

VISITA AL CANAL DE ARAGÓN Y CATALUÑA ⁽¹⁾

El Sr. Ministro de Fomento ha regresado de la visita girada al canal de Aragón y Cataluña. La excursión ha sido muy interesante y de resultados importantísimos para la buena marcha de las obras, los intereses de las localidades visitadas y para el Cuerpo de Ingenieros de Caminos. El Sr. Ministro ha demostrado una vez más su actividad, sus iniciativas, su buen deseo, y sus procedimientos á la moderna estudiando las cosas en sí mismas y reemplazando el sistema del balduque y el expediente por el viaje á las obras, la inspección directa y la resolución rápida y justificada de las dificultades que se presentan en ellas.

El Sr. Ministro salió el día 14 del corriente en el exprés de Barcelona, acompañado de los Sres. Director de Obras públicas y Director de Comunicaciones, Senador Sr. Sabater, Diputados Sres. Alvarado, Aura Boronat, Moya y Gabaldón, Secretario particular Sr. Brocas y Jefe del Negociado de Aguas señor Arenas.

En Zaragoza se formó un tren especial que llegó á Monzón á las seis de la mañana del día 15, habiéndose unido á la comitiva el Gobernador interino de Huesca, el Presidente de la Diputación provincial, algunos Diputados provinciales, el Ingeniero Jefe de la provincia Sr. Sorribas, y de la segunda División de ferrocarriles Sr. Iborra y el Ingeniero Sr. Sanz. En Monzón esperaba el personal facultativo del canal, presidido por el Director del mismo, Sr. Inchaurrendieta. Inmediatamente se trasladaron los expedicionarios al emplazamiento del sifón del Sosa, donde comenzó la inspección de las obras. Como saben nuestros lectores, éstas se componen de dos tubos de palastro de acero reforzados con armaduras y revestidos de hormigón exterior é interiormente; su longitud es próximamente de un kilómetro y el diámetro de cada uno de los tubos de 3,80 metros. Son por su tamaño dos túneles, y sin entrar en detalles que no encajan en una sencilla reseña como la que estamos haciendo, si diremos que el sifón se compone de trozos de tubo cada uno de los cuales pesa 5 toneladas sin los revestimientos, y que para el cosido de las planchas ha habido necesidad de abrir en ellas unos 1.000 agujeros por metro lineal de tubo. Uno de éstos se puede decir que está terminado, pues sólo falta la colocación de un trozo y algunos detalles del revestimiento interior, la falta de ese trozo es intencionada para tener mayores facilidades para la entrada de operarios y materiales, que de otro modo sólo tendrían acceso por las bocas de entrada y salida del sifón; el segundo tubo está también muy adelantado, y por la cantidad de obra que falta, por la marcha en los trabajos muy bien organizadas, y por estar acopiados al pie de obra todos los materiales necesarios, se puede esperar que en plazo breve quedará terminada la obra más importante del canal y una de las más notables de todo el mundo. El Sr. Ministro se enteró minuciosamente de todos los detalles, presenció la conducción y colocación en el sitio correspondiente de un trozo de tubo, y después de oír las observaciones del Director del canal, acordó con el Director de Obras públicas conceder la prórroga del plazo para terminar las obras hasta el 15 de Diciembre próximo, que tenía solicitada el contratista, y sobre la cual nada había querido resolver el Ministro hasta convencerse sobre el terreno de su conveniencia y justificación.

Los tubos del sifón van apoyados para salvar el cauce del Sosa en un magnífico puente construido con el mayor esmero y calculado para resistir la enorme carga que ha de pesar sobre él cuando los sifones den paso al agua.

La impresión que en los expedicionarios causó el sifón fué grandísima; todos los detalles están muy bien entendidos y el conjunto es sorprendente.

Continuó la visita de las obras, mereciendo especial mención el magnífico acueducto de Perera, construido en muy poco tiempo, y en que el autor del proyecto ha logrado reunir en feliz conjunción la solidez, la economía y la elegancia; y no damos detalles de las demás obras visitadas, no porque no lo merezcan, sino porque harían muy larga esta revista del viaje, en que sólo queremos se destaquen los detalles más salientes.

En Tamarite de Litera esperaban las autoridades y el pueblo en masa, que prorrumpieron en vivas y aclamaciones, á que el Ministro contestó desde un balcón de la Casa Consistorial, agradeciendo el entusiasta recibimiento, y asegurando su propósito y el del Gobierno todo de dar cima á las obras en plazo breve. Después de espléndido almuerzo ofrecido por el Ayuntamiento y el pueblo, se trasladó la expedición á Binefar, donde se repitieron las muestras de entusiasmo y donde se acentuaron las demandas respetuosas de que se procure pronto el riego á aquellas tierras sedientas. La jornada terminó en Monzón, donde se comió y pernoctó.

Á la mañana siguiente empezó la visita yendo á Barbastro en tren especial; hubo una recepción en el Ayuntamiento, dirigiendo el alcalde y el diputado Sr. Aura Boronat algunas peticiones al Sr. Ministro relativas á carreteras y al pantano de Alquezar, que tuvieron contestación satisfactoria. En Barbastro se dividió la expedición, marchando el Ministro y varios de los invitados en coche á la presa, y otros dirigiéndose á la barca del Cinca para reunirse con los primeros en Gorjafonda.

La presa está situada en un estrechamiento del abrupto cauce del Esera y muy bien construida, habiendo presentado su fundación grandes dificultades; es una presa de toma de poca altura, unos cinco metros, que desvía las aguas para darles entrada en un túnel que es la cabeza del canal. Pasado ese túnel, parte de la expedición se embarcó en dos botes, ocurriendo un pequeño incidente por haberse inclinado demasiado uno de los botes, el en que iba el Sr. Ministro, y sin más consecuencia que pequeñas mojaduras por dos ó tres de los que ocupaban la embarcación. Ya organizada la *navegación*, se pasaron sin incidente otros túneles, el primero de 1.800 metros, siendo sorprendente el espectáculo á la entrada y salida de los túneles. Se almorzó al aire libre en el sitio llamado Gorjafonda, donde se admiró un túnel artificial construido para salvar una ladera en que son frecuentes los corrimientos y calculado para resistir á modo de acueducto si falla el terreno en que se asienta y para soportar el peso de los desprendimientos que caigan sobre él.

La afluencia de vecinos de los pueblos cercanos fué enorme, constituyendo una especie de romería concurridísima, manifestando todos su alegría al ver correr el agua y su ardiente deseo de que pueda regarse pronto. En Estada se tomaron los coches para regresar á Monzón, donde ocurrió algo que deben conocer los Ingenieros de Caminos.

Es el caso que al terminar la comida, el Diputado Sr. Moya se levantó, y con frase elocuente, después de expresar su admiración por las obras visitadas, tributó grandes elogios á los Ingenieros que las han dirigido y al Cuerpo en general. El Director de Obras públicas Sr. Requejo, en sentidas frases manifestó que de antiguo conocía los méritos de los Ingenieros, y que consideraba como la más preciada honra de su cargo el ser Jefe del Cuerpo, aunque sólo fuese por algún tiempo, y vestir su uniforme. Después de dar gracias por tales pruebas de consideración y de cariño, los Sres. Inchaurrendieta, Rivera y Luña, y de hablar de nuevo el Sr. Moya, para decir que él no había hecho elogios de los Ingenieros sino que esos elogios estaban hechos en el sifón del Sosa, en el acueducto de Perera, en el de Valcarca, en la presa, y en tantas y en tantas obras como constituían el canal, se levantó el Ministro de Fomento para decir que aprovechaba aquella ocasión para desvanecer cualquier duda que pudiera haber respecto á prejuicios que algunos le atribuían

(1) Impresas las páginas que anteceden, y á punto de cerrar nuestra edición, recibimos estas gratas noticias, para cuya publicación se ha retrasado algo la salida del mismo.

contra los Ingenieros, á los que elogió como colectividad y particularmente, declarándose el primer defensor de ellos; y que su deseo era el engrandecimiento del Cuerpo y el fomento de las obras públicas, en particular de las hidráulicas, manifestando la satisfacción que le había proporcionado esta visita, porque el estado de las obras prueba claramente que el dinero de la Nación se ha invertido provechosamente, y que los Ingenieros han cumplido su deber brillantemente, haciéndoles dignos de la consideración que él les tributa; y como prueba de que sus disposiciones no obedecen á un criterio cerrado, sino que se inspiran en el deseo del acierto, es que el decreto sobre jubilaciones, que creyó y sigue creyendo un bien para todos por la movilidad de las escalas que contribuye á mejorar la situación de los Ingenieros jóvenes, ha necesitado alguna rectificación que hizo con gusto, cuando comprendió que de aplicarlo estrictamente se hubiera producido un grave mal para las obras del canal, cuyo brillante estudio se debe á los talentos y experiencias de su Director, y á los talentos y energías y actividades de los Ingenieros á sus órdenes.

El efecto que tan elocuentes frases produjeron en los Ingenieros fué muy grato y los comentarios laudatorios para el Ministro, Director y Sr. Moya se prolongaron, no obstante el natural cansancio, hasta hora muy avanzada.

El tercer día de la expedición se consagró á recorrer la zona regable catalana, reuniéndose en Almacellas á la comitiva del Sr. Ministro, el Capitán general de Cataluña, el Gobernador de Lérida y numerosos representantes de los pueblos interesados, que recibieron la visita con gran entusiasmo, dando repetidos vivas al Rey, al Gobierno y á los Diputados por la comarca. En el Ayuntamiento se presentaron al Ministro, los alcaldes y comisiones, y el Sr. Maciá, presidente de la Junta del canal, expresó la situación de éste, los de los regantes, y la necesidad de consagrar toda la atención y buen deseo del Gobierno á la pronta terminación del canal; sirviéndose á continuación un espléndido banquete costeado por los regantes catalanes; y terminado este, el Director general de Obras públicas manifestó al pueblo desde un balcón que el Sr. Ministro, convencido de las justas peticiones de Almacellas y de la posibilidad de atenderlas, ordenaba se procediera á continuar las obras en aquél término, autorizando, desde luego, un destajo de 25.000 pesetas; con tan grata noticia para aquéllos sufridos labradores, las manifestaciones de entusiasmo se redoblaron, siendo aquélla despedida la nota más conmovedora del viaje, por el contraste que ofrecían las señales de miseria en aquella región tan castigada por la falta de cosechas y la alegría que la esperanza de ver pronto terminada aquélla situación infundía en sus habitantes.

En tren especial se trasladó el Ministro y sus acompañantes á Zaragoza, donde también se había preparado un gran recibimiento; pero como nos habíamos propuesto tratar tan sólo de la visita al canal de Aragón y Cataluña, damos aquí por terminada nuestra reseña.

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS se adhiere sinceramente al entusiasmo de sus compañeros reunidos en Monzón, y á los sentimientos que lo han inspirado: de júbilo por el beneficio que para la Nación supone el éxito de tan importantes y difíciles obras; y de agradecimiento por las frases de elogio pronunciadas por sus Jefes superiores los Sres. Ministro y Director general de Obras públicas y por la representación de la prensa y del país.

Felicítamos cariñosamente á nuestros compañeros arriba mencionados, que dirigen y ejecutan las obras del canal de Aragón y Cataluña, por los triunfos alcanzados que continúan las gloriosas tradiciones del Cuerpo á que tenemos la honra de pertenecer.

EL PROBLEMA INDUSTRIAL

POR

D. PABLO DE ALZOLA Y MINONDO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Introducción.

Cierto conspicuo publicista ha dedicado un artículo extenso á afirmar que la propia industria española es la culpable de que no puedan vivir aquí las grandes empresas de esta índole, asegurando, de antemano, que nadie podrá refutar su paradoja.

El Estado español, tan fustigado generalmente por su imprevisión crónica, por la inestabilidad gubernamental, por la esterilidad del Parlamento, la codicia del fisco y otros males sin cuento, queda absuelto y libre de culpas al tratarse de la industria nacional, á la que, sin duda, ha atendido siempre con solitud paternal, procediendo exclusivamente de la incuria y falta de aptitudes de los fabricantes el decaimiento de nuestra producción y el atraso relativo en que nos encontramos.

«¿Qué culpa tiene el Estado de que aquí importemos barcos, locomotoras, máquinas azucareras y de imprimir, instalaciones eléctricas, herramientas mecánicas, automóviles y todo cuanto representa la gran manifestación industrial? ¿Cómo va á aconsejar la fundación de determinadas fábricas?»

Estas preguntas tienen una contestación muy sencilla. Lejos de estar exento de responsabilidad el Estado español de tal situación, es el verdadero causante de los males que deplora el ilustrado escritor, según vamos á demostrarlo, con la concisión inherente de un trabajo destinado á comentar otro artículo de la prensa periódica.

Menosprecio de las fuentes de riqueza.

El período de nuestra supremacía mundial, originado por el feliz maridaje de los Reyes Católicos y el descubrimiento y conquista de las Américas, constituyó la ocasión propicia para fomentar la futura prosperidad de España. Isabel y Fernando gobernaron sus reinos con gran dosis de buen sentido; redujeron á los banderizos que asolaban el país, é imprimieron una dirección acertada al desenvolvimiento de los recursos nacionales; pero desde el advenimiento de la Casa de Austria, sólo se pensó en España en provocar y sostener guerras interminables, á las que se dedicaban, en su mayor parte, los caudales de Indias.

Parece natural que un reino empeñado en mantener su preeminencia política, se esmerase en fomentar la riqueza patria, que ha sido siempre y será el factor imprescindible para el sostenimiento del Ejército y de la Armada. Así lo comprendían, en la décimasexta centuria, los gobernantes ingleses y franceses; mas tuvimos aquí la desgracia de no contar, en aquella época, con un solo hombre de Estado que tuviera el debido conocimiento en materias económicas.

En un libro mío, dedicado á la Historia de las Obras públicas, demostré, que no construyó el Gobierno español, en la época de nuestra grandeza, ni un canal de navegación, ni una sola carretera, destinados á facilitar las comunicaciones entre las mesetas del centro y el litoral, quedándonos, desde entonces, rezagados respecto de otros países dirigidos por personas más expertas, y mejor penetradas del sentido de la realidad.

En cuanto á la legislación española de los siglos XVI y XVII, en materias económicas, fué de lo más absurdo que se puede imaginar, sin que tenga disculpa en los principios reinantes á la sazón en otras Naciones, en donde tenían sumo cuidado en ir labrando el edificio de su futura prosperidad, mientras aquí, empeñados en campañas superiores á nuestros medios, se vivía al día, y sin preocuparse en lo más mínimo del porvenir.

(Se continuará.)