigible, per por a aquell major risc de mort, que l'Estat essent més savi i més previsor, havia de tenir en compte aquest coeficient d'allargament de vida, aquest coeficient matemàtic, i aleshores subvencionar les línies perquè allò representava un guany econòmic per a la collectivitat. Això no resisteix cap crítica. Això, senzillament, és un disbarat.

I queda, com a únic motiu de subvenció a les línies comercials aèries, el motiu bèl·lic que abans nosaltres hem dit. La necessitat que creuen sentir els Estats moderns, de tenir un gran nombre d'eines de guerra preparades i subvencionades en part per les línies comercials.

El Sr. PRESIDENT: El senyor Conseller Delegat té la paraula.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Com que hi ha algun orador que ha demanat la paraula, i per tal de no allargar massa aquesta interpellació, el senyor Ruiz i Ponseti em permetrà que jo contesti només a aquella part en què ell em feia una indicació, per a dir-ho així, apremiant a què jo li donés una resposta, que és la part que fa referència a les possibilitats, com he dit abans, de si la Generalitat havia d'intervenir directament, o bé havia de fer una gestió activa, o bé donar al-

gun ajut econòmic per a la construcció de l'aeripòrt.

Jo voldria deixar ben clares les meves paraules perquè no hi hagués dubte en aquesta qüestió. La Generalitat ha fet per la seva banda, ho dèiem en el Decret, ho vàrem dir ací fa dies, i ho hem dit en diverses declaracions, tots els possibles per a obtenir les màximes facilitats a l'Ajuntament de Barcelona per a la construcció de l'aeripòrt, i fins si fos possible, amb totes les màximes subvencions de l'Estat. De manera que nosaltres, en traspasar els serveis, fer aquest traspàs inicial de serveis, ja reservàrem, d'una manera explícita, la possibilitat que es donessin subvencions o aportacions amb caràcter extraordinari, de l'Estat, no de la Generalitat, per a proveir a la construcció de l'aeripòrt.

I nosaltres ho fèiem i ho vàiem amb simpatia pel fet que nosaltres consideràvem que la construcció de l'aeripòrt podia ésser, entre altres, un mitjà per a combatre la crisi de treball, per a poder donar treball a la gent que no en té. Era aquest l'aspecte que vàiem amb simpatia, a part altres consideracions, respecte a la ciutat de Barcelona amb la construcció de l'aeripòrt i fèiem tots els possibles per a veure si l'Estat podia contribuir a la construcció de l'aeripòrt. Respecte això ja he fet altres advertències en la part que es refereix intrínsecament a la Generalitat, i torno a dir el que ja he dit abans: que si arribat el moment, l'Ajuntament de Barcelona sollicitava l'ajut de la Generalitat, el Consell Executiu no prendria mesures sense portar l'afar al Parlament, i he de dir que no podria contreure cap compromís a l'avançada sense la decisió del Parlament.

Comparteixo el criteri del senyor Ruiz i Ponseti de què en el cas concret que la Generalitat hagués de contribuir a la construcció de l'aeripòrt perquè se li demanés i ella ho cregués convenient, hauria de fer-ho sapiguent en quines condicions ho faria, però això és un convenciment personal meu. No puc fer ací una declaració en aquest sentit perquè des del moment que he indicat que l'assumpte es portaria al Parlament, és el Parlament el que hauria de decidir.

El Sr. PRESIDENT: El senyor Ventosa i Calvell té la paraula.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: He demanat la paraula per a consumir un torn en aquesta interpellació sobre la construcció de l'aeripòrt de Barcelona. Jo considero, senyors Diputats, que és aquesta una qüestió que té molta importància. La té concretament en relació a la construcció de l'aeripòrt de Barcelona; la té més gran en quant constitueix el traspàs d'un servei, una de les primeres manifestacions del traspàs de serveis de l'Estat a la Generalitat de Catalunya, i per tant constitueix un precedent, un símptoma de la manera com aquest traspàs de serveis ve efectuant-se. Naturalment; tractant-se d'una qüestió com la relativa a la construcció de l'aeripòrt de Barcelona és evident que ha d'examinar-se des d'un punt de vista objectiu; és una cosa que no es pot mirar des d'un punt de vista de partit, sinó que s'ha de mirar des del punt de vista de l'interès general del nostre país.

No vull entrar en l'examen de la qüestió rela-

tiva a la construcció de l'aeripòrt des del punt de vista que ho ha fet el senyor Ruiz i Ponseti, o sigui si constitueix o no una manifestació de caràcter bèl·lic, o si des del punt de vista bèl·lic ha de tenir tals o quals manifestacions o conseqüències. No. He de començar per declarar que en general, evidentment, nosaltres no som contraris de què es faci la construcció de l'aeripòrt de Barcelona. He de fer de totes maneres una salvetat: crec que és una qüestió en la qual hem d'anar amb certa prudència i amb molta cura perquè en definitiva són sempre molt perilloses totes aquestes qüestions en les quals hi ha una inspiració que en podríem dir «poesia econòmica». Són totes aquestes coses que s'inspiren en uns principis de caràcter general i que no s'analitzen d'una manera ben concreta en llur aplicació. Veiem, per exemple, com inspirant-se en aquests principis de caràcter general i creient que s'anava a transformar econòmicament un Estat varen fer-se per la Dictadura tots aquells plans de ferrocarrils que resultaren una ruina pel país; s'ha parlat de la política hidràulica. Concretament, en la nostra ciutat, hi ha hagut la qüestió del Port Franc de Barcelona, l'Exposició, la qüestió del rail, etc. Es a dir que hi ha una pila de coses en les quals l'opinió pública es deixa portar moltes vegades — portar per un noble impuls, pels sentiments de patriotisme — cap a la construcció de determinades obres que imposen un sacrifici i un esforç que no vénen compensats pels avantatges que se n'obtenen.

Això vol dir que en la qüestió de l'aeripòrt, com en totes, és necessari abans d'emprendre les obres que analitzem concretament precisament de quina manera ho hem de fer: és a dir, que s'ha de pagar, qui ho ha de pagar i quines són les conseqüències que s'obtidran.

I això imposa — i aquest és l'objecte principal de la meua intervenció en aquest debat — que analitzem què és el que ha fet la Generalitat en relació al traspàs d'aquesta funció i en les seves relacions amb l'Estat d'un cantó i l'Ajuntament de Barcelona d'un altre.

De manera que en les meves paraules més que l'examen de l'aspecte tècnic o l'aspecte econòmic de les conseqüències d'una explotació d'un aeripòrt per Barcelona o per Catalunya, en general jo em fixaré principalment en l'aspecte administratiu.

Jo crec que el senyor Conseller Delegat s'hi fixava principalment quan deia: «nosaltres ens trobem amb què l'Ajuntament de Barcelona que no tenia facultats era necessari que les hi retornéssim». I això ha estat el motiu, l'objecte, i aquesta ha estat la finalitat que hem perseguit amb la nostra intervenció.

Crec que aquest ha estat el resum de les seves manifestacions, que són les mateixes que va fer l'altre dia quan va contestar al senyor Vidal i Guardiola. Fins amb motiu de dir això em va fer objecte d'una allusió dient: Nosaltres hem hagut de fer això perquè el Govern Aznar del qual formava part el senyor Ventosa va dictar una R. O. en la qual es treien a l'Ajuntament de Barcelona unes facultats que li hem hagut de retornar. Evidentment, suposo que el senyor Pi i Suñer o no tenia sentit el que deia o em volia fer

responsable d'aquella manca de facultats que l'Ajuntament de Barcelona patia en relació a la construcció de l'aeroport.

Crec que l'allusió no és digna de V. S. perquè en primer terme, la V. S. sap perfectament que hi ha una distinció entre el que eren RR. OO. dictades per un President o per un Ministeri i el que eren altres RR. OO. aprovades pel Consell de Ministres. Aquesta és una R. O. dictada el 28 de febrer, pocs dies després de la constitució d'aquell Govern. Si aquesta R. O. representés el que deia el senyor Pi i Sunyer, evidentment que fóra tan absurda l'atribuir-me la responsabilitat a mi com fóra absurd atribuir la responsabilitat al senyor Carner d'una disposició que diu que tots els directores de bandes municipals han d'ésser nomenats pel Ministeri de la Governació. Evidentment, ni ell ni jo tenim responsabilitat en aquests assumptes.

Jo declaro que no tenia notícia d'aquella R. O., però en fer-me el senyor Pi i Sunyer objecte d'aquella allusió he examinat la R. O. esmentada i realment he de dir que no hi trobo res a dir i que jo considero que hi ha molts més motius de càrrecs en el Decret de traspàs de serveis i en el Decret de 7 de febrer de la Generalitat respecte l'Ajuntament de Barcelona que en aquella R. O., i com que no m'agrada fer afirmacions que no vagin raonades i comprovades, hauré d'examinar quina era la situació anterior, quin és l'estat actual i què és el que ha fet la Generalitat en relació a aquest problema.

Tot el relatiu als serveis aeronàutics i a l'aviació civil, és molt recent, però, com deia el senyor Ruiz i Ponseti, és cosa nova que està essent objecte de constants transformacions, pel que respecte a la legislació dictada que és extremadament copiosa i ha sofert també tantes transformacions i canvis com hagi pogut sofrir la mateixa matèria regulada i legislada. Així, ens trobem en temps de la Dictadura amb la creació de les Comissaries Règies de les quals n'hi havia una a Barcelona que entenia en les qüestions d'aviació. Amb posterioritat, el 19 de juliol de 1927, hi ha un Real decret creant la Junta i el Patronat de l'Aeroport de Barcelona i dissolent la Comissaria Règia que existia anteriorment. En plena Dictadura, el 27 de novembre de l'any 1928, es dictà una altra R. O. en virtut de la qual es diu, que seran de càrrec de l'Ajuntament de Barcelona les despeses de construcció, explotació i entreteniment de l'aeroport, rebent en canvi com a compensació totes les subvencions que l'Estat, la província o el municipi concedeixin. Dóna, a més, a l'Ajuntament de Barcelona la facultat de declaració d'utilitat pública als efectes de l'expropiació dels terrenys necessaris per a la construcció de l'aeroport. Dóna, després, a l'autoritat municipal de Barcelona plenitud de facultats per a entendre en els terrenys en què es construís l'aeroport, dient que l'autoritat en els termes municipals on aquest aeroport es construís, no podrien impedir la intervenció de l'autoritat municipal de Barcelona. De manera que aquella victòria obtinguda amb el traspàs de serveis té només una diferència, que és la de restablir el règim jurídic i no el règim econòmic, perquè en el règim econòmic passaven a l'Ajuntament de Bar-

celona les subvencions que donés l'Estat, la província o el municipi i en canvi en el Decret de traspàs de serveis s'eliminen absolutament totes les obres que puguin implicar una subvenció de l'Estat. Després parlaré d'aquest traspàs de serveis.

¿Què és el que ha passat després d'aquella disposició en la qual es donaven aquestes facultats que ha volgut restablir el Consell i la Comissió Mixta que entén en el traspàs de serveis? Doncs el següent: En 19 de desembre del 1930 es constituí la Junta Central d'Aeroports recabant per si tot el relatiu a les facultats per a la construcció, per a l'administració dels aeroports, però vinculant aquestes facultats als organismes locals que es constituïen. I en aquest decret, que és del Govern Berenguer, hi ha dos articles. Un (el tercer) que diu: «Que s'estableixi el següent ordre d'urgència dintre dels aeroports declarats d'interès general: Primer Madrid, Barcelona, Sevilla, Gàlícia, Canàries, etc. Article quart, l'altre, en el qual es diu, que per la preferència de les consignacions s'atendrà la Junta Central d'Aeroports a aquest ordre d'urgència i s'atorgarà la preferència a les localitats que contribueixen amb els seus recursos, la Junta Central d'Aeroports les hauria d'aplicar virtut d'aquest Decret es declarava la prioritat i la urgència de la construcció de l'aeroport de Barcelona i es deia que totes les consignacions de l'Estat, la Junta Central d'Aeroports les hauria d'aplicar per aquest mateix ordre de prioritat i preferència. És a dir, que en virtut d'això, la construcció de l'aeroport de Barcelona es declarava de càrrec de l'Estat amb preferència a Sevilla, perquè venia davant en l'ordre de prelación establert per aquest Real decret.

Vingué després aquesta famosa R. O. de 28 de febrer del 1931, aquella de la qual, segons sembla, jo sóc el responsable. En aquesta R. O. es diu que és per a donar la màxima eficiència a la labor constructiva dels aeroports nacionals de Madrid i de Barcelona, la urgència de l'establiment dels quals és primordial entre els compresos en el pla aprovat d'aeroports nacionals. De manera que els dos que es declaraven de major urgència eren els de Madrid i Barcelona. Recaba després per a la Junta Central aquelles facultats que havia tingut l'Ajuntament, per la consideració de què no hi havia hagut subvencions locals que servissin per a la construcció d'aquests aeroports. I ve, finalment, l'article 3.º que diu que quan estigui acabada la construcció dels esmentats aeroports de Madrid i Barcelona, la Junta Central d'Aeroports estudiarà i proposarà, si hi ha lloc, la reorganització de les Juntes Locals, les funcions de les quals assumeix per la present disposició, perquè llavors s'encarreguin dels aeroports, una vegada construïts aquests.

De manera que resultava, en virtut d'aquesta R. O., que l'Estat, declarant la urgència de la construcció dels aeroports, assumia de moment les facultats consegüents relatives al pagament i deia que una vegada construït l'aeroport es traspassaria aquest per a la seva explotació a les Juntes Locals. Aquest era l'estat creat per la R. O.

I vingué el canvi de règim i amb el canvi de règim la Constitució reserva per a l'Estat el

mateix criteri i la legislació relativa als serveis d'aviació civil, podent solament traspasar als organismes autònoms les facultats relatives a la execució d'aquests serveis. I vé l'Estatut i en aquest es confirma el mateix que deia la Constitució. Es permet també a la Generalitat que tingui l'execució dels serveis d'aviació civil, la legislació dels quals correspon al Govern de la República i al Parlament de Madrid. I en aquesta situació, ve el traspàs de serveis i en el traspàs de serveis es diu que passa a la Generalitat l'execució dels serveis d'aeriports o d'aeronàutica; i ve un paràgraf final, en el qual, després de fer referència concreta als paràgrafs anteriors, en la línia entre Espanya i Sud-Amèrica, es diu que s'entèn que aquest traspàs no comprèn per ara els serveis referents als plans de l'Estat ni a les obres que hagin d'executar-se amb la subvenció del mateix.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: Per ara.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: Quan el tinguem construït? Creu el senyor Coromines que vindrà una disposició a posteriori? Seria el primer cas.

De manera que la gran victòria aconseguida amb aquest traspàs de serveis és que el que havia de pagar l'Estat ho ha de pagar la Generalitat o l'organisme en el qual delegui; i que la línia de Sudamèrica queda exclosa de les subvencions de l'Estat. Jo crec que el Ministre d'Obres Públiques deuria somriure una vegada fet aquest traspàs de serveis, que em recorda aquell avenç que ens volia donar amb el traspàs de serveis del ferrocarril de Mollet a Caldes. *(Algunes rialles.)* És una cosa per l'estil el que està passant amb aquests serveis de l'aeriport. Abans els pagava l'Estat, i un cop construïts podia passar la seva explotació a les Juntes Locals. Avui, la situació, després del traspàs de serveis, és que nosaltres haurem de pagar l'aeriport de Barcelona, i haurem de contribuir a pagar els aeriports de Sevilla, Madrid i altres aeriports d'Espanya. Jo crec, senyor Conseller Delegat, que per molta confiança que tinguem en l'avenir de l'aviació, nosaltres hem de fugir de col·locar-nos en aquesta situació, en què evidentment el traspàs de serveis ens portaria a carregar sobre Catalunya els serveis propis i la participació proporcional per als serveis que es prestessin fora de Catalunya.

I amb això ve el decret de la Generalitat del dia 7 d'aquest mes, que a mi em sembla francament lamentable. En aquest decret de la Generalitat hi ha un article 1.º en el qual es diu — paràgraf segon — : «Per a la construcció de l'aeriport, l'Ajuntament de Barcelona queda autoritzat per a percaçar del Govern de la República les aportacions que per aquest objecte figurin als plans generals de l'Estat, i que no han motivat encara acord de la Comissió Mixta per a la implantació de l'Estatut de Catalunya, així com també les subvencions o aportacions de caràcter extraordinari que cregui convenient demanar com a contribució de l'Estat a la construcció de l'aeriport». Es a dir; nosaltres tenim, segons l'Estatut aprovat per les Corts Constituents, l'article 16 de l'Estatut, que estableix una fórmula de relació de la Hisenda de l'Estat amb la Hisenda de la Generalitat de Catalunya. Jo considero que la fórmula no fou excessivament afortunada, però, en fi, es va fer el que es va

poder, i es va aconseguir aquella fórmula reguladora de la Hisenda, que evidentment nosaltres l'hem de defensar. L'altre dia, el primer dia que va parlar aquí el senyor Vidal i Guardiola, el senyor Conseller Delegat li contestava dient: Jo sostindré amb tenacitat els drets que derivin de l'Estatut per aconseguir totes aquelles aportacions de l'Estat...

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Es clar; és clar...

El Sr. VENTOSA: Bé, no, perquè no és l'Ajuntament de Barcelona el que ha d'anar a discutir amb l'Estat, sinó la Generalitat, i per consegüent és lamentable que la Generalitat hagi traspasat a l'Ajuntament el dret a pidolar al Govern de Madrid la concessió de subvencions; que l'Ajuntament no pot anar a discutir amb el Govern de la República invocant l'article 16 de l'Estatut, sinó que ha d'anar a demanar una subvenció per ajuda o per auxili, com ho fan els altres Ajuntaments d'Espanya. El qui pot invocar l'article 16 de l'Estatut és el Govern de la Generalitat, i per consegüent era el Govern de la Generalitat el que abans que es fes el servei, tenia una necessitat absoluta de no admetre aquest traspàs que s'ha efectuat, amb un paràgraf final que exclou les línies subvencionades, sinó que en lloc d'això es digués que anirien inherents a aquest traspàs totes aquelles aportacions que corresponguessin d'acord amb l'article 16.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: No n'hi ha cap en el Pressupost de l'Estat.

El Sr. VENTOSA: Com no n'hi ha cap? Hem d'anar a la realitat, perquè si no anem a la realitat, ens enganyarem sempre, i em sembla que tots coneixem, perquè és un fet públic, el que ha declarat el Govern i el Ministre d'Obres Públiques, que l'aeriport de Sevilla el pagarà íntegrament l'Estat.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: Perquè ho ha demanat el Municipi de Sevilla. Aquí també ho demanarà el Municipi de Barcelona, i s'aconseguirà, si l'Estat ho creu convenient.

El Sr. VENTOSA: Però i el traspàs de serveis, que no compta?

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: No s'ha traspasat cap servei pagat.

El Sr. VENTOSA: Com que no?

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: No hi ha cap consignació en el Pressupost de l'Estat per a l'aviació civil, i per tant, com que ens havien traspasat això no ens havien de donar res, perquè no valia res en el Pressupost de l'Estat. Es clar això?

El Sr. VENTOSA: Jo me n'alegro, que el senyor Conseller de Justícia i Dret m'interrompi.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: Perdoni.

El Sr. VENTOSA: No: jo me n'alegro perquè el senyor Conseller de Justícia i Dret forma part d'aquesta Comissió Mixta de traspàs de serveis, i per tant li toca una responsabilitat. ¿Vol fer el favor de dir-me el senyor Coromines què significa el paràgraf final del Decret de traspàs de serveis? Vol fer el favor de dir-m'ho? Perquè no ho entenc. Potser després d'haver-me-ho explicat, aleshores ho entendré. Aquí diu: «Atesa la necessitat urgent que ha estat comunicada a la Comissió Mixta d'adaptar els serveis d'aviació civil perquè la Generalitat de Catalunya pugui procedir el més aviat a ordenar tot el referent a la construcció de l'aeriport de Barcelona i a

fi de que en terme breu s'estableixi el servei de relacions amb Sud-Amèrica mitjançant dirigibles, la Comissió Mixta acorda traspasar...» I després diu: «S'entén que aquest traspàs no comprèn per ara els serveis referents als plans de l'Estat, ni a les obres que hagin d'executar-se amb subvenció del mateix». Jo no ho entenc. Si abans se'ns traspassa la construcció de l'aeriport amb objecte de facilitar aquesta línia amb Sudamèrica, i després se'ns diu: «Per ara, no es traspassa allò que hagi de tenir subvenció». No vol dir això que el primer no té subvenció? Em sembla claríssim.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: Permetin un aclariment, perquè potser així ens estalviaren una rectificació. En els plans de l'Estat no hi havia el d'un aeriport de Barcelona per a les línies de transport amb Sud-Amèrica i pertant el que ens ha traspassat és la facultat de fer aquest aeriport. Si l'Estat, dintre del seu pla general d'aeriports, creu en el futur que haurà d'utilitzar aquest aeriport de Barcelona, haurà de pagar-ho.

El Sr. VENTOSA: Perdoni'm el senyor Conseller. Li han explicat malament. Si s'hagués pres la pena d'agafar l'Alcubilla i llegir les disposicions que s'han dictat respecte dels serveis d'aviació civil, no podria dir el que diu, i no podria dir-ho — i si m'hagués escoltat tampoc — perquè les he llegit abans, per quant hi ha dues o tres disposicions en les quals no solament es declara d'interès general l'aeriport de Barcelona per als serveis amb Amèrica, sinó que es declara de caràcter preferent. Vol que li torni a llegir, senyor Coromines?

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: No, cal no cal.

El Sr. VENTOSA: Així hem de passar endavant. Però jo he de sostenir que el que diu el senyor Conseller de Justícia i Dret no té cap fonament, perquè si l'estat anterior era el de declarar de caràcter general i d'interès públic aquest aeriport per disposicions reiteradament dictades, entre tots ells Madrid i Barcelona abans que els altres, i després la victòria que s'aconsegueix, és que això se'ns traspassi perquè nosaltres hàgim de pagar el que havia de pagar l'Estat, realment la victòria és de les decisives.

Però a més d'això he de dir una altra cosa: Que d'una manera general nosaltres és evident que no podem acceptar, sinó volem anar a una catàstrofe econòmica, els traspàs de serveis que no siguin amb la condició expressa de què juntament amb el traspàs vingui també la sessió de recursos necessaris per a pagar-los.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: És clar, és clar.

El Sr. VENTOSA: Sí, però ací s'ha fet al revés.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: No.

El Sr. VENTOSA: Com que no?

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: Què vol que li digui, si no ho vol entendre; hi ha dues coses que no tenen res a veure l'una amb l'altra. L'una, és un servei d'aeriport amb la construcció d'aeriports de l'Estat, i l'altre, és una facultat perquè en casos determinats es pugui concedir a una vila com Barcelona, la construcció d'un aeriport. Ací a Barcelona, hi han hagut tres aeriports i ara n'hi poden haver quatre si es vol, però el que s'ha concedit ara és la facultat de construir-lo a la ciutat de Barcelona, fer-ne un per a ella. Això no té res a veure amb els

aeriports de l'Estat, perquè si l'Estat el necessita i l'ha d'utilitzar, l'haurà de pagar, o haurà de construir-ne un altre.

El Sr. VENTOSA: I el de Sevilla, vol fer-me el favor de dir-me el senyor Coromines què és?

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: Es tracta d'una subvenció que ha donat l'Estat.

El Sr. VENTOSA: Naturalment: per consegüent nosaltres hem de pagar el nostre.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: Si s'hagués traspassat el servei a Sevilla, tampoc no li hauria pagat l'Estat. El que li ha donat a Sevilla és una subvenció de caràcter extraordinari que també pot ésser donada a Barcelona, a Saragossa o a la ciutat que sigui i que no té res a veure amb la construcció dels aeriports de l'Estat.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: Després de sentir el senyor Coromines m'alarmo encara molt més respecte a la manera d'efectuar-se el traspàs de serveis, perquè si el senyor Coromines que ha de defensar els interessos de la Generalitat té el criteri que ha demostrat i que ha posat de manifest en el relatiu a aquesta qüestió de l'aeriport, jo en temo molt que el traspàs de serveis representi en la manera d'efectuar-se una catàstrofe econòmica per a Catalunya.

El Sr. CONSELLER de Justícia i Dret: Tranquillitzi's, tranquil·litzi's.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: M'han de tranquil·litzar amb els actes i no amb aquestes declaracions perquè si seguim fent el mateix anirem evidentment a un desastre. Per consegüent, jo crec que hi ha una necessitat de rectificar el criteri, pel fet que és molt greu que l'Ajuntament de Barcelona en la situació econòmica en què es troba pugui emprendre per si mateix una obra que representaria un augment de dèficit i una càrrega financera d'1 milió de pessetes l'any. I és més greu encara que aquesta, el precedent i el símptoma que això constitueix quant al traspàs de serveis. Per consegüent, jo crido l'atenció del senyor Conseller Delegat, que l'altra dia no em semblava d'acord amb el senyor Coromines, ja que parlava de defensar amb tenacitat els interessos de la Generalitat en aquest punt enfront dels de l'Estat, perquè rectificui l'orientació empresa i no vulgui encomanar a l'Ajuntament de Barcelona la defensa d'uns drets de la Generalitat que pertoquen al Consell del Govern.

El Sr. PRESIDENT: Té la paraula el senyor Conseller Delegat.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Molt m'ha complagut el fet que un representant de la Minoria regionalista intervingués en el debat sobre l'aeriport, i m'ha complagut sobretot perquè em sembla que se'ns donarà ocasió de deixar aclarit aquest assumpte en el qual, si més no, hi ha una nebulosa, que és la posició del Partit Regionalista respecte la construcció de l'aeriport; perquè hi ha una oposició tan gran i un punt de vista tan diferent entre el que diuen els representants polítics de la Lliga Regionalista, o de la Lliga catalana, ací al Parlament de Catalunya, del que diuen a l'Ajuntament de Barcelona, que n'hi ha prou en palear aquestes diferències per fer tots els esforços per aclarir aquest assumpte en bé de la ciutat de Barcelona, que és a la llarga, la que ha de tenir

els mals o els benifets de la construcció de l'aeriport.

Torno a insistir en el que deia abans. Ara darrerament el senyor Ventosa parlava de què nosaltres volíem encarregar a l'Ajuntament de Barcelona la defensa d'uns certs drets, però he de dir-li que la cosa és completament al revés, que nosaltres no hem fet res per anar a encarregar una cosa a l'Ajuntament de Barcelona. És tot el contrari, és l'Ajuntament de Barcelona el que ha vingut a demanar a nosaltres, i nosaltres hem accedit a això que ens ha demanat l'Ajuntament de Barcelona. Però he d'afegir a això que l'Ajuntament de Barcelona té una Comissió Municipal de l'Aeriport; aquesta Comissió Municipal de l'Aeriport ha treballat amb perfecte solidaritat i compenetració, i en aquesta Comissió Municipal de l'Aeriport té la Minoria regionalista un representant ben qualificat, i aquest ha compartit sempre aquest criteri i s'ha sumat a totes les demandes fetes a la Generalitat en el sentit que nosaltres resolguéssim en la forma que ací s'exposa. Deia el senyor Ventosa, començava les seves allegacions, amb un paràgraf que podríem dir-ne polèmic en el qual deia que l'afirmació que jo havia fet de què nosaltres anàvem a restablir una situació de dret i una llibertat de moviments que abans no tenia l'Ajuntament de Barcelona pel fet de la disposició dictada durant el Govern Aznar, no creia que era digna que la fes. Jo he de dir-li que aquesta afirmació està ben taxativament indicada en la Memòria de la Comissió Municipal de l'Aeriport en la qual, torno a repetir-ho que hi ha un representant correligionari de V. S., la qual diu exactament això: «La Comissió Municipal de l'Aeriport ha de dir que es creu prou competent en la matèria i espera que si l'últim Govern de la Dictadura va prendre a la ciutat de Barcelona unes facultats i la competència que tenia en afers tant propis d'ella com l'aeripor, per a donar-los a una Junta central, en el moment en què pel traspàs de serveis aquestes facultats són lliurades a la Generalitat, aquesta no voldrà confirmar la imposició que el Govern Aznar féu objecte l'Ajuntament de Barcelona i li retornarà tots aquells drets competents i facultats que ja tenia, i que en un bon règim autònom cal que siguin propis de la ciutat». Això ho diu la Comissió Municipal de l'Aeriport, amb la participació del representant regionalista.

Tota la gestió que s'ha fet a l'Ajuntament ha vingut recolzada amb la constant i meritòria, digna de tots els elogis, actuació del Regidor regionalista en aquella Comissió que ha compartit tota la glòria, però també tota la responsabilitat. Aquesta representació ha pres part en els estudis, ha realitzat tots els viatges d'estudi que s'han hagut de fer en aquesta qüestió de l'aeriport, ha portat tota aquesta gestió, fins al darrer moment ha compartit aquestes demandes fetes a la Generalitat de Catalunya, i aleshores, quan nosaltres, a la representació autoritzada de l'Ajuntament en la qual hi havia representacions de tots els partits polítics, li dèiem que aquelles facultats que l'Ajuntament de Barcelona demanava, nosaltres estàvem disposats a donar-les-hi, llavors és molt estrany que surtin dels bancs regionalistes unes acusacions que en aquest cas podran ésser

per nosaltres, però també per al representant regionalista a l'Ajuntament de Barcelona.

Per altra banda jo he dit al senyor Ventosa que totes les indicacions que ell ha fet en el sentit de què nosaltres desitgem defensar amb tenacitat els interessos de Catalunya, tant en aquesta qüestió com en totes les altres, les compartim, però és que ell ha posat la qüestió en un terreny que jo el menys que podria dir és que és un sofisme. Ell ha parlat primerament d'una sèrie de disposicions remotes que ja avui dia no constitueix un règim vigent; ha començat a dir com una cosa que venia a ésser paradoxal, que amb aquest règim que s'establia amb la disposició del Govern Aznar, una vegada acabada la construcció de l'aeriport, l'Estat hauria vingut i ens hauria cedit, no tota, però sí una part de la intervenció en aquest aeriport, perquè aleshores hauria cregut que tenia aquella competència que en aquella disposició es deia que les corporacions locals no tenien.

Però jo he de dir-li que no havent-hi consignació en el Pressupost, que és aquest el punt bàsic de què s'ha de parlar, el fet de què quan estigui construït l'aeriport, que potser estaria construït al cap de vint, quaranta o cinquanta anys, una vegada construït ens el donarien, això constitueix un sarcasme. Perquè llavors Barcelona es trobava en aquelles condicions, l'Estat li deia que li construïria un aeriport; però mentrestant ella no es podria construir el seu. Barcelona es trobava completament lligada de mans. Havia de venir el moment que Barcelona decidís, i llavors havia de pensar si li convenia més a Barcelona el fet de tenir un aeriport saltant per damunt d'aquestes barreres, encara que fos sense l'aportació de l'Estat, o resignar-se amb una promesa que mai no es compliria.

Jo he de recordar en aquest cas que amb aquest criteri, aquell organisme que tots nosaltres recordem amb veritable emoció, la Mancomunitat de Catalunya, no hauria pogut fer absolutament la seva obra si hagués tingut sempre aquest criteri. Jo ho havia viscut i ho havia fet, i parlo d'un cas que és completament diferent, però que té una similitud exacta en el sentit de procediment, i com que ho havia dit puc tornar-ho a repetir perquè no sembli que és un conveniment de circumstàncies; sinó un convenciment completament sentit. Jo una vegada analitzava — i permeteu-me el record — el procés que havia portat a la creació de l'Escola Superior d'Agricultura; jo deia el calvari de procediments administratius que havia tingut de seguir en Prat de la Riba, lligat com es trobava amb una sèrie de disposicions d'Estat de les granges provincials i escoles de caràcter general, i jo acabava aquest estudi que havia fet sobre el particular, «fins que un dia va veure i comprendre en Prat de la Riba que per aquest camí mai nosaltres no tindríem Escola d'Agricultura i solament saltant per damunt d'aquestes dificultats i amb els nostres mitjans, Catalunya tindria la seva pròpia Escola.»

Això és purament un exemple, però és un exemple definitiu al nostre entendre. I nosaltres ens trobàvem en aquest cas amb el fet que si ens

ateníem estrictament al legislat, Barcelona no hauria tingut el seu aeroport.

Va arribar el moment en què l'Ajuntament de Barcelona, representat per Regidors de tots els partits polítics, varen venir a fer una petició semblant a aquesta de la qual hem parlat en referir-nos a l'Escola d'Agricultura, com podríem parlar d'altres escoles. I l'Ajuntament va venir a demanar a la Generalitat que se li donessin totes les facilitats necessàries per a la construcció de l'aeroport. I cal advertir que la concessió d'aquestes facilitats no prejutjava renúncia a res important; perquè efectivament, si com deia el nostre company el Conseller de Justícia i Dret, nosaltres haguéssim pogut comptar amb què en els Pressupostos de l'Estat hi figurava una consignació de 20.000.000 de pessetes per a construcció d'aeroports la cosa variaria, però tingui's en compte que tant sols hi figura 1 milió de pesetes, aproximadament, per aquestes atencions.

Davant d'aquesta petició de facilitats per part de l'Ajuntament i davant de les disposicions que ha comentat el senyor Ventosa, nosaltres sense prejutjar la qüestió vàrem donar totes les facilitats possibles a l'Ajuntament i ens posàvem al seu costat sense que això impliqués que es renunciava a la part alíquota d'aquesta petita consignació d'1 milió de pessetes. I a més a més, he d'afegir que en tot moment hem tingut en compte tots els interessos i en aquest sentit hem cregut que totes les previsions són poques, i hem procurat que es poguessin recabar totes les aportacions de caràcter extraordinari, sense tancar la porta a què es poguessin repetir altres casos com el referent a l'aeroport de Sevilla, en quin cas, saltant pel damunt de les xifres del Pressupost l'Estat, creu, l'Estat, que és convenient que des d'un punt de vista estatal, compti Sevilla amb un aeroport. I en aquest sentit, es podria també — cap en el possible — afavorir la construcció de l'aeroport de Barcelona amb cabals de caràcter extraordinari. Aquesta possibilitat ha restat salvada en la mateixa forma amb què ha estat salvat el que fa referència a Sevilla.

Diu el senyor Ventosa que si nosaltres ens decidim a fer la construcció de l'aeroport toparem amb el fet que una vegada construït, no se'ns concedirà cap subvenció. En aquest respecte, jo declaro que en totes les gestions que s'han fet hem procurat comptar amb la possibilitat d'aquestes subvencions; però com que el qui ha de fer les gestions per a obtenir-les és l'Ajuntament de Barcelona, aquest serà el que en tot cas rebrà la impressió de què l'Estat no creu necessari comptar a Barcelona amb un aeroport de caràcter estatal.

I aquesta és la situació esqueta. I en aquesta situació, vull dir-li al senyor Ventosa que m'estranya el comportament que ha observat fins ara respecte aquesta qüestió la representació de la Lliga Regionalista a l'Ajuntament. És aquest un punt que jo tinc molt d'interès a no passar per alt, perquè és necessari que l'opinió n'estigui ben assabentada. No fa molt, el dia 16 de gener, davant d'aquesta qüestió d'urgència motivada pel pas del Graff Zeppelin per Barcelona, es va reunir, sota la presidència de l'Alcalde, la Comissió Municipal de l'Aeroport amb els Caps de Minories, entre els quals, com és natural, figu-

rava el Cap de la Minoria regionalista, que dona la casualitat que és un element de la Comissió Municipal de l'Aeroport. I en aquesta reunió, en la qual cal suposar que el Cap de la Minoria regionalista representava el parer de la Minoria, i per tant del Partit, es varen prendre quatre acords. Aquests quatre acords varen ésser: 1.<sup>a</sup> Que per a la finalitat de la construcció de l'aeroport es demanés a la Generalitat que aquesta donés tota mena de facilitats possibles — extrem del qual ja hem parlat abans, però que, en definitiva, es demanés a la Generalitat, la concessió d'aquestes facilitats que fa moments el senyor Ventosa criticava; 2.<sup>a</sup> Que per la construcció d'aquest aeroport, es creés, en el Pressupost ordinari i a l'extraordinari, una partida que fes referència a l'aeroport; 3.<sup>a</sup> Que es fessin les gestions oportunes prop del Govern de la República per veure si aquest podia concedir una subvenció, una aportació extraordinària per l'aeroport; i 4.<sup>a</sup> Que en cas que el Govern de la República no cregués convenient concedir aquesta subvenció o aportació, els treballs per a la construcció corressin a càrrec de l'Ajuntament.

Aquesta és la posició que sostenia fins avui la representació regionalista a l'Ajuntament de Barcelona. I nosaltres hem de dir que ens ha causat una gran sorpresa el fet que creient que l'actitud de la representació regionalista al Municipi responia a una obra de conciliació, objectiva, com deia el senyor Ventosa, obra que està per damunt dels partits i quan la representació de la Minoria regionalista, amb la representació de tots els partits, venia a demanar-nos facilitats, que no calia per haver estat concedides aquestes facilitats, surti ara la crítica, precisament d'un Parlament que tenia en aquelles gestions un representant.

Em sembla que la posició és clara; i també em sembla que el que possiblement es vol, en aquest cas, és treure de la qüestió aquesta de l'aeroport un afecte polític.

L'Ajuntament de Barcelona, per mediació dels partits polítics que l'integren, ha demanat a la Generalitat unes facilitats que l'Ajuntament creu que li havien estat tretes pel Poder Central. I la Generalitat, fidel i amatent a aquesta demanda de l'Ajuntament li ha retornat les facultats que li havia tret el Poder Central. I així les coses, tot el que sigui sortir-se de la qüestió així plantejada, és desenfocar el problema i donar-li una desviació quelcom esporàdica i pertorbadora, en forma que la qüestió no quedi el suficientment clara, com venia plantejada en la seva pròpia realitat.

Nosaltres no hem fet més que atendre una demanda de l'Ajuntament de Barcelona, avalada en aquest cas per tots els partits polítics que integren el Municipi. I ens causa molta estranyesa que havent procedit nosaltres així, avui s'aixequi en aquest Parlament una veu, que pertany al mateix partit polític que feia aquesta petició de l'Ajuntament, per oposar-s'hi.

Això, al nostre entendre, és una habilitat política — i confiem en què l'opinió la jutjarà degudament —, i considerem que es tracta d'una habilitat política per a obtenir un efecte momentani, malgrat que el senyor Ventosa ha dit que aquestes qüestions estaven pel damunt de tots els interessos de partit, perquè afectaven a la

grandesa futura de la nostra ciutat. (*Molt bé.*)

El Sr. VENTOSA I CALVELL: Demano per parlar.

EL PRESIDENT: Té la paraula el senyor Ventosa per a rectificar.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: Jo afirmo, senyor Conseller Delegat, que l'habilitat és de V. S. en involucrar coses que no han d'ésser involucrades, perquè és realment pretendre involucrar qüestions el portar ací al Parlament de Catalunya, com un argument decisiu, tot el que s'ha expressat respecte a la manera com s'han efectuat els traspassos de serveis, i en aquest sentit invocar l'autoritat suprema de la nostra representació a l'Ajuntament i deduir que, perquè a l'Ajuntament de Barcelona s'ha pres tal o qual acord, no es pugui ací analitzar o discutir el problema en tota la seva integritat.

El problema, senyor Conseller Delegat, ve representat pel fet que cada organisme estigui en el seu lloc; i no hem de parlar ací dels debats que hi hagin hagut a l'Ajuntament de Barcelona ni de les mocions que a l'Ajuntament de Barcelona hagin fet els nostres Regidors, que han pogut sostenir perfectament, en ús del seu dret, tot allò que han estimat convenient per a Barcelona. I en aquest cas concret, crec que el que hem sostingut és el desig, la conveniència, de què fos construït a la nostra ciutat un aeroport. Però la construcció d'aquest aeroport comporta un problema financer. I, ¿de quina manera s'ha de resoldre aquest problema financer? Aquest problema financer, crec que no són els nostres Regidors els que l'han de resoldre. Jo em permetré dir-li al senyor Pi i Sunyer que si per cas m'hagués tocat a mi, com li ha pertocat a ell, resoldre aquest problema, i m'hagués trobat amb una petició de l'Ajuntament de Barcelona, encara que aquesta petició hagués vingut subscripta pels nostres amics, si hagués cregut que aquella petició era contrària a allò que prescriu l'Estatut i a la defensa dels interessos de la Generalitat, jo hauria cregut, en ús de les nostres facultats, que havíem d'oposar-li o una negativa rotunda o aquelles limitacions que fossin necessàries per salvaguardar els drets i els interessos de la Generalitat.

A més a més, s'ha de tenir en compte que els nostres acords han d'ésser independents dels acords de l'Ajuntament de Barcelona, perquè no hem de convertir el Parlament de Catalunya en el Consell Municipal de Barcelona.

Jo tinc entès que en les últimes reunions que han tingut amb el senyor Conseller Delegat els representants de l'Ajuntament, representants de les diverses Minories, el Regidor que representava la nostra Minoria a l'Ajuntament de Barcelona ha fet respecte del problema financer i la manera d'ésser resolt aquest problema, tota classe de salvetats i tota classe de reserves. Però deixem a part aquesta qüestió, perquè, com ja hem dit, una cosa són els problemes municipals i altra els problemes de la Generalitat. I el problema, en ordre a la Generalitat, al meu entendre, és claríssim. El problema, al meu entendre, és aquest: S'afirma que és convenient que es construeixi a Barcelona un aeroport, que és d'interès general el construir aquest aeroport a la nostra ciutat, a l'objecte de que sigui Barcelona un centre d'aviació comercial en les comunicacions aèries amb Sud-Amèrica. Això és el que s'ha reconegut en totes aquelles disposicions copioses que he citat abans. I davant d'aquesta declara-

ció de l'interès general de l'aeroport de Barcelona, l'Estat endossa la càrrega de pagar l'aeroport a la Generalitat, i la Generalitat l'endossa a l'Ajuntament de Barcelona.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: No, no, senyor Ventosa; no s'ha endossat cap càrrega.

El Sr. VENTOSA: Naturalment. «El senyor Conseller Delegat indicava el precedent del que s'havia fet a la Mancomunitat de Catalunya i deia: si s'hagués sostingut aquest criteri no hauríem pogut fer l'Escola d'Agricultura, i cap de les altres coses que sota la presidència de Prat de la Riba es van fer.»

Una VEU: Moltes coses.

El Sr. VENTOSA: Moltes, moltes coses. Però el senyor Pi i Sunyer oblida que la situació és diferent, perquè jo ja en vaig parlar un dia que es discutia ací respecte dels Pressupostos d'ingressos. Jo deia: «a la Mancomunitat ens vàrem trobar amb un dilema, que era, o el de fer a Catalunya coses per a constituir i reconstituir el nostre poble, o bé renunciar a refer Catalunya i mantenir unes finances relativament equilibrades», i, en aquest dilema, s'optà per a refer Catalunya contraent un deute. I, com dèiem nosaltres, no podem seguir la tradició financera de la Mancomunitat. Ells no tenien una Hisenda; a nosaltres, l'article 16 de l'Estatut, ens atribueix la part proporcional de les despeses que faci l'Estat i que corresponguin a serveis traspassats. El senyor Conseller Delegat, repetint el dit avui pel senyor Conseller de Justícia i Dret, deia que en el Pressupost general de l'Estat no hi havia consignació. Però, què hi fa això? És que té el criteri que només se'ns ha de traspasar la part proporcional de totes les despeses corresponents a serveis que tinguin consignació en el Pressupost de l'Estat? Perquè si és així, estem perduts. Perquè és evident que, a més, en el Pressupost de l'Estat, en quant l'Estat estimi insuficient la consignació feta, hi aplica un Pressupost extraordinari, o fa ampliació de crèdit, o recorre a altres mitjans per atendre-la, com ho ha fet amb Sevilla; i nosaltres no podem acceptar la interpretació que només tinguem dret a la part proporcional que hi ha en el Pressupost. És evident que nosaltres tenim dret a la part proporcional de totes les despeses que es facin a Madrid, i, per consegüent, que tenim dret, en aquest cas, de rebre la part proporcional que l'Estat despengui en l'aeròdrom de Sevilla.

Senyor Conseller de Justícia i Dret, sap V. S. aquella història d'aquell que posava un rètol que deia «es pagarà demà?». Pel que paga demà, mai no arribarà la data del pagament.

Del criteri del senyor Coromines, que «per ara no es traspassava», si es va aplicant a tots els traspassos en resulta que això constituirà per a Catalunya i per a Barcelona una càrrega que no podem sostenir. Ara hi ha un darrer punt, en el que el senyor Conseller Delegat diu que si l'Estat no ho fa, nosaltres hem de tenir el gest de fer-ho nosaltres mateixos. És que l'hem de construir? És molt perillós aquest criteri. És una cosa que hem vingut fent. Sobretot si es manifesta, pensem que l'Estat tornarà en era de pagar-nos molta part dels ingressos corresponents al serveis

què ens traspassi. Si això s'aplica d'una manera general, i si un dia es diu que si l'Estat no intervé en la construcció de les obres públiques, nosaltres, fent un gest generós, les pagaríem amb els nostres propis recursos, al cap d'un quant temps de fer això, l'autonomia hauria fracassat, perquè representaria per a Catalunya una càrrega abrumadora, i nosaltres, a més d'estar subjectes a un règim econòmic que no fóra el de l'Estatut, seríem víctimes d'una injustícia i hauríem de contribuir a pagar despeses per la resta, i no en rebrien la part proporcional.

El Sr. PRESIDENT: El senyor Conseller de Finances té la paraula.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Poques paraules per a contestar al senyor Ventosa, perquè la seva habilitat dialèctica no farà que quedi esfumat el que nosaltres creiem que és un problema fonamental. Ell s'ha referit al que fa afecte al Municipi, dient que el Parlament no s'ha de ficar en els debats del Consistori. Això és evident. Però nosaltres hem de suposar que el Municipi de Barcelona, representa la ciutat de Barcelona, i que nosaltres no tenim res que veure amb els debats que es tinguin allí. En canvi, els resultats d'aquests debats, i allò que siguin peticions concretes, dona la sensació que Corporacions tan importants com el Municipi de Barcelona, han de merèixer-li la màxima atenció i el màxim respecte.

Un Sr. DIPUTAT: Cadascú les seves atribucions.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: No és el fet que nosaltres ens fiquem en els debats consistorials. Observarà V. S. que darrerament algun altre representant de la Minoria regionalista tenia un criteri diferent del manifestat en el sí de la Comissió de l'Aeriport. Això és cosa que a nosaltres no ens interessa. El que ens interessa és allò que el Municipi, en representació de Barcelona, demana. I això ve ampliat amb molta més força i garantit amb una solvència en el sentit que respon al sentiment unànim de la ciutat, manifestat per una comissió en la qual estan representats tots els partits polítics, de manera que nosaltres no fem ací immiscuir-nos en debats d'un i altre partit, sinó exposar el fet, ben concretament, de què l'Ajuntament de Barcelona, com a tal, ha demanat a la Generalitat que li donés unes facilitats, i així ha cregut aquesta que era del seu deure el tornar aquestes facultats a l'Ajuntament de Barcelona. I res més sobre aquest punt.

Ha dit el senyor Ventosa i Calvell, i continuo referint-me als arguments anteriors, que actualment estàvem en una situació pitjor perquè abans l'Estat feia declaracions de què l'aeriport de Barcelona era d'interès públic. Jo he de dir a V. S. que amb declaracions soles no n'hi ha prou per a les realitzacions, perquè l'Estat podia passar-se anys i anys fent declaracions de què l'aeriport era d'interès públic i en canvi s'hauria quedat sense fer el seu aeriport. Però jo voldria aclarir, sobretot, el punt central de la discussió, tal com jo el veig, i tal com em sembla que, malgrat tot, el veu el senyor Ventosa, encara que vulgui donar-li un altre aspecte.

És indiscutible que l'Estat pugui creure (nosaltres no compartim aquest criteri) que la situació geogrà-

fica de Barcelona és favorable, però també és comprensible que l'Estat pugui tenir — potser no, potser sí — el criteri de què el port de zeppelins peninsular per a la navegació aèria transoceànica ha d'ésser a Sevilla.

En aquest cas, si l'Estat tingués el criteri que ell havia de fer l'aeriport a Sevilla, vol dir aquest fet — si ell construís allí aquell aeriport — que signem nosaltres, pel sol fet del traspàs de serveis, els que tinguem que fer-ne un altre a Barcelona?

I ara ve l'última pregunta que pot fer-se l'Ajuntament de Barcelona: la de si Barcelona, creu que té prou empenta per fer el seu aeriport. Aquesta pregunta, l'Ajuntament de Barcelona se l'ha pogut fer molt bé des d'un punt de vista local i pràctic, però no n'hi ha prou.

És precis tenir en compte que molts dels aeriports són de la ciutat i altres vegades de corporacions econòmiques. De manera que és una cosa molt lògica que l'Ajuntament de Barcelona es fes aquesta pregunta i a mi em sembla que aquesta cosa és de tal evidència que no crec que els arguments del senyor Ventosa i Calvell puguin tirar per terra aquestes afirmacions.

El Sr. PRESIDENT: El senyor Ventosa i Calvell té la paraula.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: Sentint al Conseller Delegat m'explico perfectament l'equipocació que han comès en el Decret de traspàs de serveis, en el decret del dia 7 d'aquest mes. M'ho explico per la següent raó: el senyor Pi i Sunyer argumenta de la manera següent; diu: «És que perquè l'Estat estima que Sevilla és un lloc indicat per a construir l'aeriport i decideix construir-lo i pagar-lo, nosaltres podem reclamar la part corresponent a això, que l'Estat ens pagui a nosaltres, que ens concedeixi un altre aeriport?» Aquesta pregunta és la que em formulo. El senyor Pi i Sunyer planteja el problema sense que hi hagi precedents. Naturalment, oblida que hi havia per part de l'Estat i de tots els organismes competents de l'Estat, una sèrie de declaracions en les quals s'establí un ordre de prioritat i fins un ordre...

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Purement platònic, senyor Ventosa i Calvell.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: Perdoni, senyor Pi i Sunyer, argumentem amb calma perquè si no no ens entendrem. El senyor Pi i Sunyer argumenta a base de dir: «L'Estat pot dir: jo constitueixo a Sevilla una aeriport perquè l'estimo millor i no vinc obligat a pagar-ne un altre a Barcelona.» Però l'Estat no pot dir-ho això, perquè ja té manifestat reiteradament per mitjà dels seus organismes competents, que precisament donava una prioritat, una preferència, una urgència a l'aeriport de Barcelona; i si arribada l'hora de pagar, i pagar el de Sevilla, no podia dir que el de Barcelona no era urgent. Això és el que ha oblidat la Comissió Mixta del traspàs de serveis i el Consell de la Generalitat i, naturalment, perquè ho ha oblidat, ha plantejat el problema d'una manera que no té solució. El senyor Conseller Delegat reconeix que això és una facultat de l'Estat. Nosaltres precisament el que creiem és que s'havia de partir d'un estat de dret, i emparats en aquest estat de dret recla-

mar la cessió de la part proporcional d'ingressos. Si no es fa així, si es segueix el criteri que s'ha seguit, com deia, el traspàs de serveis ens portarà a una catàstrofe econòmica. Pel demés, en el que sigui de l'Ajuntament de Barcelona, per aquest, totes les consideracions; però no hem d'oblidar que totes les Corporacions tenen llurs atribucions.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Crec que es podia donar per acabat aquest debat.

El Sr. PRESIDENT: El senyor Ruiz i Ponseti té demanada la paraula.

El Sr. RUIZ I PONSETI: Sols dues paraules. Seré extraordinàriament breu.

Hem trobat a mancar la declaració categòrica que havíem demanat al senyor Conseller de Finances i que ha estat substituïda per manifestar-nos una opinió personal. De moment en tenim prou i voldríem que l'Ajuntament de Barcelona en prengué bona nota, per no emprendre aventures econòmiques que singuin superiors a les seves forces. Si es sabia abans que una vegada ja construït l'aeriport li havia d'ésser extraordinàriament difícil obtenir un suport econòmic de la Generalitat, és possible que d'ara endavant sigui més prudent, i nosaltres recabant aquesta prudència en tenim prou per ara.

I una altra petita cosa. S'ha dit ací, s'ha parlat per part del Conseller Delegat, de maniobres polítiques i d'una espècie d'actitud tèrbola, que volem rebutjar en absolut.

Nosaltres volem el sanejament econòmic de Barcelona i no volem que es pugui parlar de maniobres polítiques al voltant de la nostra actuació.

El punt central nostre, precisament, és la declaració de què la importància principal dels aeriports és de caràcter bèl·lic inclou això la necessitat de considerar-los com a funció principalment estatal. És veritat que n'hi ha molts a altres parts del món de caràcter local, però tinc els últims pressupostos d'Alemanya, i malgrat que els aeriports a Alemanya són principalment municipals, hi ha una subvenció de cent mil marcs or per a cada un dels aeriports d'Alemanya.

Aquesta subvenció permanent té caràcter anyal, i és com he dit de cent mil marcs or, que al canvi actual representen més de tres-centes mil pessetes. I això autoritza a poder dir que els aeriports són considerats com una funció estatal. Per això rebutgem aquesta característica exclusivament local de l'aeriport que potser ens portaria una renúncia prèvia a la subvenció que pugui venir de l'Estat. També ha pronunciat unes paraules el senyor Conseller Delegat i per aclarir bé la qüestió m'interessa puntualitzar-les. Ha semblat que involucrava la construcció dels aeriports amb la qüestió dels sense feina, amb la crisi del treball; i semblava que l'orientació d'anar ràpidament a la construcció de l'aeriport fos per resoldre de pressa la crisi de treball, i com que ell sap bé que una cosa no té res a veure amb l'altra—perquè nosaltres de la crisi del treball també en voldrem parlar amb temps en aquest Parlament—, vull declarar que nosaltres no ens oposem a res que tingui el caràcter de donar treball al que n'estigui mancat.

Ja he dit que l'Aeriport volem que es construei-

xi, però a la mesura de les forces econòmiques de Barcelona, sense que s'esmercin milions en assumptes que no vénen precisament destinats a donar treball, perquè cal observar que d'aquests milions se'n dedica una bona part a l'expropiació de terres que tenen un valor superior a la que es destinaria a la construcció pròpiament dita de l'Aeriport, i amb això no es dona treball a ningú; contribueixen solament a beneficiar els propietaris.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Del que ha manifestat el senyor Ruiz Ponseti vull recollir-ne l'última part. No he involucrat amb la construcció el problema dels sense feina, perquè mai podem creure que es pugui resoldre aquest problema amb aquesta obra. He manifestat que era una obra més a emprendre, i que contribuiria a donar feina, i en aquest sentit existir un factor més per a merèixer la nostra simpatia.

I ara, poques paraules per acabar. He de fer una manifestació, que, davant de les que ací s'han fet, entenc que és d'interès fer-la. El senyor Ventosa i Calvell parteix, en el seu punt de mira, d'un estat de dret, del qual, ell mateix, que ha llegit diverses disposicions, ha de comprendre que són contradictòries.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: Quant a la declaració; no existeix tal contradicció.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Però és un estat de dret que de totes maneres és vell, ja.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: L'immediatament anterior.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Com si no haguessin passat moltes coses des d'aleshores i com si unes disposicions caduques haguessin d'ésser la peça matriu d'aquest problema.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: V. S. diu que és necessari modificar allò que invoca com a necessitat pel traspàs de serveis.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Però no en el sentit en què ho interpreta V. S. Perquè a més hi ha unes disposicions de caràcter platònic, ja que platòniques són unes disposicions no refrendades per unes disposicions en Pressupost.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: Si apliquéssim aquest criteri a totes les manifestacions, estaríem perduts.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: No, senyor Ventosa.

El Sr. CASANOVES: És que la República no ens enganyarà com la monarquia.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: Es tracta d'un fet, senyor Ventosa, però V. S. ha format part d'un Govern en el que hi havia aquest estat de dret i aquesta declaració i l'aeriport no es va fer.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: És seriosament això, senyor Pi?

El Sr. CONSELLER DELEGAT: És que poden haver-hi declaracions i no fer-se l'aeriport.

A més volia fer una altra manifestació: Ha parlat el senyor Ventosa de què el fet que nosaltres haguéssim dit que l'Estat podia tenir el criteri que s'hagués pogut fer un aeriport a Sevilla era un perill perquè ens restava a nosaltres possibilitats sobre la petició de subvencions, i jo he de dir que ja m'he apressat a afegir que això era un criteri que l'Estat podia tenir però que nosaltres no compartim.

El Sr. VENTOSA I CALVELL: Però per a sostenir-lo davant de l'Estat V. S. ha de col·locar-se en un estat de dret contrari, que és el que sosten jo.

El Sr. CONSELLER DELEGAT: No compartim aquest criteri i nosaltres vàrem anar allà a fer la petició de què parlava abans, però tenim el convenciment que totes aquestes discussions que poden tenir una importància política, a la llarga han de donar un resultat vertaderament negatiu pels interessos de Catalunya.

Jo pregaria a la Minoria regionalista i a les altres Minories que en totes aquestes qüestions relatives a traspàs de serveis hi possessin la seva màxima cura en discutir-les.

Fou criteri del Govern de la República, com també del Govern de la Generalitat, que en discutir-se aquestes matèries tan delicades, a vegades, una imprudència pot pertorbar-les, sense que això vulgui dir que hagin de sotstreure's a la discussió parlamentària i no puguin ésser discutides amb tota plenitud i responsabilitat; responsabilitat que compartim nosaltres amb el nomenament de la Comissió i després amb la interpretació que s'haurà de donar per la Comissió Mixta, la qual treballa en aquest sentit, separada de l'acció del Govern; i enfront de les seves tasques cada u podrà exposar la seva opinió, però nosaltres creiem que la seva tasca és veritablement profitosa pels interessos de Catalunya.

I jo he de fer veure a la V. S. el perill que representaria que nosaltres, en totes les passes, en totes les gestions, en totes les incidències a què donessin lloc els traspàs de serveis, vinguéssim ací al Parlament a parlar dels mateixos, perquè aleshores no podríem evitar de cap manera un reflexe, podríem dir com un ressò, com un tornaveu al mateix Parlament de la República, en el qual també es començaria a parlar de la mateixa manera de tota la qüestió del traspàs de serveis. Només vull posar a la consideració de la V. S. en quin ambient tant diferent es faria el traspàs de serveis si en lloc de considerar que aquesta és una cosa tècnica reservada a una Comissió que amb altesa de mires va treballant per a trobar punts de coincidència i les solucions possibles; en lloc d'aquest ambient de serenitat, d'aquest ambient d'obra que està per damunt dels partits i separada del Govern, s'anava sempre en un i altre Parlament discutint cada incidència, cada cosa que hi hagués per insignificant que fos, a veure quina interpretació se li podria donar, si estava ben o mal feta. Jo, sense voler amb això tenir cap mena d'autoritat sobre la Minoria regionalista ni les altres Minories, però creient que totes elles tenen el sentiment de responsabilitat que dóna l'ésser català en aquestes hores, espero tindran en compte facilitar que es faci, sense posar entrebancs, aquestes pertorbacions que hi podrien haver, la tasca que està realitzant i que jo crec que és digna de tot agraïment la Comissió de traspàs de serveis.

El Sr. PRESIDENT de la Cambra: Resta acabada aquesta interpellació. Segueix l'ordre del dia: Discussió del dictamen de la Comissió sobre el projecte d'Estatut Interior de Catalunya. El

senyor Casanoves, president de la Comissió, té la paraula.

El Sr. CASANOVES: Donada l'hora avançada i la fatiga de la Cambra, jo pregaria que se'm reservés la paraula per a la sessió de demà.

El Sr. PRESIDENT de la Cambra: La Presidència no té cap inconvenient, però la Cambra caldrà que es pronuncii. Realment, ha estat una sessió esgotadora i si ho creu la Cambra podríem suspendre la sessió per a reemprendre-la demà.

Veus de diversos senyors DIPUTATS: Sí, sí.

El Sr. COMORERA: S'han de llegir uns vots particulars.

El senyor PRESIDENT de la Cambra: Es poden llegir ara.

### Altres vots particulars al projecte d'Estatut interior de Catalunya

Un Sr. SECRETARI de la Minoria de la Lliga Catalana: «Els Diputats que sotasignen formulen al preàmbul del Projecte el següent vot particular: Supressió de les paraules «en recobrar la seva personalitat política i». — Parlament de Catalunya, 22 de febrer del 1933. — J. Ventosa i Tries de Bes.»

### De la Minoria d'Unió Socialista de Catalunya

«Article 6 bis. (a afegir entre els articles 6 i 7 del Projecte.) El poble de Catalunya podrà sancionar o rebutjar mitjançant referèndum les lleis votades pel Parlament Català. Perquè una llei tingui d'ésser sotmesa a referèndum bastarà que ho demani el quinze per cent del cos electoral. També podrà exercir el poble el dret d'iniciativa, presentant al Parlament una proposta de llei, sempre que ho demani, quan menys, el quinze per cent dels electors.

Una llei especial regularà els drets de referèndum i d'iniciativa popular.

Article 40. El President nomena i separa lliurement els Consellers que constitueixen el Govern, i els Directors Generals, d'acord amb els respectius Consellers. També correspon al President l'autorització de la lectura dels projectes de llei que el Govern presentarà al Parlament, i la promulgació de les lleis i dels decrets segons l'article 55.

Article 41. (Serà substituït pels tres articles següents:)

Article 41 a) El President estableix les directives generals de la política del Govern i respon d'ella davant del Parlament.

Article 41 b) El President reuneix i presideix el Consell Executiu i dirigeix la seva actuació.

Article 41 c) El President, en l'exercici del seu càrrec, haurà de comptar amb la confiança del Parlament. En altre cas haurà de dimitir.

Article 42. En cas de delegació de les seves funcions executives, correspon al President:

1.<sup>a</sup> Les funcions de representació i la facultat de reprendre en tot moment la delegació feta.

2.<sup>a</sup> El nomenament i la separació dels Consellers.

Articles 47 i 48. Quedaran refosos en el següent.

Article 47. Delegades pel President de la Generalitat les funcions executives o de govern:

Primer. El Conseller Delegat portarà directament la representació del Consell Executiu davant del Parlament. Els vots de desconfiança o de censura contra el Govern no afectaran personalment el President.

Segon. Quan el Parlament vulgui interpellar personalment el President de la Generalitat, serà necessari que ho demanin almenys cinc Diputats, i que es precisi l'objecte de la interpellació. El President haurà de presentar-se al Parlament dintre el termini de cinc dies a contestar la interpellació anunciada, i el vot de desconfiança o de censura pres en tal cas per la majoria absoluta dels Diputats possessionats del càrrec l'afectarà personalment.

Article 50. El Conseller Delegat presideix i reuneix el Consell Executiu. En el cas previst en el paràgraf 1.º de l'article 44 exercirà la presidència del Consell Executiu el Conseller Delegat.

Article 56. (Proposem que quedi suprimit.)

Articles 57 i 58. Quedaran refosos en el següent :

Article 57. El territori de Catalunya estarà integrat per Municipis autònoms, que podran voluntàriament delegar part de les seves funcions en una Federació comarcal o un super-organisme creat per ells mateixos.

Article 61. Els mitjans econòmics dels Municipis per a atendre els serveis de llur competència, seran determinats per la llei, i hauran d'ésser suficients per aquesta finalitat, procurant suprimir els impostos indirectes.

Els Municipis tenen el dret de posseir i adquirir béns, el de tenir explotacions econòmiques

i industrials, el de participar en empreses de caràcter cooperatiu, el d'administrar el Pressupost respectiu i el d'expropiar, amb indemnització o sense, en aquest cas mitjançant referèndum popular, i de municipalitzar tota mena de propietat privada que pertorbi l'interès col·lectiu.

Article 65. El President i tots els Magistrats del Tribunal de Cassació de Catalunya seran designats per elecció, en la forma i condicions que determinarà la llei.

Article 82. El present Estatut interior podrà ésser reformat per iniciativa :

a) Del Consell Executiu.

b) De la cinquena part dels Diputats del Parlament.

c) De les dues terceres parts dels Ajuntaments de Catalunya, mitjançant proposta feta al Parlament.

(El restant de l'article igual.)

Palau del Parlament, 23 de febrer del 1933.—  
*Manuel Serra i Moret, Estanislau Ruiz i Ponseti*

### ORDRE DEL DIA per a la sessió de divendres

Discussió del Dictamen de la Comissió sobre el projecte d'Estatut interior de Catalunya. Interpellació sobre el desfalc que ocorregué en la recaptació de Girona, el mes de setembre últim.

(*S'aixeca la sessió a tres quarts de vuit i deu minuts de la vetlla.*)

Faint, illegible text in the top left section of the page.

Faint, illegible text in the top right section of the page.

Faint, illegible text in the middle left section of the page.

Faint, illegible text in the middle right section of the page.

Faint, illegible text in the bottom left section of the page.

Faint, illegible text in the bottom right section of the page.