

contacto con la tierra y hace se cierre el circuito inmediatamente, obteniendo así la señal de alarma.

Y en caso de urgente necesidad, como el de levantamiento de rails ó cortes de puentes, cualquier vigilante de la vía ó guarda barrera puede dar tierra á esta pletina sirviéndose del regatón de hierro de un bastón, de que deberán ir provistos, para clavarlo sobre el terreno y apoyarlo sobre ella, ó cruzándole entre la pletina y el carril.

Es muy recomendable, además, que las estaciones hicieran uso de la pletina como hilo de servicio escalonado, porque de este modo podrían comunicarse directamente las estaciones con un tren en marcha ó parado en plena vía, y sabemos cuán útil es poder utilizar este medio cuando hay necesidad de prestar auxilios.

Presupuesto de línea conductora por kilómetros.

	Pesetas.
300 kilogramos fleje, hierro galvanizado de $0^m,013 \times 0^m,003$	125
200 soportes, madera de roble.....	80
400 planchuelas, caucho vulcanizado.....	40
400 tornillos para sujetar soportes.....	52
200 tornillos de presión.....	20
Mano de obra.....	33
TOTAL	350

NOTA. Las Compañías ó Empresas ferroviarias poseen suficientes traviesas de desecho para los soportes, sostenimiento de la pletina, tornillos y escarpas de sistemas anticuados para sujeción de los mismos, brigadas de conservación de la vía, cada cinco ó seis kilómetros, para hacer la construcción; de suerte que el presupuesto de la vía utilizando los medios indicados, fluctuaría entre 150 y 200 *pesetas* *kilómetro*.

Presupuestos de aparatos para cada tren.

	Pesetas.
Un cuadro compuesto de un micro-teléfono y timbre de corriente alterna.....	100
Una máquina-magneto, fuerza 10 volts....	200
Dos elementos Lalande.....	25
Un aparato de contacto.....	50
Colocación é hilo recubierto.....	25
TOTAL	400

* *

Aunque pensamos dedicar otro artículo á este mismo asunto, nos apresuramos desde luego á felicitar al Sr. Basanta por sus trabajos, mereciendo plácemes el que se inviertan capitales particulares para hacer las pruebas, pues esto demuestra el entusiasmo y fe con que se quiere llevar á la práctica la idea, y estas dos condiciones son bastantes para salvar los escollos que la experiencia pusiera de relieve.

CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS

SENADO.—SESIÓN DEL 12 DE AGOSTO

El Sr. Calleja (D. Julián).

Obras públicas. Acaso esta sección es la menos desatendida proporcionalmente de las que componen el Ministerio de Fomento; pero tanto como la instrucción pública, reclama reforma. Ella compone un Ministerio especial en Francia y Prusia, y unida á los ramos de nuestra Dirección de Agricultura, forma un Ministerio en Bélgica, Portugal y Turquía, y unida á Correos y Telégrafos, forma otro en Italia.

Los sacrificios que la Nación se impone para la construcción y conservación de sus caminos son superiores á las fuerzas productivas actuales del país. En España hemos invertido los términos; debiendo preocuparnos, en primer lugar, de producir, y después del acarreo, de la conducción, hemos hecho lo contrario. Tiempo es ya de la enmienda, y de que nos preocupemos del camino vecinal, del provincial, y del travía y ferrocarril económico, como más adecuados á las necesidades y orografía de nuestro territorio, que es, después de Suiza, el más accidentado de Europa.

Tanto más sensible es la práctica equivocada nuestra, cuanto que las más veces obedeció á intereses particulares; sería menos censurable lo ocurrido, si tanto la red de carreteras del Estado como la de ferro carriles, se hubieran construido atendiendo á las verdaderas necesidades del país y no á las exigencias políticas y á la iniciativa parlamentaria; pero se ha desconocido la autoridad (única atendible) de la Junta superior consultiva del distinguido cuerpo de Ingenieros de caminos, originando el desorden y despilfarro actuales.

Importa mucho olvidar estos pasados desaciertos, en los que solo debe pensarse para rectificar nuestra conducta presente, aleccionados por dolorosa experiencia.

Cerca de 2.500 millones de pesetas lleva gastados la Nación en sus vías de comunicación poseyendo en la actualidad más de 13.000 kilómetros de vías férreas y cerca de 33.000 kilómetros de carreteras generales, cuya cifra última es poco inferior á la de 40.000 de la próspera Francia, y triple de las 10.000 que posee Italia, y sin embargo, ¡cuán lejos estamos de la prosperidad y bienestar económico que esperábamos al proyectarlas!

El Sr. Ministro de Fomento (Linares Rivas).

Aquí se dice, y me importa dejarlo consignado, aun cuando, como protesta mía, valdrá muy poco; que no se construye ninguna carretera. Personas de gran viso hay que creen eso. ¿Qué de extraño tiene que aquellas que no están en condiciones de conocer con exactitud las cosas lo crean á pie juntillas? Otros, como S. S., creen que se hacen muchas carreteras inútiles. Pues yo protesto contra esta creencia, y

además quiero dejar consignado que podrá haber alguna carretera que sea menos útil de lo que pudiera ser con una mejor dirección; pero completamente inútil, no conozco una sola carretera en España. Es más; el camino mejor trazado todavía podría tener un trazado mejor, y ser más útil, por tanto. Digo más; aquel que no esté en estas condiciones, que se haya trazado con algún descuido ó por algún interés particular, no es tampoco completamente inútil, y el dinero que se haya invertido en él, bien invertido está.

Su señoría cree que lo que da margen á este principio de los intereses públicos, es la facilidad con que cada cual procura la construcción de una carretera, y entiende que todo esto debía quedar al cuidado de la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, donde existen las ilustraciones principales del cuerpo de Ingenieros, y cuyos altos servicios he tenido ocasiones de reconocer y me complazco en manifestarlo así ante la Cámara.

Pues S. S. está en una equivocación perfecta. La iniciativa particular es la que conoce mejor la precisión del servicio, y aun cuando alguna vez se haya construido alguna carretera, por atender á las necesidades de alguna finca, esto es la excepción, y la regla general es que los pueblos que sienten la necesidad, trabajen cerca de sus Diputados, y estos presenten á las Cortes un proyecto para atender á un servicio que indudablemente es siempre de necesidad.

Por consiguiente, no hay en esto de la iniciativa parlamentaria nada que me desagrade ni me parezca perjudicial ó extraño; al contrario, me parece lo más regular. Los Diputados que representan distritos que tienen poco contacto con la corte, son los que tienen más conocimiento de lo que necesitan los pueblos para comunicarse con otros, á los cuales pueden llevar sus mercancías.

A la Junta consultiva de caminos, canales y puertos, estoy dispuesto á reconocerla toda clase de aptitudes; pero, ¿qué tiene que ver el saber cómo se construye una carretera, con saber hacer un plan general de carreteras? ¿Hay algo de común entre una cosa y otra? El conocimiento técnico que se necesita para saber cómo se traza un camino entre las sinuosidades del terreno, el movimiento de las tierras, las obras de resistencia, etc., ¿tienen algo que ver con un plan de caminos para toda España, que supone conocimientos de todo género, de cosas que se refieren al cuerpo de Ingenieros y de otras que no se refieren á lo técnico de sus facultades, sino á conocimientos que acusan en los hombres aptitudes para ciertos servicios y para desempeñar funciones de gobierno?

Por consiguiente, con pensar un plan general de carreteras no habremos pensado el remedio para concluir con los abusos que hoy se advierten. Que cada Diputado, atendiendo á las necesidades locales, busque medios de poner en comunicación pueblos

que lo necesitan, no me parece tan digno de censura como frecuentemente se hace.

El Sr. Calleja (D. Julián).

Dice S. S. que faltan carreteras, que no hay carretera que sea inútil. Yo podría replicarle que, en efecto, pasa con las carreteras lo que con los libros, que no hay libro, por malo que sea, que no tenga una frase buena. Útil es toda carretera, hasta aquellas que se han abandonado ó son poco concurridas; pero no es ese argumento, ni lo es el que, como S. S. dice, que siempre será conveniente el que haya muchos caminos, No, no es lo que yo he afirmado y censurado. Es verdad que conviene que se multipliquen los caminos ¡ojalá que hubiere un camino de casa á casa, en todas partes! pero es que las carreteras contra las cuales yo me pronuncio, son las construidas por el Estado y sostenidas por él, y esto es lo perjudicial, lo gravoso, lo abusivo. Creo con sinceridad que este gran número de carreteras del Estado es hasta responsable de la falta de caminos vecinales, de la falta de caminos provinciales, de la escasez de tranvías y de ferrocarriles secundarios. Eso es lo que ha de responder á nuestras necesidades. Pero carreteras, ¿no basta recordar lo que antes dije del número de kilómetros que de ellas tenemos en España? Tenemos 33.000 kilómetros de carreteras, casi tanto como en Francia, que tiene 40.000 kilómetros y mucho más que Italia, que sólo tiene 10.000 kilómetros.

Por consiguiente, ¿cómo no nos hemos de pronunciar contra la construcción de carreteras? Respetable es la iniciativa de los Sres. Diputados, pero pudieran emplearla para la construcción de caminos vecinales y provinciales, no para agobiar al Tesoro público, con las cargas del porvenir que ya he manifestado, aumentadas abrumadoramente por la construcción de carreteras.

El último argumento es el relativo á la importancia que yo había dado á la Junta consultiva de caminos. (*El Sr. Ministro de Fomento*: La doy toda la importancia que tiene y que se merece.) Me alegro que S. S. no quiera que esto se discuta, porque yo tengo un concepto completamente diferente del de S. S. respecto de las funciones de esa Junta y respecto del tecnicismo de las funciones de esa Junta.

Yo no lo atribuyo sólo á la material construcción, sino á la sistematización de carreteras, y tengo á tal punto razón, que la actual red de carreteras está hecha por una ley, pero después de informada por la Junta consultiva de caminos.

El Sr. Vicepresidente (Marqués de Aguilar de Campoo): Orden del día para mañana.

De los dictámenes incluyendo en el plan general las siguientes carreteras:

Palmar á la Junta de las Ramblas;

Puente de unión de las de Alicante á Murcia y Albacete á Cartagena á la de Balsicas á Torre vieja;

Ulea á la de Albacete á Cartagena;
 Pacheco á la de Torre Vieja á Balsicas;
 Nonduermas á casa de la Paloma;
 Casa de la Virgen á Fuenteálamo;
 Casa de la Virgen á la de Balsicas á Torre Vieja;
 Olesa de Monserrat á la de Madrid á la Junquera;
 Bagur á Torrent;
 Villanueva del Fresno á Valencia de Mombuey;
 Alicante al caserío de Campello;
 Olvega á Agreda (Soria);
 San Pedro Manrique á Huérteles, y
 Gomara á Almenar.
 Se levanta la sesión.

OBRAS DE PUERTOS

El Sr. De Federico, aunque nos consta que no es partidario de la actual organización de las Juntas de obras de puertos, trató en el Congreso de la necesidad de que se concedan las subvenciones por una ley y no por acuerdo del Consejo de Ministros. La falta de espacio nos impide ocuparnos de su interesante discurso pronunciado sobre este asunto, que como los anteriores tiende á la mejor distribución de los recursos del Estado para el desarrollo de las Obras públicas. No podemos menos, sin embargo, de copiar á continuación los datos á que hizo referencia, por ser una relación de todas las subvenciones anuales vigentes concedidas á varias Juntas de obras de puertos.

PROVINCIAS	PUERTOS	SUBVENCION ANUAL
Vizcaya.....	Bilbao.....	100.000 para gastos de conservación y reparación de los antiguos muelles, concedida por Real decreto de 2 de Abril de 1880. 250.000 por doce años para las obras nuevas del puerto exterior, concedida por Real decreto de 18 de Agosto de 1888.
Santander....	Santander....	250.000 hasta la terminación de las obras, concedida por Real decreto de 26 de Julio de 1882. 250.000 otorgada por Real decreto de 30 de Diciembre de 1887 y que termina en 30 de Diciembre de 1897.
Coruña.....	Coruña.....	500.000 durante la ejecución de las obras. Fué otorgada por Real decreto de 15 de Septiembre de 1892.
Pontevedra...	Vigo.....	50.000 hasta terminar las obras del puerto, otorgada por Real decreto de 7 de Enero de 1877. 300.000 durante dos años y medio para las obras de la dársena del Berbés, otorgada por Real decreto de 29 de Septiembre de 1893. 230.000 durante dos anualidades con destino al muelle de Rivera, entre la Lage y la dársena del Berbés, otorgada por Real decreto de 26 de Febrero de 1896.
Huelva.....	Huelva.....	150.000 durante plazo indefinido, según Real decreto de 20 de Noviembre de 1882. De esta subvención no se ha librado cantidad alguna.
Sevilla.....	Sevilla.....	500.000 sin fijar plazo de duración, según Real decreto de 29 de Abril de 1881.
Málaga.....	Málaga.....	500.000 durante seis años, según Real decreto de 8 de Marzo de 1878. Prorrogada después por siete años por Real decreto de 18 de Agosto de 1888, y por último prorrogada por otros seis años por Real decreto de 16 de Julio de 1892, y últimamente por otros cinco años económicos por Real decreto de 3 de Julio de 1896.
Almería.....	Almería.....	250.000 hasta la terminación del dique de Poniente, según Real decreto de 3 de Julio de 1886. 300.000 para el dique de Levante durante siete años, que empezaron á contarse desde 1.º de Julio de 1889. Esta subvención fué acordada por Real decreto de 19 de Octubre de 1888.
Murcia.....	Cartagena....	500.000 hasta la terminación de las obras, según Real decreto de 19 de Enero de 1877.
Tarragona. . .	Tarragona. . .	300.000 por cinco años, que terminaron en 3 de Junio de 1889, pero después se ha ido prorrogando primero hasta 30 de Junio de 1895 y por último por Real decreto de 22 de Julio de 1895; se ha prorrogado nuevamente por seis años más, que terminan en 30 de Junio de 1901.
Baleares.....	Palma.....	125.000 sin plazo limitado, otorgada por Real decreto de 13 Junio de 1877.
Valencia.....	Valencia.....	500.000 por once años para los diques del Norte, Este y Oeste del antepuerto, aprobado según Real decreto de 28 de Febrero de 1896. Esta subvención no comenzará á librarse hasta que, aprobados los proyectos definitivos, tenga lugar la subasta de dichos diques.