

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

MADRID, 15 DE JUNIO DE 1884

4.ª Série.

Tomo 2.º

Número 11.

AÑO XXXII DE LA PUBLICACION

SUMARIO.

Memoria sobre las Obras públicas de la Isla de Cuba en los años económicos de 1873-74 á 1881-82, por D. Leonardo de Tejada.—Los ferro-carriles cantábricos deben ser de vía estrecha, por A. Ibarreta.—Una cuestion de hidráulica práctica relativa á los remansos.

MEMORIA

SOBRE

LAS OBRAS PÚBLICAS DE LA ISLA DE CUBA

EN LOS AÑOS ECONÓMICOS DE 1873-74 A 1881-82

REDACTADA Y DIRIGIDA

AL EXCMO. SR. MINISTRO DE ULTRAMAR POR EL INSPECTOR GENERAL
DE OBRAS PUBLICAS DE LA ISLA

ILMO. SR. D. LEONARDO DE TEJADA

PRIMERA PARTE.

CONSIDERACIONES GENERALES.

(Continuacion.)

La Superioridad, al aprobarlos, se queda con un ejemplar y devuelve el otro, que debe archivar en la Jefatura de la provincia ó demarcacion á que corresponde el servicio de que se trata.

Con la organizacion existente en la Península y en Puerto-Rico, bastan los dos ejemplares citados para que las necesidades del servicio puedan llenarse cumplidamente. En Cuba no sucede lo mismo, porque existiendo dos dependencias más que en aquéllas, la Secretaría del Gobierno general y la Inspeccion de Obras públicas, llamadas ambas á entender en todo cuanto hace relacion con el servicio indicado, deberían existir en ellas ejemplares de dichos proyectos y documentos, á fin de evitar los trámites y dilaciones á que dá lugar en la actualidad el tener que reclamarlos del Centro en que radican, cuando se necesitan, por no haber sido po-

sible sacar copia de ellos con el escaso personal disponible en una y otra dependencia. Reunidas la parte administrativa y facultativa en un solo Centro como ántes lo estaban, con un tercer ejemplar, á más de los dos prescritos en las disposiciones vigentes, para aquellos documentos que debiesen someterse á la aprobacion del Gobierno Supremo, y con los dos indicados para los que hubiesen de serlo al Gobierno General, bastaría para el objeto, ejemplar que podía obtenerse, ya disponiéndose que los documentos de esta clase que hubiesen de someterse al Gobierno supremo se remitiesen por triplicado, ya sacando una copia de ellos en la oficina Central.

El personal que constituye hoy el Negociado de Obras públicas es insuficiente de todo punto para atender debidamente al despacho de los asuntos cuya resolucion corresponde al Gobierno General y preparar la remision de los que han de ser resueltos por el Gobierno Supremo, puesto que para lo último han de remitirse copias íntegras de los respectivos expedientes, que áun los más sencillos resultan voluminosos, por la complicada tramitacion que sufren en la Isla.

Por otra parte, la Inspeccion de Obras públicas, ocupada constantemente en la tramitacion é informe de los expedientes que le son remitidos por el Gobierno General, que son todos los que ingresan en aquella Dependencia; en llevar á cabo, por sí, los trabajos que le son encomendados por el Gobierno General y que le corresponden segun Reglamento; en dictar las disposiciones que estima convenientes para el mejor servicio, como Jefe inmediato de éste y del personal facultativo, y en dar curso con su informe á los proyectos y documentos redactados por dicho personal, que deben ser elevados á la superioridad para su resolucion, se halla imposibilitada por completo de inspeccionar directamente las Obras públicas de la Isla, que tienen á su inmediato cargo los Ingenieros Jefes de las provincias y los Sres. Inspectores de Ferro-carriles, en términos de que en el tiempo que lleva el que suscribe en Cuba, no le ha sido posible el verificar una sola visita de Inspeccion, teniendo entendido que lo mismo ha ocurrido á cuantos le han precedido en dicho puesto desde que se creó la Inspeccion.

Como, por otra parte, en la Península hace años que se suprimieron las Inspecciones permanentes de los antiguos distritos, sin que dicha supresion haya redundado en perjuicio del servicio, ántes al contrario, se ha simplificado y facilitado éste, bastando para las contingencias que pueden ocurrir en él, las visitas especiales de Inspeccion que la Superioridad ordena cuando lo estima oportuno, opina el autor de esta Memoria que ningun inconveniente había en adoptar para la Isla de Cuba un procedimiento análogo, pudiendo ser comisionado, para estas inspecciones especiales, en casos determinados, cualquiera de los Ingenieros Jefes que forman parte de la

Junta Consultiva de Obras públicas, siempre que no haya tenido intervencion alguna en el servicio que deba inspeccionarse y que sea más caracterizado ó de mayor antigüedad en el Cuerpo que el Jefe encargado de aquel servicio, lo cual será fácil de cumplir, puesto que los Ingenieros Jefes que residen en la Habana y que forman parte de la Junta Consultiva, son, en general, los más caracterizados que existen en la Isla.

De este modo no se faltaría al Reglamento en lo relativo á visitas de inspeccion á las Obras públicas de la Isla, visitas que no puede verificar el Inspector, por impedírselo las atenciones preferentes del servicio que tiene á su cargo, y no aparecería éste, oficialmente, ejerciendo unas funciones que realmente no desempeña, en lo que á la inspeccion directa de las obras se refiere.

En cambio, y toda vez que los Ingenieros Jefes de las provincias é Inspectores de Ferro-carriles son hoy los inmediatos encargados y responsables de los servicios respectivos de Obras públicas, ningun inconveniente parece que debería haber ya en encomendar á la Inspeccion la parte administrativa al mismo tiempo que la técnica del ramo que hoy se halla á su cargo, y de este modo se conseguirá tener reunidas en un solo Centro la direccion del servicio en ambos conceptos.

Las ventajas que se obtendrian de dicha reunion son tan evidentes, que bastará enumerarlas para que puedan apreciarse.

Desde el momento en que un solo Centro entendiera en todos los asuntos de Obras públicas, tanto en su parte administrativa como en la facultativa, y fuese el encargado de preparar su despacho, se obtendría mayor unidad en el servicio, y no habría lugar á excusar la responsabilidad que pudiera caberle por las faltas que en él se notasen.

La tramitacion de los expedientes sería más rápida, puesto que desaparecería toda la que hoy tiene lugar entre la Secretaría del Gobierno General y la Inspeccion, aparte de lo que se simplificaría la demás por las modificaciones que podrían introducirse en ella desde el momento en que un solo Centro entendiese en la parte administrativa y facultativa.

Se descargaría á la Secretaría del Gobierno General de todo lo relativo al despacho de los asuntos de Obras públicas, ventaja que podría apreciarse con sólo indicar que son muchos y de importancia los expedientes de esta clase que constantemente ingresan en ella, y muy cerca de tres mil los de todos los ramos de la Administracion que mensualmente tienen entrada en dicha Secretaría, lo que naturalmente dificulta el despacho de aquéllos y hace que el indicado Centro no pueda dedicarse á su exámen y conocimiento, ni asesorar á la autoridad Superior de la Isla tan detenidamente como podría hacerlo el Jefe que se hallase al frente del ramo de Obras públicas.

Finalmente, reunidos en un solo Centro el Negociado y la Inspeccion de Obras públicas, en él radicarían todos los datos y documentos del ramo, lo que facilitaría extraordinariamente el despacho de los asuntos, que podría efectuarse con el personal existente en ambas dependencias, que hoy es insuficiente para el trabajo que tienen á su cargo, circunstancia aquélla tanto más de apreciar, cuanto que son bien conocidas las dificultades que se tocan en el servicio de las Obras públicas de la Isla, por carecerse del personal facultativo indispensable para las mismas á pesar de las gestiones practicadas para obtenerlo.

Como habrá podido observarse, el autor de esta Memoria, al exponer cuál es la organizacion actual del servicio de las Obras públicas en Cuba, y al ocuparse de las funciones y atribuciones que corresponden á los distintos Centros que en él intervienen, se ha limitado á indicar, que las de cada uno de ellos son las prescritas en la legislacion vigente, pero sin detallarlas ni precisarlas, porque realmente es difícil esto último, dadas las variaciones que desde que se aprobó el Reglamento de 27 de Marzo de 1866, han tenido la organizacion del ramo y la general administrativa de la Isla.

Legislacion.—Si conveniente sería para facilitar la marcha y desarrollo de las Obras públicas de Cuba modificar la organizacion que actualmente tiene este servicio, no lo sería ménos, en concepto del que suscribe, el poner en armonía la legislacion vigente en dicho ramo con la general administrativa de la Isla, que tan profundas alteraciones ha tenido en estos últimos años.

En efecto, la division de la Isla en seis provincias, la creacion de los Gobiernos Civiles, Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, con atribuciones propias en materia de Obras públicas, definidas en las respectivas Leyes y Reglamentos, análogas á las que rigen en la Península, y la existencia en Cuba de una Autoridad Superior, intermedia entre las provinciales y la Suprema de la Nacion, aconsejan que cuanto ántes se proceda á introducir en la legislacion de Obras públicas vigente en la Isla, las modificaciones exigidas por su actual régimen administrativo, á fin de regularizar el servicio y uniformar la tramitacion de los expedientes, regularizacion y uniformidad que es hoy difícil de obtener por la carencia de una Ley general de Obras públicas, y las contradicciones que aparecen entre ciertas disposiciones relativas al servicio del ramo, no derogadas, y la actual organizacion general administrativa de la Isla, distinta de la que se seguía cuando se dictaron aquéllas.

En concepto del autor de esta Memoria, nada sería más conducente al objeto indicado que la aplicacion inmediata á Cuba de la Ley general y del Reglamento de Obras públicas vigente en la Península, con las modi-

ficaciones propuestas por la Inspeccion de Obras públicas y las que la Superioridad determinase.

Al encargarse el que suscribe en Marzo de 1880 de dicha Inspeccion, al observar las dificultades que se tocaban en el servicio por la deficiencia de la legislacion vigente, y al tener conocimiento de la Real orden de 28 de Diciembre de 1878, por la que se disponia que dicha Inspeccion estudiase y propusiese las modificaciones que conviniese introducir en la Ley general y Reglamento de Obras públicas vigentes en la Península para su aplicacion á esta Isla, procedió sin levantar mano á efectuar el citado servicio, que terminó y se remitió á la Superioridad en 18 de Mayo de 1880, es decir, dos meses despues de hallarse el autor del indicado trabajo al frente de la Inspeccion.

Como se comprenderá, el que suscribe no podría tener entonces el conocimiento que hoy tiene de la marcha del servicio de las Obras públicas de Cuba, ni de las dificultades que en él se tocaban, dificultades que ha podido apreciar despues por la práctica; así fué, que tomando por base la Ley general y Reglamento de Obras públicas vigente en la Península, se limitó á introducir en aquellos documentos las modificaciones meramente indispensables para armonizar sus prescripciones con la organizacion general administrativa de la isla y con la especial del ramo de Obras públicas, en el supuesto de que no sufriesen una y otra alteracion alguna.

La circunstancia de hallarse aún en tramitacion los citados proyectos de Ley general y Reglamento de Obras públicas, podría considerarse como favorable en el caso actual, á pesar de la necesidad que de ellas se siente en la isla, si la Superioridad encontrase atendibles las observaciones hechas en esta Memoria sobre la conveniencia de simplificar la organizacion del servicio, pues le permitiría introducir desde luégo en la Ley general y Reglamentos indicados, las modificaciones consiguientes ántes de otorgarles su aprobacion definitiva.

Convendría, además, hacer extensivas á la Isla las Leyes generales y Reglamentos relativos á ferro-carriles, carreteras, puertos, aguas, etc., que rigen en la Península, con las modificaciones exigidas por las distintas condiciones de Cuba, con lo cual se conseguiría dar unidad á la legislacion de Obras públicas de la Isla, y tener reunido en un corto número de Leyes y Reglamentos todo lo legislado en la materia, que hoy se halla diseminado en multitud de disposiciones, dictadas durante un largo período de años, unas con carácter general, las otras para casos particulares, pero que deben tenerse tambien presentes para los análogos que puedan ocurrir, haciéndose difícil su conocimiento, aún para los que llevan largo tiempo en el servicio, por no encontrarse recopiladas en parte alguna, por no haberse tampoco publicado ninguna coleccion completa de la legislacion ge-

neral de Cuba, y finalmente, por no existir en la Inspeccion antecedentes relativos al servicio de Obras públicas anteriores á 1876. en que pasaron al Negociado de Obras públicas de la Secretaría del Gobierno general todos los que se hallaban en la citada Inspeccion.

La asimilacion, hasta donde fuese posible, de la legislacion de Obras públicas de la Isla con la de la Península contribuiría, no sólo á la realizacion del pensamiento del Gobierno de S. M. de asimilar la organizacion general de la Administracion de la primera con la de la segunda, sino á mejorar el servicio de las obras públicas de la Isla, puesto que éste se facilitaría extraordinariamente, tanto para los funcionarios administrativos y facultativos de Cuba, como para la administracion Central de la Península que tuvieran que entender en los asuntos de aquélla, desde el momento que fuesen pequeñas y de escasa importancia las diferencias entre la legislacion que rigiese en una y otra y análogas en ambas la organizacion de los servicios de Obras públicas.

(Se continuará.)

LOS FERRO-CARRILES CANTÁBRICOS

deben ser de vía estrecha.

IV.

(Conclusion.)

Si no de tanta importancia como en la construccion, no son de despreciar las economías que pueden alcanzarse en los gastos de explotacion al adoptar la vía estrecha.

He leído y oído decir muchas veces que la explotacion de la vía estrecha es *más cara* que la de la ancha; pero no he leído ni oído *más prueba* que la simple afirmacion, que está contradecida del todo por la realidad de los hechos.

Algunos, sin duda, comparan vías anchas de pendientes suavísimas, curvas de grandes rádios y de mucho tráfico, con vías estrechas de fuertes inclinaciones curvas, forzadas y de escaso movimiento. En la mayor parte de los casos tendrán razon; pero es preciso advertir que para hacer comparaciones hay que comparar cosas homogéneas ó que se hallen en iguales condiciones. Para comparar los gastos de explotacion entre dos ferro-carri-les de *distinto* ó *igual* ancho, es indispensable que se hallen en las mismas