

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

ACLARACIONES SOBRE LA MARCHA Y CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES DE ESTOS IMPORTANTES TRABAJOS, Y ESTUDIO DE LAS REBAJAS MÁS CONVENIENTES EN EL ARBITRIO QUE SE PERCIBE PARA SU EJECUCIÓN (1).

Por el contrario, estos proyectos fueron recibidos con aplauso del Comercio y de la opinión pública, continuando las obras sin interrupción ni protesta alguna, hasta que, constituidas las Juntas similares de los demás puertos y dotadas todas ellas de mayor vida y esfera de acción, sobre bases amplias y concretas en armonía con lo preceptuado en los artículos 26 y 27 de la vigente ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880, fué reorganizada la de Barcelona, sancionando de este modo su nueva existencia oficial y el verdadero alcance de su misión administrativa por Real Decreto de 8 de Marzo de 1881.

Queda, pues, sentado de un modo, á nuestro juicio irrefutable que la Junta de Obras del Puerto no ha terminado su misión, y antes al contrario, ha recibido con el establecimiento de Juntas similares y las disposiciones gubernativas, condiciones de vitalidad muy superiores á las que tenía en la época de su creación.

Respecto al segundo argumento que emplea la Cámara en apoyo de sus pretensiones, cabe solo observar que los puertos extranjeros á que se refiere, no son otra cosa que conjuntos más ó menos vastos de explotaciones comerciales de carácter particular, mientras que el de Barcelona es y será siempre de interés general de la nación, pertenece á todos los españoles, costea sus obras no tan solo con fondos locales, sino mediante la percepción de impuestos que alcanzan también en proporción crecida al Comercio general de España y del extranjero, al industrial y al fabricante, y en último término al consumidor, postrera etapa y verdadera y positiva base de todo ciclo mercantil. De aquí que la construcción y explotación de este Puerto no deba confiarse á uno tan solo de los elementos contributivos; debiendo intervenir en ellas, en primer lugar el Estado como entidad directiva, por tratarse de una obra pública de primera importancia, y en segundo término aquellas Corporaciones populares y administrativas cuyo conjunto asume y representa todas las fuerzas vivas del país. Así se propuso, con singular acierto y patriotismo, en la ya citada exposición de los comerciantes, navieros y consignatarios de Barcelona, y á este criterio, aprobado por la Superioridad, obedece y debe obedecer siempre la constitución de la Junta de Obras.

Por otra parte ¿qué beneficios positivos y prácticos puede prometerse la Cámara de Comercio con su exclusiva ingerencia en la construcción y explotación de las obras del Puerto? Por su carácter de obra pública y con arreglo á las leyes y disposiciones vigentes, la Dirección facultativa de las mismas ha de estar siempre confiada á un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, y así lo reconoce y acata la misma Cámara en su ya citada exposición de 31 de Mayo de 1895. Y ahora nos toca preguntar: ¿entiende la Corporación susodicha que en el respetable Cuerpo de Ingenieros existe una sola personalidad que se doblegue y someta, conforme manifestaba no hace mucho en un ar-

tículo publicado en la localidad un digno individuo de su propia Junta directiva, á ser un mero servidor pagado de la Junta de Obras y abdicar, á favor del capricho ó imposición de sus vocales, de su criterio científico privado, ó mejor dicho, de su independencia profesional? Y aunque así fuera, ¿qué importarian la debilidad y servilismo de este funcionario ante la sucesiva depuración de sus proyectos por las entidades ó Corporaciones oficiales encargadas de examinar y aprobar en definitiva los citados trabajos, con arreglo al sano y elevado criterio de estos organismos y al frato de veinte años de profundos estudios y meditados decisiones? Desengáñese la Cámara, el resultado positivo en la redacción y expediente de los proyectos, vendría á ser el mismo, cualquiera que fuese la entidad ó Corporación encargada de la gestión técnica y administrativa de las obras; y esta creencia equivocada, con la que sólo pueden producirse graves rozamientos y disgustos, la profesa la Cámara, inculcándola por desgracia en el ánimo de muchos que suelen juzgar por las apariencias, por su manera especial de ver y apreciar las cuestiones relacionadas con el Puerto. Para la corporación indicada, los proyectos se redactan según el capricho de los facultativos, y nada más lejos de la verdad que semejante aserto.

Proyecto de prolongación del rompeolas de Levante.—Véase, si no, para no citar más que un ejemplo, lo ocurrido recientemente con el proyecto de prolongación del rompeolas de Levante. Hace largo tiempo se ha venido diciendo y afirmando en toda clase de escritos y publicaciones, y sobre todo desde que ciertas circunstancias, de que más tarde hablaremos, han demostrado su evidente necesidad, que los Ingenieros del Puerto eran y habían sido refractarios á la idea de la prolongación citada, siendo así que precisamente aquellos funcionarios vienen defendiendo y demostrando la urgencia de tan importante construcción desde 1881, no sólo en memorias y trabajos científicos de toda índole, sino en las propias discusiones surgidas en el seno de la Junta de Obras, cuyas actas lo prueban de un modo irrefutable, y sostenidas contra vocales pertenecientes al elemento comercial y algunos de ellos representantes de la misma Cámara de Comercio, Navegación é Industria. A tal extremo llegó la oposición contra esta idea, que hubo necesidad, en Agosto de 1889, de redactar un extenso voto particular que firmaron el entonces Comandante de Marina, Excmo. Sr. D. Vicente Montojo; el vocal electivo de la Junta, D. Esteban Amengual y los Ingenieros de la Dirección facultativa, apoyando la imprescindible necesidad de aquella obra y de otras varias que se proponían para la reforma y mejora del Puerto, siendo de tal fuerza la naturaleza de los argumentos empleados, que dicho voto, después de razonada discusión, se convirtió en dictamen de la mayoría de la Junta, dando origen á la formación del anteproyecto del nuevo rompeolas, que, de acuerdo con las propias instrucciones del Centro directivo, taaxtivamente formuladas en disposiciones anteriores como fruto de maduros estudios, fué elevado á su debido tiempo al examen de la Superioridad, que se dignó aprobarlo por Real orden de 1.º de Febrero de 1894. Esto no obstante, y al formularse por la Dirección facultativa el proyecto definitivo de esta obra en 12 de Abril del siguiente año, no hubo inconveniente, por parte de la Junta del Puerto, de someter dicho estudio á una nueva información pública, de acuerdo con los deseos manifestados por uno de sus

(1) Véase el número anterior

vocales, representante de la Cámara de Comercio, para contribuir en la medida de sus fuerzas á su mejor depuración, y acompañándolo en su remisión á la Superioridad, con las diversas informaciones presentadas y el dictamen sobre las mismas de la Dirección facultativa. La Superioridad á su vez, antes de emitir su fallo definitivo, pendiente todavía de resolución, estimó oportuno escuchar nuevamente la opinión autorizada de la Comandancia de Marina, la que con fecha 12 de Septiembre del pasado año llenó su misión en sentido favorabilísimo al proyecto, ratificando, de este modo, su antiguo dictamen sobre el estudio preliminar.

De lo expuesto resultan demostradas dos cosas: 1.ª, la sinrazón de los que sin conocimiento de causa, atacan á los Ingenieros por su ficticia oposición hacia una obra que han sido los primeros en justificar y proponer, y de la que, una vez reconocida su indiscutible utilidad, quieren todos atribuirse la prioridad del pensamiento; y 2.ª, la injusticia de los ataques de la Cámara, patentizados en el reciente discurso del Secretario de la misma y de la Diputación provincial de Barcelona, pronunciado en una de las últimas sesiones de esta Corporación popular. Del texto de aquél parece, en efecto, desprenderse que los Ingenieros del Puerto redactan sus trabajos bajo su criterio especialísimo, y de aquí que puedan resultar imperfectos, á juzgar por la opinión de las peritísimas personas que sobre la materia ha consultado; imperfecciones de tan grave carácter, que, según aquéllas, solo pueden dar lugar á catástrofes inevitables, y exigen al propio tiempo la reorganización de todos los estudios anteriores y la formación de un nuevo proyecto de Puerto sobre las bases pública y ostensiblemente manifestadas por la Cámara de Comercio de Barcelona. Puede tranquilizarse esta celosa Corporación; ya se ha visto por anteriores párrafos que el estudio del nuevo rompeolas no es un trabajo improvisado, y por el contrario, hace más de quince años viene debatiéndose y reconociéndose su conveniencia de acuerdo con la propia Superioridad, juzgando suficiente garantía para la bondad de este trabajo el doble informe de la Jefatura de Obras públicas y de la Comandancia de Marina de la provincia, los escritos presentados en dos informaciones públicas y los dictámenes de la Junta Superior Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, que es además la única entidad competente para juzgar con suficiente ilustración y acierto sobre los trabajos facultativos de los Ingenieros del cuerpo, que por el título profesional que ostentan y lo dispuesto en las leyes vigentes, son los funcionarios á cuyo criterio científico se confían las Obras de puertos. Por consecuencia, si las peritísimas personas á que se refiere el antedicho Secretario han acudido, como es natural, á las informaciones públicas abiertas sobre el proyecto mencionado, sus informes estarán á estas fechas en poder de la Superioridad, la que podrá estimar si los argumentos por ellas empleados son los suficientes para exigir la modificación del proyecto; y por el contrario, si aquellas entidades científicas hubieran consagrado su pericia á la redacción del mencionado estudio y á éste se hubiese acompañado el informe, naturalmente contrario, que á su vez hubieran podido emitir en dichas informaciones los Ingenieros de las Obras del Puerto, el fallo que la Superioridad adopte vendrá á demostrar en definitiva de parte de quién está la razón; bastando, á nuestro juicio, para tranquilizar por completo á la Cámara de Comercio, á la Di-

putación provincial y al público de Barcelona, por cuanto el resultado sería siempre el mismo empleando uno ú otro de los procedimientos indicados.

Resulta de lo expuesto, que si bien el expedienteo y tramitación de los proyectos representa á veces una pérdida de tiempo de alguna entidad, ni esta es tan considerable como algunos suponen, y mucho menos si se compara con los retrasos que para la marcha aprobatoria de los proyectos suelen oponer la pasión ó el interés privado, ni deja en cierto modo de ser necesaria como garantía de buen acierto en asuntos de tan delicada naturaleza, en los que se aventuran sumas crecidas y el porvenir y desarrollo de un grandioso puerto. Y prueba evidente, el que, á pesar de la extensión y dificultad del estudio y de haberse necesitado la redacción de un vasto anteproyecto que modificaba de un modo completó y radical el antiguo sistema de las obras, ya sancionado por disposiciones superiores, el tiempo realmente invertido en el examen y aprobación de aquel y del proyecto definitivo representa hasta la actualidad un plazo de dos años, es decir, una tercera parte del lastimosamente perdido en estériles discusiones y nuevas é innecesarias informaciones públicas, provocadas unas y otras en su mayoría por los representantes de una Cámara que ahora pretende acumular sobre la Junta de Obras y sus Ingenieros toda la responsabilidad del retardo; llegando, al extremo, y con motivo de un dolorosísimo accidente ocurrido en reciente época, de reproducir una vez más sus acusaciones y diatribas contra la Junta de Obras, lanzando sobre ella, en una nueva exposición al Centro directivo, toda la responsabilidad legal y moral de tan lamentable suceso.

Naufragio de la corbeta «Stefano G.»—Esto nos obliga, aunque no entrara en nuestro ánimo ocuparnos de tan desagradable asunto, á dedicar al mismo algunas palabras, siquiera sea como protesta de tan injustos cargos, aceptados y reproducidos como artículos de fe por la mayoría de los periódicos locales. Trátase del naufragio de la corbeta *Stefano G.*, ocurrido en aguas del antepuerto el día 6 de Noviembre del pasado año, en ocasión de un violentísimo temporal del Sur, á cuyo rumbo, como es sabido, se halla abierto el puerto de Barcelona; defecto que no obstante estar previsto por los autores del proyecto actual y que éstos admitieron en sus cálculos por el carácter, verdaderamente excepcional, de estos temporales, puede y debe corregirse, habiendo sido una de las causas determinantes del proyecto del nuevo rompeolas. El naufragio de la citada corbeta fué debido pura y simplemente á la extraordinaria arranca la con que aquélla penetró en el puerto y cuyas causas ni queremos ni necesitamos investigar. Es exactamente el mismo caso que el de un tren, que, sin obediencia á los frenos y lanzado á todo vapor, llegase á una estación de término, arrollando cuanto hallase á su paso ó estrellándose contra un obstáculo de fuerza insuperable. De producirse un accidente de esta naturaleza, como ya ha ocurrido por desgracia en más de una ocasión, ¿podrá imputarse la responsabilidad del mismo á la Empresa y á los Ingenieros que proyectaron y construyeron la vía férrea? Ciertamente es que el tren había llegado á su estación de término, como el barco citado al puerto, que debía servirle de abrigo y de refugio; pero, ¿en qué condiciones? Este como aquél tenía que sucumbir fatalmente, dada la corta extensión de 600 metros que existen entre la boca y muelles transversales, y que siendo suficiente para extinguir

la arrancada ordinaria de un buque de vela ó de vapor, resultaba completamente exigua para contener la exagerada velocidad de aquella embarcación, contra la que fueron impotentes sus anclas y cadenas, así como los cabos que pudieron lanzársele á bordo y que se rompieron como aquellas sin conseguir la evitación de la catástrofe. ¿Qué culpa tienen de esto los individuos de la Junta de Obras, ni los Ingenieros de su Dirección, que han de limitarse al estudio y construcción de aquellas, con arreglo á proyectos sancionados en primer término por la opinión pública y en segundo lugar por el Estado? Respecto á la responsabilidad legal que puede alcanzar á la Junta y á sus Ingenieros, empecaremos por citar el art. 22 de la vigente ley de Puertos, que dice textualmente lo que sigue: «El servicio de los puertos se divide en dos clases: una que se refiere al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarraje, atraque y desatraque en los muelles, remolque y *auxilios marítimos*, la cual compete á la *autoridad de Marina*; otra que comprende la ejecución y conservación de las obras y edificios, las operaciones de carga y descarga en los muelles, la circulación sobre los mismos y en su zona de servicio, y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas á las operaciones comerciales del puerto que compete al Ministerio de Fomento.» Del texto de este artículo se deduce que ni la Junta ni nosotros podíamos legalmente inmiscuirnos en lo que no es de nuestra competencia, dictando ó revocando órdenes que pudieran amenguar ó herir el prestigio de la dignísima autoridad de Marina, y apreciando ó no si la velocidad del buque hubiera podido amainar lo suficiente haciéndole recorrer mayor espacio con su entrada en las dársenas interiores.

Restaba en consecuencia el único deber de humanidad, ante el que nunca han retrocedido los Ingenieros de esta Dirección y que hubieran llenado con firme voluntad, de haber ocurrido el siniestro en hora y ocasión oportuna haber podido prestar su cooperación personal; pero ni esto fué posible ni á nada hubieran conducido probablemente sus esfuerzos, cuando existiendo dentro del puerto y á corta distancia del lugar de la catástrofe la caseta que la Junta de Obras construyó y entregó por propia iniciativa á la Sociedad de Salvamento de Náufragos, y poseer aquella todos los medios y aparatos perfeccionados para el socorro de un siniestro marítimo, sin contar con un personal inteligente y avezado en tales maniobras, tampoco pudo prestar el necesario auxilio, ó si llegó á intentarlo, llegó ya demasiado tarde.

Por consecuencia, queda demostrada la sinrazón de los ataques lanzados con tan sensible ligereza sobre la Junta y Dirección facultativa de las Obras del Puerto, que en último y definitivo término ni son responsables del hecho ocurrido, ni refractarios á la idea de la prolongación del dique, ni causantes del retardo sufrido en la tramitación y construcción de tan indispensable obra; bastando indicar, para dejar completamente ultimado este asunto, que con arreglo al Real decreto de 21 de Marzo de 1882 y Real orden aclaratoria del mismo de 12 de Marzo de 1894, modificando el art. 33 de la vigente ley de puertos, y por cuyas disposiciones es «de competencia de los Ingenieros directores de las obras de Puertos, después de fijar en unión de la Comandancia de Marina, un plazo prudencial para la extracción de los buques náufragos por los interesados en el mismo, verificar aquella si dentro del plazo

»mencionado no se efectuase ó se abandonare el buque »por completo, reintegrándose de los gastos ocurridos »con el valor del buque ó de sus efectos» que, los Ingenieros de esta Dirección debidamente autorizados por la Junta de Obras, ofrecieron al consignatario y al dueño de la embarcación naufragada, y antes de la fijación del plazo legal, el desinteresado concurso de todos los medios y aparatos de pertenencia de la Junta y el de sus propios conocimientos profesionales, para llevar á cabo no sólo el completo reconocimiento del buque, sino, á ser posible, las operaciones para su salvamento.

Rendimiento de cuentas.—Con los solos datos hasta ahora aducidos, podrá comprenderse el injusto proceder de la Cámara al asegurar en sus diversas exposiciones, y muy singularmente en la de 29 de Septiembre anterior, que «el Comercio que ha desembolsado ya unos cuarenta millones de pesetas por el recargo transitorio con destino á las Obras del Puerto, y para construir éste en cuatro años ha satisfecho, en consecuencia, una suma tres veces mayor que la del presupuesto total afecto para el mismo, y de cuyo excesivo pago ni siquiera se le han rendido cuentas; todo lo que, y el sobrante que existe de ocho millones de pesetas, demuestran claramente que no es necesario que continúe pagándose por más tiempo el recargo del 80 por 100; añadiendo, por último, que estas inmensas sumas y estos enormes sacrificios aportados por el Comercio convierten ya el Puerto de Barcelona en el más costoso del mundo, y lo que es más sensible, sin resultado positivo alguno, por los defectos, deficiencias y falta de seguridad que en él se notan y le transforman en una verdadera bahía».

Ya se había podido ver el poco fundamento de las razones que alega la Cámara relativas á la misión de esa Junta de Obras, al plazo de los cuatro años y á la entidad y alcance de las construcciones en el mismo comprometidas. Sin insistir, por lo tanto, en este asunto, que damos por completamente debatido, nos ocuparemos con el posible detenimiento en refutar las nuevas inculpaciones lanzadas contra esa digna Corporación, que hemos apuntado en el párrafo precedente y que atañen de un modo directo á la gestión administrativa de la misma. Mucho deploramos que la Cámara haya sido la única en lanzar un cargo de tan grave carácter contra una Corporación cuya fama de moralidad y rectitud es por todos reconocida, y que precisamente ha demostrado un celo y un interés poco comunes en patentizar ante la Superioridad y ante el público la honrada y escrupulosa inversión de los fondos confiados á su leal y desinteresada gestión.

Para demostrarlo nos bastará indicar: 1.º, que las cuentas mensuales de las obras se redactan en esta Dirección facultativa con tales requisitos y comprobantes que pudieran servir de verdadero modelo para las de su clase en todos los casos análogos, advirtiéndole que hasta la fecha la documentación referente á las mismas no ha suscitado, ni creemos dé lugar á ello en lo sucesivo, el más pequeño reparo, ni la más insignificante advertencia por parte de los Centros Superiores encargados de su aprobación; 2.º, que en todas las Memorias anuales, que con arreglo á las prescripciones de su propio Reglamento orgánico viene publicando la Junta, aparece en forma de apéndice un balance general de sus fondos y la justificación de todos los gastos, y 3.º, que también constantemente, desde la fecha de su constitución, balances trimestrales en los que se rinden

cuentas minuciosas relativas á la inversión de sus caudales y cuyo único objeto obedece á su incesante afán de evidenciar públicamente la exactitud y formalidad con que lleva á cabo el desempeño de su delicada misión.

Capital invertido en las obras.—Pasemos al examen de las cuantiosas sumas que, al decir de la Cámara, en este caso verdadero eco de una opinión tan lastimosamente extrañada, vienen sepultándose en el mar sin resultado alguno y que convierten al Puerto de Barcelona en el más costoso del mundo. Afirma aquélla que las obras del Puerto han exigido ya para su construcción un desembolso de cuarenta millones de pesetas, y aunque realmente la percepción y cobro del impuesto han producido la suma consignada, ni ésta procede de los simples recursos locales, según se ha demostrado, ni dicha cifra se ha invertido todavía en su totalidad, ni lo verdaderamente gastado representan con mucho el exacto importe de las construcciones realizadas.

Es, en efecto, evidente que si por confesión de la propia Cámara existe en la actualidad un sobrante de ocho millones de pesetas, que, según en breve veremos, ni es tal sobrante ni representa desproporción alguna, dentro del terreno económico, entre los ingresos y los gastos, lo natural y lógico, ya que en realidad y, aunque comprometidos en contratos pendientes, dichos millones no han recibido todavía definitivo empleo en obras realizadas, es descontarlos de los cuarenta millones que se suponen invertidos, puesto que aún existen en su mayoría depositados á disposición de la Junta y se han de traducir más adelante en un conjunto de obras tan beneficiosas y productivas como las del Depósito Comercial, instalación del servicio del carenado y almacenes generales de depósito. En consecuencia, y por este solo concepto, la suma en cuestión queda reducida á treinta y dos millones de pesetas, en la que á su vez aparecen involucrados otros desembolsos independientes del valor real de lo ejecutado, tales como el importe de las expropiaciones de las murallas y almacenes ya derribados, el de las costosas reparaciones de que ha sido objeto el rompeolas de Levante por averías ocasionadas antes de su completa consolidación, el de los intereses devengados por los capitales del extinguido empréstito, el de los gastos de conservación, servicio y policía del puerto que desde 5 de Agosto de 1872 vienen á cargo de la Junta y que hoy representan un desembolso anual de 250.000 pesetas y finalmente, el de los gastos inherentes á la Dirección y administración de las obras. El conjunto de todas estas sumas representa una cifra aproximada por defecto á otros ocho millones, que descontados de los treinta y dos susodichos dan como cantidad total invertida en obras ya ultimadas, una cifra algo inferior á veinticuatro millones de pesetas, según puede comprobarse con toda minuciosidad y detalle, consultando el resumen circunstanciado de las mismas, que se acompaña adjunto al presente escrito, y en el que, para mayor ilustración del asunto, y como justificante de la imprecisa y penosa tarea desarrollada en sus trabajos por esta Dirección facultativa, se incluye asimismo una larga y detallada nota de todos los estudios llevados á cabo por la misma en las dos diferentes etapas en que puede considerarse dividida la existencia de esta Corporación.

(Siguen en el folleto publicado dos estados, en que se detallan los proyectos y obras ejecutadas desde 1.º de Julio de 1870 hasta 15 de Noviembre de 1881 y desde esta fecha

hasta 1.º de Julio de 1896. El resumen de ambos estados es el siguiente):

RESUMEN

CANTIDADES INVERTIDAS EN OBRAS EJECUTADAS		TOTAL
Desde 1.º de Julio de 1870 á 15 de Noviembre de 1881.	Desde 16 Noviembre de 1881 á 1.º de Julio de 1896.	
Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
9.918.370,50	13.907.055,37	23.825.427,87

De la inspección de estos datos, rigurosamente oficiales, aparece por lo tanto probado que el verdadero y exacto valor de las construcciones realizadas en este puerto no excedía á primeros del actual año económico, ó sea en la misma fecha en que fué formulado el cargo que ahora rebatimos, de veinticuatro millones de pesetas; y esta es, por consecuencia, la cifra real que debe aducirse cuando se trate de los sacrificios por aquéllas exigidos y la que ha de servir de tipo de comparación con lo gastado en otros puertos similares al nuestro por la importancia de su tráfico.

(Se continuará.)

Por la Dirección facultativa de las obras del Puerto,
El Director,

CARLOS MONDÉJAR.

El Subdirector,
JULIO VALDÉS.

ANTEPROYECTOS DE CARRETERAS

Tenemos entendido que en la sesión habida el próximo pasado martes 18 presentó nuestro Presidente D. Luis Sáinz, y fué tomada en consideración por la Junta Consultiva, una proposición encaminada á facilitar los trabajos de gabinete que reclaman los proyectos de Obras públicas y tanto tiempo absorben en la actualidad al personal dedicado á las mismas, particularmente en los referentes á carreteras.

Atendiendo á que una de las bases sobre que descansa la contratación de éstas y viene á ser principal elemento de la subasta, es el replanteo previo de las obras, al que es preciso acompañar, revisados y modificados notablemente, por lo general, todos los documentos del primitivo proyecto, propone la citada moción que al redactarse éstos se simplifique todo lo posible, sin que por ello dejen de aducirse y presentarse todos cuantos datos sean precisos para que la Administración aprecie las condiciones técnicas y económicas del trazado. Por ello propone que á los formularios vigentes, y en tanto llegan á modificarse por virtud del estudio que de los mismos viene haciendo la anteriormente citada Junta, sustituyan los vigentes aun para los anteproyectos de carreteras, ya caídos en desuso por él, en que se encuentran algunos de los preceptos consignados en la ley general de Obras públicas, debiendo aplicar aquéllos con todos sus detalles á la redacción de los replanteos cuando la Superioridad disponga que se formalicen.

Consideramos tan útil y económica esta innovación, que no vacilamos en unir nuestro ruego al que suponemos interpondrían todos nuestros compañeros para que la solicitada reforma se vea traducida en hechos á la mayor brevedad.