

MADRID, 15 DE JULIO DE 1873.

TOMO XXI.

NÚM. 13.

SUMARIO.

La expropiacion forzosa por causa de utilidad pública (continuacion), por F. L.—Las carreteras abandonadas.—Puertos del mar Cantábrico. Puerto de Castro-Urdiales (continuacion), por M.—Carreteras de la provincia de Santander (continuacion), por M.—Bibliografía.—Parte oficial.—Noticias varias.

LA EXPROPIACION FORZOSA

POR

CAUSA DE UTILIDAD PÚBLICA.

(Continuacion.)

Hemos procurado hacernos cargo de cuantas circunstancias hemos creído que deben tenerse presentes para acomodar las disposiciones de la legislacion sobre enajenacion forzosa de la propiedad particular en beneficio comun á las exigencias del servicio y á lo que el bien público reclama y puede obtenerse sin menoscabo del sagrado derecho de propiedad.

Tal ha sido la mira que nos hemos propuesto, y de esta base hemos deducido los principios que deben ser fundamento de las disposiciones que hemos consignado en el adjunto proyecto de ley, despues de haber procurado demostrar que son la consecuencia de aquellos principios.

La experiencia viene demostrando que las disposiciones de la legislacion actual constituyen una de las principales causas de entorpecimiento en el desarrollo de las obras públicas, dando así lugar á gravísimas perturbaciones, que ademas del perjuicio que al interes general inferen con la suspension indefinida de muchas obras y el considerable retraso que experimenta la terminacion de otras, dan lugar á un exceso de gastos que representa sumas ya muy cuantiosas, y

que sin esto habrian contribuido poderosamente á la terminacion de aquéllas y éstas. Teniendo, pues, muy presente esta experiencia y procurando atemperarnos á su enseñanza, hemos investigado el origen de aquellos entorpecimientos que ocasionando tan grave daño á los intereses públicos no constituan, sin embargo, mayor garantía del derecho de propiedad, ántes bien resultaban perjudiciales á los particulares, cuyos intereses han padecido con suma frecuencia por efecto de las dilaciones á que dió márgen una legislacion que en el deseo sin duda de ofrecerles mayores garantías las hizo en muchos casos impracticables. A conseguir garantías prácticas y posibles para tan sagrados derechos, en cuanto el interes público no ménos respetable lo consiente, se han dirigido nuestras miras. Para ello no ha sido necesario prescindir, como habia podido creerse, de lo que el derecho constitucional prescribe. Tratándose de los terrenos cuya enajenacion es forzosa para el emplazamiento de las obras públicas, no hay más que hacer efectivas las garantías que la ley fundamental concede al derecho de propiedad, contrayéndose por toda limitacion á evitar, como consecuencia de todo derecho, que en su ejercicio pueda lastimarse otro no ménos digno de respeto. Así, pues, no ha sido necesario imponer ningun nuevo sacrificio á la propiedad privada en este punto, que, al contrario, cree la seccion que en el nuevo proyecto de ley queda más prácticamente garantido, puesto que será posible sin menoscabo del bien público lo que sin ventaja del derecho particular no podia ántes verificarse sin lastimar aquél. Y es que, como en el texto de estas notas se ha procurado demostrar, no estaba precisamente en el fondo de lo dispuesto sobre esta materia la causa de los inconvenientes en la práctica tocados. De aquí que haya bastado en la reforma de esta parte limitarse á definir claramente

te los medios de hacer posible la ejecución conservando el espíritu de lo dispuesto.

Mas las obras públicas en sus relaciones con la propiedad, la afectan, no sólo por su emplazamiento haciendo indispensable su enajenación, y privando de ella, por lo tanto, á su dueño perpétuamente, sino que durante su construcción reclaman de la misma otros servicios que por su índole, por la de la causa que los ocasiona y por la época en que tienen lugar, ni cabe sujetarlos á las mismas reglas, ni es por lo tanto dado considerarlos como enajenación de esa propiedad que la ocupación perpétua cercena, porque en este caso se ocupa sólo temporalmente, no verificándose respecto de ella la traslación de dominio.

El empeño de considerar la ley de enajenación forzosa como extensiva á este caso, y la necesidad consiguiente de aplicar sus principios á lo que por otros muy distintos debiera regirse, ha sido, á no dudarlo, una de las principales causas de los males que se lamentan y de que ellos hayan dado lugar á la reforma de la legislación vigente. Es una cosa demostrada que la ocupación temporal y aprovechamiento de materiales no puede regirse por los mismos principios que la ocupación perpétua de la propiedad privada; y como sería imposible que ambas cosas fuesen objeto de una misma ley sin que se sujetasen á unos mismos preceptos, es de todo punto indispensable otra ley para regularizar la primera, distinta de la ya formada para la segunda.

Por esto hemos redactado un proyecto de ley separado para determinar las reglas á que ha de sujetarse la ocupación temporal de la propiedad particular y aprovechamiento de materiales para la construcción de las obras públicas.

F. L.

LAS CARRETERAS ABANDONADAS.

Han transcurrido ya tres años desde que el Gobierno abandonó 2.400 kilómetros de carreteras: este ensayo ha dado un resultado decisivo; y ha

llegado la hora de tomar una resolución también decisiva, la cual está en el ánimo de cuantos conocen este asunto. Se creyó que el Estado podía desprenderse de las carreteras paralelas á los ferrocarriles, consiguiendo una considerable economía en los gastos de la Administración central; se esperó que las diputaciones provinciales y los ayuntamientos se encargarían de los caminos que el Gobierno abandonase, y se alimentó la generosa ilusión de que así se iniciaría y se desarrollaría en los pueblos la tendencia á ocuparse de la construcción y conservación de las obras públicas, que en tan alto grado influyen en el fomento de su riqueza y de su bienestar. Por nuestra parte no hemos abrigado semejante ilusión: en el mismo año 1870, á los cuatro meses de haberse verificado el abandono, manifestábamos en el núm. 19 de la REVISTA de dicho año, nuestra desconfianza respecto á los resultados de la medida adoptada, fundados en la enseñanza de la historia de las obras públicas de España: y no por falta de convencimiento, sino por otras consideraciones, siempre atendibles, nos limitábamos á consignar que para juzgar aquella disposición esperábamos á que el tiempo nos hiciera conocer los resultados que había de producir, y que para nosotros eran de antemano conocidos.

Hoy, después de tres años de experiencia, se conocen ya los males producidos, y son sabidos los perjuicios que se causan al tráfico y á los intereses de la nación. Es cierto que de los 2.400 kilómetros de carreteras de que nos ocupamos, las diputaciones provinciales han tomado á su cargo 1.770; pero no lo es ménos que ninguna atiende á su conservación del modo debido; que muchos trozos están poco ménos que abandonados; que la conservación de otros se ha verificado con los acopios de piedra que quedaron en las carreteras el 15 de Mayo de 1870; y que en su mayor parte no se han hecho de nuevo estos acopios, sin cuyo material la conservación no existe. Además varias diputaciones provinciales se han encargado de las líneas de su territorio después de haber permanecido sin conservación ni vigilancia de ningun género durante más ó ménos tiempo, como se ha verificado con la de Madrid, la cual, cediendo á las apremiantes reclamaciones de los pueblos interesados, ha tomado á su cuidado la sección de la carretera de Madrid á Cádiz, que hacia tres años que se hallaba en el más completo abandono; con-