

gas, harían su manejo igualmente poco económico y embarazoso. Era pues necesario apelar á los llamados procedimientos indirectos, valiéndose de la fuerza hidráulica, ó del sistema de palanca. Los aparatos basados en la presión del agua, son de costosa adquisición; ofreciendo el mismo inconveniente la habilitación de los segundos, por la necesidad de dotar á la palanca, cuya longitud debe ser considerable, de una resistencia enorme para evitar su propia flexión, y de fijar el punto de apoyo con la solidez precisa para resistir una tensión que puede alcanzar á 50 ó 60.000 kilogramos.

(Se continuará.)

JULIO VALDÉS,
Ingeniero de caminos.

CONCLUSIONES RELATIVAS Á LAS OBRAS PÚBLICAS

ELEVADAS AL GOBIERNO POR LA COMISIÓN ENCARGADA DE ESTUDIAR LA CRISIS
AGRÍCOLA Y PECUARIA.

En los precedentes números de la REVISTA se ha publicado el notabilísimo dictamen que á esta Comisión, y en la parte referente á Obras públicas, presentó nuestro distinguido compañero D. Amós Salvador. Dicho dictamen ha sido aceptado en un todo por la Comisión, acordando ésta que se ampliaran las conclusiones del mismo con los argumentos y razonamientos más principales de su parte expositiva, trabajo que se encomendó al ponente.

Con el fin de completar la publicación de la interesante obra de nuestro compañero, se insertan á continuación las conclusiones adoptadas definitivamente por la Comisión.

Para uso exclusivo de los señores Vocales de la Comisión encargada de estudiar la crisis agrícola y pecuaria.

El que suscribe, cumpliendo el honroso cargo de ampliar las conclusiones del informe relativo á las preguntas del interrogatorio que se rozan con las Obras públicas, de suerte que las disposiciones legislativas ó administrativas que hayan de consultarse al Gobierno vayan acompañadas de las bases para su desarrollo que se deducen de los razonamientos expuestos en aquél, tiene el honor de someter al examen de la Junta el siguiente dictamen:

La Comisión encargada del estudio de la crisis agrícola y pecuaria somete á la consideración del Gobierno las siguientes conclusiones relacionadas con las preguntas del Interrogatorio que se contraen á las Obras públicas.

RIEGOS.

La Comisión reconoce que una de las causas que más influyen en el abatimiento de nuestra agricultura es la falta de riegos, y que á ello debe dedicarse preferente atención.

Que es ineficaz la actual Ley de auxilios á los pantanos y canales, y que es urgente modificarla inspirándose en nuevas bases.

Que no es dable esperar de unos y otros los mismos resultados; que á cada cual corresponden resortes propios, facilidades administrativas distintas, diversa esfera de aplicación, caracteres económicos muy desemejantes y circunstancias, en fin, de muy variada índole que aconsejan su estudio separado.

Que, sin excluir las aplicaciones que puedan tener en ciertos casos los canales, los pantanos constituyen la verdadera y única solución de riegos en España.

Que, limitándose á los pantanos y reconocida la necesidad de subvencionar estas obras, ó se ha de aceptar el sistema de garantizar un mínimo de interés durante cierto tiempo necesario para el desarrollo de la explotación, ó ha de aplicarse el tipo de subvención al agua que produce los beneficios, estudiando debidamente el difícil problema de fijar ese tipo por unidad de volumen, no más fácil de fijar, sin embargo, en otros sistemas.

Que la entidad de la subvención puede ser menor en los pantanos, y tanto más cuanto más se faciliten los procedimientos administrativos.

Que los auxilios ó subvenciones deben acordarse con más razón á los que se emprendan por Ayuntamientos, sindicatos, comunidades de regantes y asociaciones de propietarios, que á los que se ejecuten por empresas, y sobre todo grandes empresas, y que dentro del sistema de pantanos, la solución agrícola estriba en el desarrollo de los pequeños.

Que deben declararse de utilidad pública en la Ley y concederse derecho á la subvención desde que se recojan 400.000 metros cúbicos de agua.

Que la unidad de volumen es más propia que el gasto continuo en la unidad de tiempo para los problemas relacionados con los pantanos.

Que el irreflexivo desarrollo de los riegos sería perjudicial porque no se se desenvuelven del mismo modo las circunstancias que han de reunir los terrenos, la comarca y la población; y que debe, por lo tanto, tenderse más á regularizar, dar extensión y seguridad á los riegos existentes que á crearlos, y

Que la adjudicación de estas concesiones por subasta destruye una propiedad intelectual y mata toda iniciativa, debiendo dejar prioridad á los autores de la idea y de los proyectos.

Que la subasta es legítima cuando el Estado estudia, por medio del personal facultativo que tiene á su servicio, los proyectos ó se hace dueño de ellos por caducidad de las concesiones ú otras causas.

Que ha de considerarse como gravísimo entorpecimiento innecesario el de recabar la conformidad de la mitad más uno de los regantes, cuya decisión no debe en ningún caso serlo de vida ó de muerte para un proyecto.

Que es necesario una distinción entre los pantanos que, por estar emplazados fuera del cauce de los ríos y alimentarse con aguas de crecidas, apenas necesitan más expediente que para la fijación de la altura de la toma en relación con la de las avenidas, y los que por tener su emplazamiento en el lecho tendrán que parecerse mucho en su tramitación á la de los canales, cuando no se prestan las obras á dejar libre paso á los caudales normales desviados de la vaguada.

Que debe unificarse la tramitación de los expedientes y facilitarse cuanto sea dable.

Que la ley especial de canales debe acomodarse á las indicaciones que preceden, en cuanto sea posible, puesto que para ellos no es adaptable el mismo tipo de subvención, la misma unidad de medida ni las mismas facilidades administrativas.

Que no sólo esto interesa á la agricultura en materia de riegos, porque no puede holgar, ciertamente, cuanto tienda á aumentar el caudal de agua disponible, á recogerlo, encauzarlo y devolver á los cultivos los terrenos robados, á conocer ese caudal de una manera precisa y á determinar el mejor medio de utilizarlo.

Que para aumentar el caudal, es preciso estudiar los orígenes de las cuencas hidrográficas y procurar su repoblación de arbolado.

Que para el aprovechamiento de terrenos en el cauce de los ríos se necesita una ley especial que comprenda la defensa de márgenes, desviaciones y encauzamientos, facilitando en primer término el señalamiento de las zonas de divagación y el de los terrenos que han de resultar aprovechables para el concesionario, siéndole á esto aplicables algunos de los conceptos ya emitidos.

Que para la determinación exacta del caudal disponible en cada cuenca hidrográfica es por todo extremo necesario revisar las concesiones, al objeto de conocer la entidad de los derechos que deben ser respetados, obligar á no excederse de lo concedido y formar de todo una estadística comparable con el gasto que proporcionan los aforos.

Que las divisiones hidrológicas debieran conocer en estos asuntos, proporcionándoles los elementos que se juzgue necesarios.

Que, como complemento de esta parte, sería preciso redactar un plan de mejora del régimen de los ríos, y, sobre todo, de aprovechamiento de las aguas utilizables, y que á ello se llegaría rápidamente pidiendo informes especiales á las jefaturas de Obras públicas, dentro de sus provincias, que, recogidos, examinados, resumidos y completados por las divisiones hidrológicas, se elevaran á la Junta consultiva del ramo para que propusiera en definitiva á la Superioridad.

COMUNICACIONES.

En punto á vías de comunicación, la Comisión entiende: que el completarla es otra necesidad reclamada urgentemente por la prosperidad de la Agricultura y de su comercio, dando mayor importancia á las de último orden y de interés puramente agrícola, que son las más desatendidas.

Que los ferrocarriles de vía ancha constituyen ya una red suficiente para las necesidades actuales del tráfico y para otras mucho más amplias, que correspondan á un alto grado de desarrollo en la producción, no siendo necesario ampliarla, sino completarla, á lo sumo, adaptándola á un criterio de unidad.

Que no sucede lo mismo en los ferrocarriles económicos y tranvías, que necesitan un plan y una ley que regule su desenvolvimiento.

Que en la ley de ferrocarriles secundarios deben distinguirse, desde luego, los que hayan de ser ó no objeto de subvención y los que hayan de ocupar ó no vías carreteras, dando á los últimos mayores facilidades administrativas, franquicias y exenciones.

Que en punto á la subvención debe ya ensayarse el sistema de garantía de mínimo interés, durante un plazo más ó menos largo, para que en él se desarrolle la explotación, y partiendo después los beneficios para reintegrarse el Estado del anticipo hecho.

Que asimismo, y aun cuando no tengan estas obras el carácter de los canales y pantanos, debe dejarse en la medida que su índole marque, una justa prioridad á los autores de los proyectos, sin someterlos á la subasta que anula todo esfuerzo intelectual, ó haciéndola cuando el Estado sea dueño de tales proyectos después de una expropiación por causa de utilidad pública.

Que en esta expropiación ha de tenerse en cuenta, además del valor del proyecto y de los gastos materiales, otro género de esfuerzos y sacrificios que se relacionen con la idea, con la iniciativa y con las condiciones personales de quien la realiza.

Que el plan de ferrocarriles puede llevarse á cabo con relativa rapidez por procedimientos análogos á los ya expuestos con otro motivo.

Que es indispensable rehacer el plan de carreteras, desnaturalizado por completo á causa de inclusiones numerosas, y no siempre atinadas, debidas á la iniciativa parlamentaria.

Que es tanto más necesario revisar ese plan, cuanto que será preciso segregar de él todas las que no reunan caracteres suficientes de generalidad para justificar su ejecución por cuenta del Estado, y las que, pudiendo ser utilizadas por tranvías, deban ser conservadas por las empresas explotadoras, incluyendo, en cambio, aquellos trazados cuya explotación conviniere ejecutar, como medio de subvención, para establecer sobre ella ferrocarriles económicos.

Que no basta, sin embargo, todo esto para promover el desarrollo de los caminos de último orden y de interés puramente agrícola, siendo para ello necesario acordar los planes que hayan de corresponder á las Corporaciones provinciales y municipales, señalando un ancho menor de seis metros, distinguiendo los casos en que sólo deba intentarse la explotación, aquellos en que baste rectificar trazados ó suavizar pendientes para hacer posible el tránsito por calzadas ordinarias, y, finalmente, aquellos en que sea preciso facilitar el paso de divisorias y cauces públicos ó ayudar con obras absolutamente indispensables, ejecutadas á modo de subvención por entidades administrativas superiores á la que de su conservación se encargue.

Que los planes de comunicaciones terrestres deban completarse con los marítimos, formando al efecto, un plan de puertos que dé preferencia á los más importantes, y no consienta la inclusión de aquellos que no reunan caracteres suficientes para ser costados por la Nación.

Que asimismo debe concretarse el plan de valizamientos y aumentar los medios de salvamento.

MODIFICACIONES EN LA LEGISLACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS.

La Comisión entiende, así mismo, que la legislación del ramo, aunque muy adelantada, necesita algunas modificaciones.

Que la Ley general de Obras públicas satisface una importante misión; pero que la naturaleza de estos servicios exige que se dé gran importancia á las legislaciones especiales, para que las exigencias de unos no perjudiquen á otros, por la necesidad de señalar á todos una tramitación común.

Que para obtener resultados de las leyes especiales es preciso que sólo ellas y sus reglamentos sean aplicables á la tramitación de los expedientes, derogándose cuanto explícitamente no consigne que debe continuar en vigor.

Que dentro de cada ley especial debe dominar el criterio de resumir en un solo expediente todas las tramitaciones necesarias para llegar á las concesiones, á la ejecución de las obras y á la explotación.

Que en la tramitación de los expedientes debe, así mismo, dominar la idea de suprimir cuanto no sea absolutamente necesario para asegurar el buen empleo de los fondos y las buenas condiciones de las obras.

Que puede bastar casi siempre para esos fines, el que los proyectos se estudien debidamente por personas competentes y se confronten é informen por el personal facultativo del Estado, vigilando después la ejecución para que las cláusulas de las concesiones y los pliegos de condiciones se cumplan.

Que la acumulación de trámites es por extremo perjudicial al desarrollo de estas empresas, pudiendo cada uno de ellos aislado parecer justificado y conveniente; pero todos juntos abrumadores.

Que la ley de enajenación forzosa merece mención especial por la gran aplicación que tiene y lo mucho que entorpece.

Que no debe exigirse la declaración de utilidad pública para aquellas obras que evidentemente no la necesitan, debiendo hacerse desde luego esa declaración en las leyes especiales de abastecimiento de aguas potables en las poblaciones, de pantanos y canales de cierta importancia y de vías de comunicación que reúnan ciertos caracteres.

Que cuando la declaración de utilidad pública no se haga en las leyes especiales, debe pedirse para las concesiones en unos casos y para la aprobación de los proyectos en otros.

Que la declaración de la necesidad de la ocupación que se intente resulta casi siempre innecesaria ó absurda, cuando los proyectos se basan en emplazamientos fijos é irreemplazables.

Que debe tenerse en cuenta la declaración de los propietarios para los amilaramientos cuando se trate de la enajenación forzosa de la misma finca por causa de utilidad pública, dando mayor importancia que en la actualidad al precio de afección.

Y, por último, que es conveniente, para el desarrollo de las obras públicas, á las que tan íntimamente se liga el de la agricultura y su comercio, dejar alguna iniciativa á la acción particular y descentralizar con prudencia.

Madrid 5 de Febrero de 1888.

AMÓS SALVADOR.

MADRID: 1888.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GREGORIO JUSTE.

Calle de Pizarro, número 15, bajo.