

Del examen de estos cuadros se deduce que las flechas permanentes obtenidas con las alturas reglamentarias de choque, han resultado para todas las barras ensayadas inferiores á las que se consignan en las condiciones facultativas del proyecto.

(Se continuará.)

JULIO VALDÉS,
Ingeniero de caminos.

DICTAMEN PRESENTADO

Á LA COMISIÓN ENCARGADA DE ESTUDIAR LA CRISIS AGRÍCOLA Y PECUARIA

POR EL PONENTE

DON AMÓS SALVADOR

Ingeniero de Caminos.

(Conclusión.)

Se ve, pues, que segregadas algunas carreteras, sobre las que podrán establecerse tranvías; construyendo las explanaciones de otros caminos para ser explotados por ferrocarriles económicos; provocando el desarrollo de los de último orden con la construcción de obras determinadas, y reduciendo algunas veces los anchos para poner la vía en relación con su importancia, el plan de los que el Estado ejecuta, después de modificado como corresponde, se limitaría mucho, y por eso digo que no debe considerarse tan deficiente como generalmente se cree. Y no sólo sería grande el incremento que recibirían las comunicaciones dentro de sacrificios posibles, sino que no de otro modo pueden tener desarrollo los caminos de último orden y de interés puramente agrícola.

No hace mucho decía que los ríos no podrán servir en España para completar la red de comunicaciones y que poco ó nada debiera intentarse en ese sentido; pero no puede decirse lo mismo de los puertos, que tienen capitalísima importancia, porque allí donde se establece uno, se abren infinitas líneas y las más baratas para muy diversos puntos del globo. Siempre será imperfecto un sistema de comunicaciones en el que no tengan importancia los puertos, y mucho más en un país que, como el nuestro, tiene gran extensión de costas; pero también en este punto es necesaria una mayor atención por parte del Estado, y sobre todo un plan que no existe y en el que jamás se ha pensado de una manera formal. Así se ve que la iniciativa parlamentaria sigue en punto á puertos la marcha emprendida de atrás para las carreteras, y resulta de esto que se consideran como de interés público algunos que no tienen ese carácter, y que se acumulan en una pequeña extensión de costa un gran número de ellos, cuando no existe ninguno en otras costas de gran extensión. Es, pues, muy importante dedicar atención y recursos á estos asuntos; pero antes que todo es preciso

adoptar un plan, sin el cual no habría que esperar beneficios proporcionales á los sacrificios que se hicieran.

Las comunicaciones marítimas necesitan, sin embargo, algo más que puertos, como es, por ejemplo, el alumbrado, los valizamientos y los medios de salvamento.

En punto á nuestros faros nada hay que decir, porque habiendo obedecido desde un principio á un plan bien concebido y estudiado, ha merecido siempre y merece ahora justos elogios. Nuestras costas se hallan bien alumbradas, y sólo pudieran recomendarse algunas mejoras ó perfeccionamientos de escasa importancia y que han de hacerse seguramente, sin excitaciones de nadie, porque el caracter distintivo de las cosas que se empiezan y desarrollan bien consiste en que se las atiende con gran facilidad y particular agrado, de suerte que emprendido un buen camino, es muy difícil abandonarlo.

Otra cosa sucede con los valizamientos, porque también falta un verdadero plan de ellos, y mientras algunos sistemas no se modifiquen, será difícil que queden bien valizadas algunas porciones de costas.

Asimismo será muy conveniente perfeccionar y multiplicar los medios de salvamento.

Para completar las indicaciones que me proponía hacer respecto de este grupo de preguntas que se relacionan con las Obras públicas, es preciso decir algo sobre el criterio en que se inspira la legislación de este ramo.

Si se estudia con algún detenimiento lo que de la Información resulta, se ve que son muchos los que resueltamente dicen que su espíritu se opone al desarrollo de aquéllas, que no son pocos los que sin hacer afirmación tan resuelta consideran que no es propia para promover su desarrollo, y finalmente, que aun aquellos que con no menor resolución dicen que en manera alguna se opone á ese desarrollo, proponen su modificación en el sentido de aligerar los trámites y facilitar todo lo posible la resolución de los expedientes.

Nadie puede negar, sin injusticia, que la legislación de Obras públicas ha dado gigantescos pasos en los últimos tiempos; de suerte que hay mucho, por lo que merecen aplauso aquellas personas que en ese movimiento han tomado parte y algo que nos coloca á la cabeza de las demás naciones, si prescindimos por un momento de nuestra pasión por negar lo que de bueno tenemos, admirando con satisfacción lo extraño; pero no es menos claro que, por haber, en cierto modo, improvisado, por haber intervenido en esa legislación hombres y criterios políticos de muy diversa índole, por haber legislado creando y no modificando, y por otras causas difíciles de enumerar, se dejan notar defectos, se tropiezan inconvenientes y se tocan dificultades en la práctica que hacen precisas algunas modificaciones. Y

como no es posible en este trabajo indicarla todas, ni pasar revista á todas las leyes relativas á este ramo de la Administración, es forzoso limitarse á los lineamientos más generales y que son comunes á todas ellas. Es de notar entre éstos, el de que siempre se inspiran en la desconfianza, y si bien es cierto que no puede exagerarse la libertad y la descentralización en materia de Obras públicas hasta no tomar las precisas precauciones para que éstas se ejecuten bien y tengan buena aplicación los fondos que á ellas se destinen, interviniendo el Estado, no sólo en las suyas, sino en las que llevan á cabo las provincias, los municipios ó los particulares con fondos públicos, no lo es menos que cuando las tramitaciones se aglomeran y las precauciones exceden de cierto límite, el desarrollo se paraliza ó entorpece, y viene á imponerse como indispensable y bueno lo más arriesgado y malo, á saber: el no pensar en las leyes para nada, y ejecutar, faltando á éstas, lo que no pudiera intentarse, con la rapidez reclamada por la necesidad acomodándose á ellas, de lo que desgraciadamente pudieran citarse muchos casos.

No es menos de notar la circunstancia de que, haciéndose las leyes especiales más bien con el objeto de salvar en ellas deficiencias de las generales, que con el de regularizar y someter determinados asuntos á tramitaciones claras y concretas, imponen aquéllas una cierta marcha que no excluye la no derogada de éstas, y, combinado esto con que al hacer cada una se procura darle una unidad artística independiente de las demás, resulta que se multiplican hasta lo inconcebible, no sólo los trámites de cada expediente, sino el número de éstos, de suerte que marchan paralelos y con independencia y por distintos centros y por más de un Ministerio, ó se suman y se tienen que esperar unos á otros, repitiendo varias veces un mismo trámite y haciendo inacabable la consecución del fin que se persigue. Así, y para no citar más que un ejemplo, y por cierto sin desmenuzarlo, un expediente de concesión de aguas para un aprovechamiento dado, debe declararse de utilidad pública por la Ley de aguas para la concesión, y debe declararse de utilidad pública por la Ley general de Obras públicas, para aprobar el proyecto por el que se utilizan, y debe declararse de utilidad pública por la ley de enajenación forzosa para ocupar los terrenos, y todavía es necesario después declarar la necesidad de la ocupación que se intenta!

No es posible llevar más adelante la citación de casos que harían interminable este dictamen, ni lo juzgo preciso; pero sí entiendo que debe á todo trance aligerarse tanto trámite, dando unidad á los expedientes, descentralizando con prudencia, dejando á la iniciativa individual una libertad sensata, inspirándose en una saludable confianza, y haciendo, por último, que las legislaciones especiales, en vez de dejar vigente cuanto á su ejecu-

ción no se oponga, deroguen cuanto explícitamente no se diga que rige.

Terminaré esta parte indicando la conveniencia de que la Ley de enajenación forzosa se inspirara en el criterio de tomar por base principal para el justiprecio, las declaraciones de los propietarios para los amillaramientos, dando mayor importancia al precio de afección.

Tales son, con la posible brevedad expuestas, las razones en que me apoyo para considerar que las cuestiones tratadas dehan formar un grupo que puede discutirse aparte, sin perjuicio de reunir las conclusiones á que conduce, con todas las demás, en el dictamen único que la comisión eleve á la consideración del Gobierno.

Las medidas legislativas y administrativas que, en virtud de lo que precede, sería conveniente proponer, pudieran en mi sentir reducirse á las siguientes:

Ley de pantanos.

Ley de canales.

Ley sobre encauzamiento y aprovechamiento de terrenos en el cauce de los ríos.

Ley de ferrocarriles económicos y tranvías para formar la red secundaria, y de las carreteras que puedan ser utilizadas por éstos.

Ley de expropiación basada en la declaración de los propietarios.

Modificación de las leyes de Obras públicas facilitando la tramitación rápida de los expedientes.

Revisión de las concesiones de aguas y estadística de los aprovechamientos.

Plan de aprovechamiento de las aguas utilizables.

Plan de mejora del régimen de los ríos.

Plan de ferrocarriles de vía ancha.

Plan de ferrocarriles económicos y tranvías.

Plan de carreteras de los órdenes que construye el Estado.

Plan de las obras necesarias para habilitación de caminos de último orden, en relación con las necesidades del tráfico á que han de dar cumplimiento.

Plan de puertos.

Plan de valizamientos.

Mejora y multiplicación de los medios de salvamento.

Madrid 13 de Enero de 1888.

AMÓS SALVADOR.

MADRID: 1888.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 15, bajo.