

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

MADRID, 15 DE JULIO DE 1883

4.^a Série.

Tomo 1.^o

Número 13.

AÑO XXXI DE LA PUBLICACION.

SUMARIO.

El nuevo empréstito para obras públicas, por Victoriano Felip.—Ferro-carril del Norte, por B. Espinal.—Tarifas, por Francisco Lizarraga.—Enclavamientos sistema Saxby y Farmer, por E. Maristany.—Necrología del Inspector general D. Francisco Carvajal.

EL NUEVO EMPRÉSTITO PARA OBRAS PÚBLICAS.

I.

La urgente necesidad que existe en España, no sólo de activar, sino de imprimir fuerte impulso á la ejecucion de las obras públicas, no necesita demostrarse; la opinion unánime del país lo reclama; los Gobiernos que se suceden en el poder lo prometen casi siempre al exponer sus programas administrativos ante los Cuerpos Colegisladores; los diversos partidos, grupos y fracciones en que se hallan divididos los elementos políticos de nuestra pátria, lo consignan de igual manera al desarrollar sus respectivos credos y programas de gobierno; imprimir vigoroso impulso á las obras públicas para favorecer el desarrollo de los gérmenes de riqueza que nuestro suelo encierra: impulsar por este medio, altamente reproductivo y civilizador, la agricultura, la industria y el comercio; detener dentro de capaces pantanos esas masas de agua vertidas en momentos dados, que corren hoy abandonadas á si mismas, por los estrechos y pendientes cáuces de nuestros ríos torrenciales, produciendo á su paso la devastacion, la ruina y la muerte, obligándolos despues, en época oportuna, á correr mansas y tranquilas por canales y acequias derivadas de aquellos pantanos, para evitar las funestas consecuencias que ocasionan las sequías en los campos y en los poblados; construir vías de comunicacion que abaraten los trasportes de productos, que faciliten nuestras relaciones mercantiles, que favorezcan el desarrollo de la industria y del comercio nacionales; sobre estos puntos, no existen divergencias de opinion: el país productor y contribuyente reclama aquellas mejoras: los partidos políticos

que aspiran á la gobernacion del mismo, las consignan en sus programas; los diferentes Ministerios que pasan por el poder, las ofrecen constantemente.

Ahora bien: ¿estos ofrecimientos, estos programas tan seductores, se han llevado á la práctica con la escala que el estado de nuestro país exige? ¿Se han realizado hasta el grado que la opinion pública demanda? Los ocho años seguidos que llevamos de tranquilidad material, durante cuyo tiempo los Gobiernos se han visto libres de los más preferentes cuidados que exige el sostenimiento del sosiego público interior de la nacion, ¿han sido aprovechados hasta el punto necesario para que nuestro país ocupe en breve plazo, en materia de obras públicas, el lugar que por su posicion geográfica y por la naturaleza y abundancia de sus productos le corresponde?

A fuer de imparciales, hemos de confesar que algo se ha hecho y algo se ha logrado en materia tan importante.

En la esfera legislativa, la ley general de obras públicas de 13 de Abril de 1877; la de carreteras de 4 de Mayo y la de ferro-carriles de 23 de Noviembre del mismo año, con sus respectivos reglamentos; la ley de aguas de 13 de Junio de 1879; la de puertos de 7 de Mayo de 1880, y en la actualidad la de pantanos y canales de riego, que todavía pende de exámen y discusion, son testimonios patentes de que los Gobiernos y los Cuerpos Colegisladores, cediendo, en esta parte, á las exigencias de la verdadera opinion pública, han procurado satisfacerla, quizá con mejor deseo que buena fortuna.

La iniciativa de los representantes del país, por medio de la presentacion de proyectos de ley en demanda de concesiones particulares de obras públicas, se ha manifestado tambien, tal vez hasta con excesiva exuberancia.

El espíritu de empresa tampoco ha quedado rezagado; sociedades anónimas en crecido número se han fundado de poco tiempo á esta parte, creadas unas para dedicarse á la construccion general de obras públicas de todas clases, con objeto determinado otras, circunscrito á la ejecucion de ciertos ferro-carriles ó canales, y tambien algunas, si bien establecidas como sociedades puramente mercantiles ó de crédito, dispuestas, sin embargo, á prohiar, hasta con fruicion, proyectos de construcciones de interés y servicios generales, para realizarlos con una parte de sus propios recursos.

Este movimiento desusado, esta iniciativa particular desarrollada sobre una materia acerca de la cual, por inveterada costumbre, se hallaba el país, habituado á esperar todo del Gobierno, denota desde luégo la universal conviccion que, como dijimos al principio, existe en el país acerca

de la urgente necesidad é innegable conveniencia de imprimir vigoroso impulso al desarrollo de las obras públicas.

Podrá objetarse, ciertamente, que no todos los proyectos debidos á la iniciativa particular responden á verdaderas necesidades; que algunos de ellos se han concebido más bien con el objeto de especular sobre el pensamiento de falsa utilidad que entrañan, que con el fin de llegar á realizarlos; que otros se presentan faltos de la debida meditacion y estudio para que puedan considerarse prácticamente realizables.

Nada de esto puede negarse; pero no por ello resulta ménos patente y determinada la tendencia que surge de aquel movimiento, tendencia que indudablemente se dirige á considerar la realizacion de ciertas obras públicas como verdaderas empresas mercantiles, susceptibles, no sólo de desarrollar la civilizacion y el verdadero progreso en comarcas aisladas y atrasadas, sino tambien, y al propio tiempo, capaces de rendir inmediatos, y algunas veces hasta pingües beneficios, á los capitales en ellos invertidos.

Admitidos, pues, como no puede ménos de admitirse, aquel movimiento y aquella tendencia, debidos á la opinion pública y á la iniciativa privada, ¿se ha hecho todo lo que sería necesario para avivarlos y desarrollarlos en cuanto tienen de útil, para corregirlos en cuanto ofrezcan erróneo ó defectuoso, para encaminarlos, finalmente, á conseguir que, dentro de un breve plazo, salve nuestra nacion, siquiera en parte, la gran distancia que hoy la separa, respecto al número de sus obras públicas, de casi todas las demás potencias europeas, en cuyo concierto no entrará de fijo con la influencia y con la categoría con que legítimamente desea entrar mientras no salve aquella distancia? Repetimos que algo se ha hecho en tal sentido, pero añadiendo que este algo dista mucho de ser lo que debiera.

Falta todavía que en las esferas gubernamentales se coloque al Ministerio de Fomento en primera línea, otorgándole toda la importancia y consideracion que debe tener un Centro administrativo, á cuyo impulso han de moverse y funcionar las más importantes palancas de la civilizacion intelectual y material de la nacion; y en la esfera administrativa falta todavía simplificar la tramitacion de los expedientes y facilitar la ejecucion de todas aquellas obras de interés público, debidas á la iniciativa privada, sin que el Estado abandone por eso su esfera de accion legítima y propia bajo el punto de vista inspector y tutelar de los intereses generales, contra el afan de lucro que pudiera desarrollar el interés particular especulativo; pero sin traspasar aquella accion, sin entorpecer con trabas inútiles las legítimas aspiraciones nacidas al calor del fecundo espíritu de empresa. Falta, por fin, que se busque y se encuentre la manera más justa y factible de auxiliar materialmente todas aquellas obras cuya realizacion, inte-

resando en alto grado á la prosperidad futura de ciertas comarcas, no ofrezca desde luégo, bajo el punto de vista puramente mercantil, la suficiente garantía de interés para los capitales que en ellas deben emplearse.

A este fin, así como al de reducir los plazos de ejecución de las obras públicas comprendidas en los planes generales del Estado, se dirige indudablemente el Real decreto de 10 de Marzo del corriente año, autorizando al Ministro de Fomento para presentar á las Córtes un proyecto de ley, consignando en los Presupuestos del Estado, por el plazo de 20 años, la cantidad de ocho millones de pesetas, como garantía de los fondos que se obtengan, mediante negociaciones previas, para impulsar la ejecución de las obras públicas nacionales.

Ahora bien; dado el actual estado económico de nuestro país y sus necesidades en el ramo de prosperidad pública á que se contraen las disposiciones del citado Real decreto, ¿es oportuno y conveniente el nuevo empréstito que aquellas disposiciones entrañan? En caso afirmativo, ¿la entidad de dicho empréstito se encuentra en relacion con las urgentes necesidades del país? ¿El modo y forma de emplear las sumas que se levanten con arreglo á los propósitos que pueden inferirse del preámbulo y de la parte dispositiva de aquel decreto, son los más convenientes para obtener de dicho empleo los mejores resultados?

Tales son los puntos principales en que pensamos ocuparnos y cuyo exámen hubiéramos emprendido hoy, á no obligarnos á diferirlo para otro día la excesiva extension que, contra nuestro deseo, hau tomado las anteriores indicaciones generales que, como preliminares, dejamos apuntadas.

(Se continuará.)

VICTORIANO FELIP.

FERRO-CARRIL DEL NORTE.

ESTACION DE IRUN.

Lámina 7.^a

Próximas á terminarse las obras de ensanche y mejora de la estación de Irun, creemos oportuno dar á conocer á nuestros lectores el alcance y la importancia de estas obras, tanto para que se pueda formar idea del progreso y desarrollo que adquieren nuestros ferro-carriles, como por la circunstancia de que difiere bastante de las estaciones ordinarias, á causa