

PROYECTOS DE LEY DE OBRAS PÚBLICAS

CAMBIO DE MARCHA

Las obras públicas de una Nación deben guardar cierta relación entre sí y con el país productor. La longitud de las vías de comunicación de las distintas clases, la distribución de su red en consonancia con los distintos matices de intensificación de la vida comercial á través del territorio y el anclaje de esa red en las estaciones marítimas constituyen un problema de solución determinada y de aspecto integral.

Cuando á mediados del siglo pasado empujamos á España hacia Europa haciendo que el vapor circulara por sus arterias y que los productos naturales rodasen á lo largo del sistema circulatorio, abrieron su surco en el Presupuesto los distintos créditos generales de Obras públicas que marchaban paralelamente para colaborar á la obra común de vivificación de España.

No se preocuparon la Administración ni el Poder legislativo, dentro del crédito limitado á repartir, de ir armonizando la velocidad de construcción de las distintas clases de obras y pronto se pasó en unas de lo necesario á lo supérfluo á costa de no atender en otras á lo indispensable. La fiebre de construcción de caminos ahogó en germen la de ejecución de obras hidráulicas, que son fuente directa de nuevos productos, y aun dentro de aquélla pronto nos pasamos del justo límite en los de gran potencia comercial, descuidando sus afluentes y lo que había de ser signo de vida, como esos cauces de riqueza que se llaman ferrocarriles y carreteras, se vieron invadidos por la anemia; en los primeros el interés del capital fué muy pequeño; en muchas de las segundas la circulación rodada casi nula.

En puertos se desparramó el dinero entre muchos y avanzaron lentamente los principales.

La causa de tal desequilibrio en la marcha de las obras públicas era la liberalidad del Estado. Como costeaba las de interés general, se pedía que todo fuese declarado así. Claro que como el crédito total era limitado, al construir obras caras, los vencidos en la lucha por la existencia eran muchos en relación á los favorecidos por la influencia política.

En esta REVISTA hemos llamado varias veces la atención sobre la necesidad de rectificar esa marcha tan equivocada, empleando mejor el dinero de la Nación, para que diera mayor rendimiento y para que llegara el beneficio á más pueblos y comarcas.

La opinión colectiva en las Cámaras se iba formando, el Ministerio de Fomento de tanto en cuanto llamaba la atención en documentos oficiales, los Ingenieros de Caminos propagaban esas ideas, pero hacía falta dar con energía este

paso, restablecer el equilibrio que debe existir entre todas las obras públicas, trazar la marcha de una política integral.

Ese es el carácter de los proyectos de ley presentados á las Cortes por el Sr. Ministro de Fomento; la rectificación del rumbo á seguir volviendo á los buenos tiempos en que la construcción de las obras públicas era armónica, si bien amoldando aquéllas á las necesidades del presente.

Reparar y conservar bien las grandes vías; construir á marchas forzadas las vías de interés local; ferrocarriles secundarios y caminos vecinales, impulsar las obras hidráulicas y concentrar en obras marítimas el esfuerzo en terminar los puertos principales.

No sólo se intenta la debida ponderación de las obras públicas restringiendo unas y favoreciendo otras, sino auxiliando más en adelante á las comarcas desheredadas en el reparto del Presupuesto del pasado siglo.

Cuanto llevamos dicho se refiere al equilibrio de las distintas clases de obras entre sí. Veamos ahora cómo se consigue el de éstas con las fuerzas productoras del país.

El principio común que en los distintos proyectos de ley aparece es el de asociación, el de construir las obras mancomunadamente el Estado con las localidades, ejecutando primero las en que el auxilio de éstas sea mayor en relación á los medios con que cuentan. Cuando un pueblo hace sacrificios por la realización de una obra, señal de que la necesita. Cuando se han amasado las obras con su esfuerzo, no las abandonará luego. Se harán las que más necesitan los pueblos, y esto se conocerá, no porque lo pidan, sino porque lo demuestren gráficamente.

Acostumbrados á no hacer ningún sacrificio, esperándolo todo del Estado, dudarán los pesimistas de que el país sacuda su indolencia. Basta, sin embargo, ver los chispazos de la aplicación del principio de asociación, en estos últimos años, sin estar estimulado para que se pueda confiar en una era nueva.

Del intento de 1868 para plantear el sistema individualista puro, declarándose al Estado incapacitado para construir, se pasó después al socialista extremo, de construcción íntegra por el Estado de las obras de interés local. En el justo medio estriba la función de aquél. Favorecer las iniciativas y esfuerzos de las localidades, estimularlos, que tienda su mano al que la reclama para apoyarse en ella á fin de salir de la miseria en que se ve sumido. Así se reparte entre mayor número el auxilio del Estado y se da al que más lo merece, al que mejor demuestra que sabrá estimarlo.

Un *cambio de marcha* en la proporción en que deben

construirse las varias clases de obras públicas y en el modo de contribuir el Estado á su realización es lo que caracteriza á los proyectos de ley sometidos á la discusión de las Cortes. Se abre un nuevo capítulo en la historia de las obras públicas.

.*

Si ese cambio hubiese sido tan sólo introducido en la legislación por los ríes del Presupuesto ordinario, quizá no bastaría la virtualidad de sus principios para salir de las carriladas por las que en la actualidad marchaba la política general de obras públicas. Hacia falta el esfuerzo de arrancada, un impulso intenso de momento y ese lo proporciona el crédito extraordinario de 320 millones de pesetas pedido á las Cortes. Demostrar prácticamente la eficacia del nuevo sistema; que vean los inactivos cómo es premiado el trabajo de los que luchan por mejorar su existencia; y pronto así con estas lecciones de cosas aprenderán los pueblos el medio que tienen para resurgir á nueva vida. El jornal, primero, al ejecutarse las obras, el cascabeleo carreteril después de terminadas, el silbido de la locomotora en otras partes, el murmullo del agua por los canales para regar mansamente las tierras, las nuevas que corran de boca en boca, de transformación de una comarca, se encargarán seguramente de despertar al país de su letargo; en lugar de tender la mano al Estado implorando una obra, empujarán el azadón ó el zapapico que el Estado pone á su alcance para que con su trabajo reclame de la tierra lo que ésta da siempre al que lucha, al que empuja á su Patria hacia el progreso por apartado que sea el rincón en que se halle.

Se liquida el pasado restaurando las carreteras y pagando las deudas existentes por expropiación de terrenos, y á la vez, con lo primero, se ponen en condiciones de rendir la utilidad que reclama el capital invertido, con lo cual obtendrá el país una gran economía en el esfuerzo de tracción que hoy requiere el arrastre por muchas de ellas.

Se abre el porvenir con la terminación de las obras hidráulicas actuales y la construcción de otras nuevas; iniciando sistemas prácticos de ejecución de caminos vecinales, usados en otros países y amoldados al nuestro; poniendo á nuestros puertos principales en condiciones de recibir la corriente comercial que su posición reclama; se termina el plan de reforma de alumbrado de nuestras costas y su balizamiento; se favorece el cumplimiento de nuestros compromisos internacionales en ferrocarriles y se atiende á otras necesidades de orden forestal y agronómico.

Es la primera vez, desde hace mucho tiempo, que se ha pedido á las Cortes un crédito extraordinario de esa cuantía para el desarrollo de las obras públicas.

Si por anunciarlo tan sólo en disposiciones ministeriales hubo de aplaudir entusiastamente el propósito esta REVISTA en 1909 y 1910, júzguese cuál no será hoy nuestra satisfacción por haber llegado á las Cortes tal demanda. Años há que venimos demostrando la necesidad de dar este salto en obras públicas para salvar la crisis económica. El pesimismo

exagerado de nuestras escasas fuerzas económicas ha detenido el intento en épocas anteriores; pero cuando existen más de 4.500 millones de pesetas en manos de más de 15.000 Sociedades, interesados en la industria; cuando el capital en los Bancos es importante; cuando el país muestra que tiene aliento para mayores empresas, se impone el arranque brusco que varíe nuestro modo de ser, la ascensión á otra meseta desde la que se dominen más vastos horizontes, que antes nos ocultaban los Pirineos. No es que con los 320 millones pueda transformarse en ese grado la faz de España; pero sí con esa cantidad es dable iniciar una nueva marcha que, seguida luego con perseverancia, proporcione tal beneficio.

El nuevo capítulo, por tanto, que se abre en las obras públicas lleva escrito su primer párrafo con letras de oro, que ha de proporcionar el ahorro nacional para ser devueltas multiplicadas y poder así seguir escribiendo los párrafos siguientes.

.*

En esa transformación del capital, en ese acrecentamiento de la riqueza pública marcada está la colaboración de tres factores: el Ministro autor de los proyectos de ley, aprobados por el Gobierno; las Cortes, que han de discutirlos y votarlos; los Ingenieros de Caminos, que han de aplicar las leyes sancionadas, como representantes del Estado en unión de las comarcas interesadas.

La primera labor está hecha y, á nuestro juicio, sobre firmes bases y con la orientación debida; representa impropio trabajo, sinceridad en la exposición y energía en la propuesta de sus medidas radicales.

Merece sincero aplauso que con entusiasmo tributamos á D. Rafael Gasset, uniéndonos á la manifestación hecha por la Comisión central de la Asociación de Ingenieros de Caminos, que así lo ha expuesto en reciente visita hecha al Sr. Ministro.

En las Cortes el efecto producido, reflejado por la prensa, es muy bueno. Casi podemos decir que se esperaba llegase este instante. El ambiente era propicio. Se reconoce la necesidad de la reforma integral propuesta y de auxiliar la iniciación de su acometida con el moderado crédito pedido.

Á nuestro entender, la discusión se mantendrá á gran altura, penetrados todos de la importancia del problema, y descartada de toda idea de partido, se hará patria.

En cuanto al país, confiamos en sus fuerzas y sus iniciativas; la frialdad que originan los desengaños de propuestas que tanto tardan en llegar á ser realidades, el cambio de marcha que exige de él contribuya en algo, hará quizá que la arrancada sea al principio lenta; pero ha de conquistar adeptos la propaganda incesante de que no se trata de quiméricas ilusiones, tantas veces ofrecidas por los Gobiernos, sino de realidades palpables, y sobre todo la propaganda por el hecho, la que entra por los ojos con la obra ejecutada por quienes, rompiendo la marcha, se aprovechen primero de las ventajas concedidas.

A los Ingenieros de Caminos corresponde principal papel que desempeñar en esa obra de resurgimiento nacional. Ellos, representantes del Estado por una parte, y en relación directa con los pueblos por otra, son los que han de fundir los anhelos y esfuerzos de estas dos manifestaciones de la Nación: del Estado, en que se une el auxilio de todos los contribuyentes, y de las comarcas interesadas, en que se acumula la necesidad de mejoras de vida del país todo.

Del entusiasmo que por la lucha poseen, de sus iniciativas muchas veces demostradas, de su celo bien probado en épocas parecidas de trabajo, aunque no de recursos, no cabe hablar. Ahí está en el pasado su ejecutoria escrita con granito y á través de la roca con trazos indelebles, sobre el territorio español; ahí en la época moderna los impulsos colectivos para desarrollar en breve plazo la iniciación de nuevas obras; no se trata ahora de esas premuras, pero sí de esa constancia y de esa firmeza, de que han dado gallardas pruebas y las seguirán dando desde el puesto de honor que ocupan en la reconquista de nuestro territorio, para arrancar de la postración, en que viven, muchas comarcas. En ellos, pues, cabe confiar para el acometimiento con valentía de la empresa que se demanda; así lo ha manifestado la Comisión central de la Asociación al Sr. Ministro.

De la propaganda en el país nos hemos de encargar la prensa y cuantas entidades estén más en contacto con él. Nosotros en nuestra esfera ocuparemos nuestro puesto, y esperamos que harán lo propio quienes puedan difundir más el eco de su voz en el lugar que ocupan en la acción social moderna.

Escritos estos comentarios generales al correr de la pluma, en otros números más despacio examinaremos los proyectos, seguiremos su discusión en las Cortes y recogemos las impresiones del país. Por hoy conste la nuestra general que la rápida lectura de los proyectos nos sugiere; se implanta un cambio de marcha en la ejecución de las obras públicas para restablecer el equilibrio de ellas entre sí y para equilibrar las fuerzas del Estado con las de las localidades interesadas, ya que este siglo XX ha de ser el de las obras de interés local; los muchos pocos en lugar de los pocos muchos, y se dan medios para implantar su iniciación.

Por la rectificación de marcha en unas y la implantación de otras hemos batallado largos años en esta REVISTA. Celebremos y aplaudimos estos nuevos rumbos.

Á continuación copiamos los citados proyectos de ley:

CARRETERAS

Á LAS CORTES

Las luchas pasionales propias de toda época constituyente, ampliadas por el espíritu romántico de la raza, otorgaron durante largo plazo subalterna condición á los problemas capaces de vigorizar nuestros elementos materiales.

En aquellos instantes donde se ha considerado ultimada la evolución de las ideas y estable el régimen político, hemos vuelto la vista hacia los síntomas evidentes de anemia nacional, hemos deplorado el rezago alarmante de nuestra vida económica, y á esa hora todo han sido grandes propósitos de una enmienda definitiva, de un supremo esfuerzo que nos permitiera marcar el paso del andar europeo.

Después de la catástrofe colonial hasta el día no ha cesado nuestra lamentación. Los discursos, los artículos de los periódicos en tal sentido se cuentan por millares; pero sigue la realidad en olvido y las tierras casi intactas.

El Gobierno, por lo mismo que tiene la firme resolución inscrita con gruesos caracteres en su bandera de consagrar incesante cuidado y los recursos indispensables al desarrollo de la riqueza pública, quiere economizar cuanto esté en su mano de gastos de papel y de tinta, así como el trabajo de los taquígrafos parlamentarios.

Creo, sí, que es obligado iniciar la empresa de nuestra reconstitución, siempre diferida por unos u otros motivos. Hablábamos de comenzar un período constructivo capaz de incorporar a las Naciones que avanzan hoy, nos fuerzan al comienzo de esa labor necesidades defensivas. Ó erguirnos para sumarnos á Europa ó consentir que nos desangre América. En aquel Continente quisimos emplear el último hombre y la última peseta á la hora de la guerra; estorbemos que á la hora de la paz y sin las gallardías históricas de la lucha se cumpla tan doloroso programa.

Hay en nuestra vida pública hombres de gobierno que no estiman tan avanzada la dolencia, y, por consiguiente, no juzgan que el remedio debe venir con aquel sacrificio del Erario y con aquellos apremios de tiempo solicitados en estos proyectos que el Ministro que suscribe tiene la honra de someter al Parlamento.

Con todo el respeto debido á intelectualidades prestigiosas habrá de sustentar el Gobierno que ciertos optimismos se fundan en un notorio desconocimiento de la vida española. Quienes de ella recogen el ambiente científico de las Academias, el brillo oratorio de nuestras Cámaras, el arte del Museo del Prado, el arte del Teatro Real, el majestuoso boato de nuestra Corte y el confort de nuestro sudexpreso en su viaje desde Madrid al Pirineo francés, piensan que existe notoria hipérbole cuando se nos supone en deplorable situación de atraso. Y es que esas contadas manifestaciones de progreso, esos reflejos del moderno vivir, no son España, son, en su mayoría, tanteos invasores que rompen nuestras fronteras.

Lejos, muy lejos del sudexpreso aparecen 4.500 pueblos españoles sin otra noción de camino que los utilizados en la época de Alfonso el Sabio, quien dijo ó hizo decir: «Y es mucho el daño para mercaderes la falta de sendas en los más lugares del Reino.» Sin sendas quedan 4.500 lugares del Reino, esperando, sin duda, el camino que habrá de establecer el aeroplano. Contrasta con la ciencia académica nuestra estadística al exhibir por millones el analfabetismo, y en cuanto á las noches de turno elegante en el Regio Coliseo, aquel consorcio de hermosuras y riquezas no logra hacer olvidar que acaso á la propia hora llenan los malecones de un puerto familias y aun pueblos que aguardan, ateridos de frío los cuerpos y amargados por el desaliento los ánimos, el trasatlántico que los conduzca á nuevas tierras y á patrias nuevas donde el llanto del hijo hambriento se acalla con pan.

La dolencia es, por tanto, grave, y el remedio tiene que ser acomodado á ella, así en intensidad como en presteza.

No son estas líneas un sollozo escrito; quieren ser una invocación á la energía española, y si á ello alcanzara la fe del que escribe, un canto á la esperanza.

Nuestro resurgimiento en orden á los intereses materiales exigen dos rectificaciones inmediatas. Es la primera aquella que en vez de negar los medios propulsores del trabajo los otorgue con largueza, si bien al propio tiempo asegurando la eficacia

del dispendio. Es la segunda un preciso, un indispensable cambio de cauce para los gastos en las obras públicas, así en los extraordinarios como en los permanentes.

¿Cómo hemos procedido durante la última centuria? Hemos construido una red de ferrocarriles de vía ancha que arrastran vida lánguida y un vasto plan de carreteras, ó caminos de vía ancha también, con poco tráfico muchas de ellas, y con tales reducciones en la consignación para conservarlas, que resultan en buena parte inútiles, dadas las enormes exigencias del automovilismo, y á las veces inservibles hasta para el mismo tráfico agrícola é industrial. Y se ha atendido al alumbrado y balizamiento de las costas, aún imperfecto, y á la construcción de numerosos puertos, en su mayor parte sin terminar.

Hemos construido 44.000 kilómetros de carreteras, 5.000 más que Francia, el pueblo de mayor riqueza de Europa. En cambio éste cuenta con 600.000 kilómetros de caminos vecinales. ¿Es, por ventura, que no necesitamos nosotros, país pobre, de esas modestas vías de comunicación? Claro es que sí; lo que acontece es que resultaba lo más agradable, más cómodo y hasta más político satisfacer el deseo de Diputados y Senadores, echando sobre las espaldas, poco firmes de nuestro Tesoro, una pesada, una enorme carga de construcción (1.300.000.000 de pesetas sólo en carreteras) y unas cifras que notoriamente no puede asignar para su arreglo.

De donde resulta un gasto desproporcionado primero, y unos caminos casi intransitables después. Á tales desastres conduce un procedimiento erróneo.

Y siendo esto tan evidente, tan objetivo, ¿lo hemos acaso rectificado? Antes al contrario, hemos hecho un nuevo plan de carreteras para construir otros 42.000 kilómetros. Importa que el país conozca lo que sería preciso para ejecutarlo. Un plazo de cincuenta años y 1.200.000.000 de pesetas.

Es, pues, de toda urgencia, de toda necesidad atajar el absurdo para hacer un mejor empleo de los recursos del país, y á tal fin se somete á vuestra deliberación y vuestro voto, como primer proyecto, uno donde queda ultimada la construcción de carreteras, podando el plan de los 42.000 kilómetros, con economía tan enérgica, que sólo quedan por construir 7.000, y eso por las razones que se expresan en el preámbulo correspondiente.

El sistema funesto de organizar las obras según lo demanda el influjo político, aparte de injustas pretericiones para ciertas comarcas no asistidas de una primera figura parlamentaria, ha producido el daño que acabamos de ver.

De ese pernicioso sistema hemos hecho otras aplicaciones; examinemos rápidamente lo acaecido en relación con los puertos. Todos los países, aun los de vida económica más poderosa, Inglaterra, Francia, Alemania, han concentrado su esfuerzo en construir, por altas razones políticas, militares ó comerciales, cuatro, seis ú ocho grandes puertos. España, nuestra pobre España, tiene ya, entre los que están en construcción y los que figuran en el plan, 138 puertos. Y es que estimamos, sin duda, un verdadero acierto lo ejecutado en las carreteras, y hemos seguido puntualmente el ejemplo. Donde el interés electoral lo ha exigido, se ha comenzado un puerto.

Con tal procedimiento naufragarían, no llegarían á puerto los presupuestos de los países más poderosos.

De ahí la lentitud en la construcción de esas obras. En el proyecto de ley sobre las obras de puertos y en las proposiciones que regulan su inspección, donde se establece la posible enmienda del mal, veréis, Sres. Diputados, cuán inadmisibile es el *statu quo*: veréis cómo hay puerto donde se colocan cada año más funcionarios en las Juntas que piedras en el mar.

Y como si todo ello no fuera suficiente, erróneo, todavía avanzamos más y más en el camino del absurdo, que conduce por modo inexcusable al fracaso.

Iniciamos ahora la construcción de ferrocarriles secundarios; apenas si se trabaja en algunos, pero ya nos hemos dado traza para formar un plan de 10.400 kilómetros; así en los puertos, como en las carreteras. También á este importante extremo al-

canzan las reformas y la corrección legislativa que se os propone. A juicio, por tanto del Gobierno, la política conveniente en materia de obras públicas, estriba: primero en la iniciación de un vigoroso período constructivo, que alcance al país entero, con caracteres de generalidad y de justicia distributiva, mediante recursos extraordinarios; segundo en la completa, total variación de los cauces por donde circula el dinero del contribuyente en materia de obras públicas.

En relación con el primer enunciado, sométense á vuestro acuerdo los proyectos de ley de obras hidráulicas, de repoblación forestal, de caminos vecinales; afectan al segundo los del término del plan de carreteras, el de organización y régimen de las obras de puertos y la reforma de la ley de Ferrocarriles secundarios.

También se os someten modificaciones en la ley de Expropiación forzosa, imprescindibles á la hora de emprender una labor intensa de las obras públicas para poner diques á codicias inadmisibles, y que supone una traba para la acción que debe ejercitar el Estado.

Cuanto al aumento de regadío en España, de cuyas ventajas obtenidas en obras recientes se hace referencia en la exposición de motivos, conviene establecer el principio de que los proyectos aparecerán en estrecho vínculo, con ciertas consideraciones, relativas al impulso general de la riqueza del país. Uno de los propósitos del Gobierno al iniciar gran número de trabajos, que la mayoría de la Nación solicita y anhela, es el de contener la poderosa corriente emigratoria. Pues bien, como las tareas para los ferrocarriles secundarios, para los puertos, para la repoblación forestal, que han de iniciarse merced al presupuesto extraordinario, concluirán al cabo de algunos años, y, por consiguiente, quedarán ociosos gran número de braceros, el Gobierno tiene presente esta consideración y hará de modo que se terminen las obras hidráulicas, para que sus zonas regables puedan ocupar número superior al de jornaleros empleados en las citadas construcciones. Se trata de arbitrar, merced á semejantes cuidados, pan para hoy y pan y medio para mañana.

Las obras de riego son un número importantísimo, en opinión del Gobierno, para el crecimiento de nuestra productibilidad, mas no cabe pensar en ellas aisladamente, sino en unión de numerosos é intrincados problemas.

Nuestro deficiente sistema circulatorio ó de viabilidad, por efecto principalmente de la carencia de caminos vecinales, exige que no se inicie ninguna construcción hidráulica sin estudiar cumplidamente la salida de los productos.

Por tales razones, esta empresa que acomete el Gobierno tiene un carácter de armonía entre todas las obras, á fin de crear un mecanismo que estimule la riqueza de la tierra con engranajes de exactos ajustes. Hay que iniciar un movimiento acompañado, seguro y firme.

Así la repoblación forestal, esa aunque lenta, inapreciable condición de producto en España, habrá de seguir el curso de aquellas corrientes de agua continuas ó discontinuas que se utilicen en el regadío para repoblar las cuencas y defender de los aterramientos en cuanto sea dable los embalses que se proyectan.

Los caminos vecinales, ese magno problema español, sin cuya solución, con sudexpresos y con Academias científicas y con Parlamento elocuente, buena parte de España seguirá como encerrada y presa con las cadenas que se forjaron en la Edad Media, debe recibir impulso inmediato, considerable é incesante.

Remedemos en lo posible esa funesta equivocación de llevar arrastrando un país que pretende ser progresivo y moderno 4.500 pueblos medioevales, 4.500 pueblos sin caminos.

Desdenes que sólo nosotros tenemos para estudiar estos problemas que atañen á la riqueza, á la productibilidad, á la Geografía, al vigor físico de la Nación, y errores tan considerables como los enumerados de haber reducido nuestra iniciativa á construir lo que España toda llama carreteras parlamentarias, traen aparejadas las dificultades de que se ha hecho mérito. Ellas embarazan un rápido auge de nuestra potencia agronómica,

pero no lo hacen imposible. Es asunto de estudio, de perseverancia, de voluntad.

No reflejaría esta exposición de motivos el espíritu del Ministro que se honra sometiendo su labor á vuestro patriotismo, á vuestro saber y á vuestra inteligencia, si apareciera como lacrimosa lamentación; no, se advierte con dolor, es cierto, que este sol encendido de nuestra patria agosta á veces prematuramente el campo; pero ese mismo sol nos otorgará las calorías necesarias para convertir las vegas que podamos regar en trozos de las Indias que lo produce todo, donde crece aquello que á precios tan altos paga el sibaritismo europeo.

Grandes románticos, á fuer de meridionales, hemos abandonado la tarea que reconstituye un pueblo; pero bien se advierten ya las ansias nacionales de remediar nuestra anemia. No hay sino tener el oído atento á los ecos de las Cámaras de Comercio, de los Centros productores, de los Sindicatos, y se echará de ver un notorio propósito de mejora, una evidente solicitud para que apliquemos tiempo, esfuerzo y recursos á estos que parecen secundarios menesteres de la política, capaces, sin embargo, de redimirnos de la pobreza en que nos encontramos.

Y la raza que supo combatir siglos enteros, sabrá trabajar permanente y salvar las causas debilitantes con tenacidad de labor, convencida de que así como el hierro no se asimila á la sangre sino muy lentamente, la tierra española no habrá de asimilarse el hierro sino en la acción lenta, también del arado, del pico, del azadón, del barreno.

Solicita el Gobierno vuestro concurso inapreciable para una empresa que considera redentora, os presenta una meditada ponencia que vosotros sabréis limpiar de sus muchas imperfecciones; pero os pide rapidez en el estudio, acumulación de esfuerzos, para que pronto, muy pronto, 500 ó 600 comarcas españolas, martilleen en las obras públicas con el intento de que, tan formidable y estruendoso ruido, despierte el espíritu hispano, hace tiempo dormido.

Nuestro pueblo no perderá sus abstracciones de pensamiento; no olvidará, ni hay por qué, sus leyendas; pero decidle que las cante al ritmo del trabajo y veréis cómo España se desentumece, se levanta y anda.

La situación actual del plan de carreteras del Estado exige la cifra de 25 millones de pesetas para su reparación, bien entendido que esa cifra no es ni con mucho la que sería necesaria para que toda la red de carreteras lograra el estado que exigen las necesidades públicas.

El Estado español ha empleado en la construcción de carreteras un capital que alcanza 1.300.000.000 de pesetas. Esta enorme cifra da la idea de lo que es necesario gastar para que ese sacrificio no resulte en su mayor parte estéril. El número de kilómetros de las carreteras construidas y en construcción alcanza la cifra de 44.113 kilómetros (construidos) y 6.489 kilómetros (en construcción). Será conveniente observar lo que en igualdad de casos gastan en conservación los principales pueblos de Europa.

Francia, con extensión superficial de 536.000 kilómetros cuadrados y población de 39 millones de habitantes, con un plan de carreteras á cargo del Estado de 38.179 kilómetros, consigna para conservación por kilómetro y año 926 francos.

Rusia europea, con extensión de 5 millones de kilómetros cuadrados y 100 millones de habitantes; con un plan á cargo del Estado de 13.421 kilómetros y 34.729 que inspecciona, pero cuya conservación corre á cargo de los Municipios, consigna para su conservación anualmente, por unidad, 1.035 francos.

En Inglaterra no tiene el Estado á su cargo las carreteras, y la red de los Condados, que es la equivalente, es de unos 46.800 kilómetros para una superficie de 314.000 kilómetros cuadrados y población de 44 millones. Consigna cantidades para el servicio de conservación, según los distintos Condados: en el de

Essex, 4.160 francos; Lancaster, 6.000, y en los Condados próximos á Londres, el aumento de gastos de conservación, con relación á estos tipos, llega hasta el 35 por 100.

El Estado belga tiene un plan de 7.840 kilómetros, con superficie de 29.000 kilómetros cuadrados y población de 7 millones. Consigna para la conservación, por unidad kilométrica y por año, 818;60 francos.

Deduciendo el promedio de lo que cuesta la conservación de carreteras á esos pueblos ya citados, se obtendrá que Francia gasta 926 francos por kilómetro y año; Rusia europea, 1.035 francos; Inglaterra, variable, según los distintos Condados, llegando hasta más de 6.000 francos por kilómetro y año; Bélgica, 818 francos.

Veamos ahora lo que se ha gastado y gasta por el Estado español en la conservación de sus carreteras.

España, con superficie de 490.965 kilómetros cuadrados, y población de unos 19 millones de habitantes, ha construido más de 44.000 kilómetros; tiene en construcción 6.489, y consigna en su presupuesto actual la cifra de 21.167.275 pesetas para mano de obra y material de conservación y reparación, resultando un coeficiente medio de conservación, por kilómetro y año, de 480 pesetas.

La elocuencia de estas cifras nos enseña que, á pesar de cuanto viene la malicia y la ignorancia, obscureciendo el reconocimiento de la verdad, se ha realizado un verdadero esfuerzo de labor y de competencia por el dignísimo Cuerpo de Ingenieros de Caminos, para sostener la red de carreteras españolas en el estado de explotación y tránsito en que se encuentran.

Pero los milagros no se realizan ya en nuestros tiempos, y como se le debe al Parlamento y á la opinión íntegra la verdad, es deber del Ministro que suscribe hablar con claridad y rudeza para que el contribuyente sepa que estos 25 millones de pesetas que han de dedicarse íntegramente á la reparación de las carreteras son absolutamente necesarios, y que el no emplearlos sería tanto como hacer estéril el enorme sacrificio que se impuso al Estado español.

Escogiendo un presupuesto de la época en que la paz pública hacía posible sacrificios del Tesoro, el de 1888-89, por ejemplo, se ve que entonces para conservar y reparar los 29.000 kilómetros que teníamos, se empleaban 22 millones de pesetas; de entonces acá España ha aumentado su red de carreteras en más de 15.000 kilómetros, y á pesar de eso el presupuesto vigente otorga para ambos conceptos la cantidad de 21.167.275 pesetas, es decir, que en aquella época el promedio era de 750 pesetas por kilómetro y hoy el promedio alcanza á 480. ¿Es posible sostener un estado de cosas como el presente?

Demostrado lo imprescindible de la reparación y el acertado uso que para la prosperidad pública suponen los 25 millones de pesetas que el Ministro pide para reparaciones exclusivamente, procede, en un orden lógico y de justicia, informar al Parlamento del plan que se ha de seguir para el empleo adecuado de esa cifra. Sería un disparate dejar al azar de las exigencias políticas la distribución de estos 25 millones, y el Ministro que suscribe está resuelto á proceder enérgicamente, imponiendo un plan lógico en la distribución para que el esfuerzo no sea infructuoso. Para ello, la Dirección de Obras públicas, por sus órdenes competentes, trazará un plan radial que comprenda la reparación de todas aquellas carreteras que ponen en comunicación los centros agrícolas, fabriles y comerciales de la Península, dotando á las grandes capitales de todos los medios para que sean reparadas las carreteras de mayor circulación y tráfico. Dentro de este orden procederán las Jefaturas á señalar las que consideren necesarias de su jurisdicción para completar este plan, y en la distribución equitativa ha de llegarse con mayor largueza allí donde hasta ahora se procedió con más cortedad para que no tuerza la política con sus influencias el esfuerzo del contribuyente. Dentro de este plan procederá la Dirección de Obras públicas del mismo á trazar el circuito que se hace absolutamente necesario en nuestro país, para que el turismo cosmopolita en-

cuentre los adecuados medios para recorrer nuestro país, lleno todo él de monumentos y recuerdos históricos de importancia mundial.

El movimiento de trabajo en España, merced al plan que se propone, ha de ser grande, las ventajas considerables de instante y mayores todavía en un porvenir cercano; pero no se obtiene el progreso material de un pueblo sin sacrificios previos, como no hay cosecha sin la merma del granero á la hora de sembrar.

Los recursos de carácter extraordinario que se solicitan para esta labor de impulso general y armónico á riegos, caminos, puertos, faros y balizas, servicios agronómicos, montes y reparación de carreteras ofrecerán el máximo de rendimiento y provecho, distribuidos en la siguiente forma:

Construcciones hidráulicas, 105 millones; caminos vecinales, 50; puertos, faros y balizas, 55; repoblación forestal y material de granjas agronómicas y construcción de edificios para estas enseñanzas, 30; reparación de carreteras, hoy casi inservibles, donde el Estado empleó grandes sumas, 25; expropiaciones, deuda que ha contraído el Erario público y que comprende á millares de terratenientes, 20; ferrocarriles transpirenaicos, á cuya construcción nos obligan el honor y la utilidad, ya que se trata de cumplir un compromiso internacional y de procurar salida á los productos de extensas comarcas, 30 millones. Para iniciar y realizar en su mayor parte el encauzamiento del Manzanares, 5 millones.

En los proyectos correspondientes se explica con el pormenor necesario la inversión de estas sumas.

Por las razones aducidas en la precedente exposición de motivos, habréis visto, Sres. Diputados, que constituye cimiento indispensable de cualquier propósito reorganizador la urgencia de poner término á la construcción de carreteras.

Costa, el sabio é ilustre patricio que acertó á fundir en su cerebro privilegiado el espíritu del filosofismo político con el conocimiento de las realidades españolas; Costa, el estudiante de toda la vida, adorador del libro, pero enamorado de la tierra, nos decía hace años: «Acabad con esa carretera parlamentaria que nos arruina y comenzad á trazar vías modestas que lleguen á todas partes.»

Tal pretende realizar el Gobierno, y como estima que nada sano ni eficaz habrá de lograrse, si no se opera una radicalísima transformación en nuestro vicioso sistema de construcciones, se suprime, mediante esta ley, el plan de carreteras del Estado que ha venido formándose, precisamente con ausencia de todo plan y merced á la superfetación de una serie inacabable de proposiciones de ley que no guardan unas con otras el menor concierto.

Así hemos incluido en ese plan, á más de los construídos 42 000 kilómetros, cuyo término exigiría más de medio siglo y un número de millones notoriamente superior á nuestra potencia económica.

Al establecer un punto final en lo que el Gobierno considera abusivo (en cuanto no responde á motivos de equidad entre las diversas provincias) y absurdo (dado que es la negación de todo plan por carecer de método), no puede hacerse de tal modo que deje en el acto el Estado de construir una sola carretera.

Las hay en ejecución y esas es forzoso concluir las en buena parte, que no deberán sustituirse por camino vecinal; las hay de evidente necesidad, por tratarse de comarcas olvidadas de los Poderes públicos; las hay de carácter nacional, que no cabe dejar en abandono.

En una palabra: males tan inveterados no se remedian en un día, pero sí cabe marcar en un día de triunfo del buen sentido un plan curativo.

Del vastísimo plan actual se cercena una gran parte; con los 7.000 kilómetros que se respetan, será preciso liquidar todo un pasado de errores para adscribir, concluídos que sean los recur-

sos de las carreteras, á otras obras de positiva ventaja para la riqueza nacional.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—*Rafael Gasset.*

Proyecto de ley sobre carreteras del Estado.

Artículo 1.º Desde la promulgación de la presente Ley, queda suprimido el plan general del carreteras del Estado establecido por la actual legislación de Obras públicas.

Art. 2.º A partir de dicha promulgación, tan solo correrá de cuenta del Estado el estudio de proyectos, construcción, conservación ó reparación de las carreteras ó secciones de carreteras que estuvieren comprendidas en alguna de las categorías siguientes:

1.ª Las que se hallen terminadas ó incautadas de ellas el Estado.

2.ª Las que por cuenta del Estado se estén ejecutando por contrata.

3.ª Las que se incluyan en la relación á que se refiere el artículo siguiente.

Art. 3.º El Ministro de Fomento, oyendo al Consejo de Obras públicas, formulará una relación de las carreteras ó secciones de carreteras que, figurando en el suprimido plan de las del Estado, y hallándose sin construir, en construcción definitivamente paralizada ó en construcción por el sistema de Administración pertenezcan á algunos de los grupos siguientes:

1.º Secciones ó trozos destinados á suprimir soluciones de continuidad entre partes existentes, ó cuya construcción se halle contratada, siempre que sean necesarios para que dichas partes separadas puedan llegar á prestar la utilidad debida.

2.º Secciones ó trozos destinados á enlazar los extremos de las partes ya construídas ó contratadas con otras carreteras, con estaciones de ferrocarril ó con poblaciones existentes, con tal de que estas prolongaciones se hallen comprendidas dentro de los itinerarios de las carreteras á que dichas secciones ó trozos correspondan y sean necesarias para que las partes ya construídas ó contratadas lleguen á prestar la utilidad debida.

3.º Carreteras ó secciones de carreteras que, complementando las redes, construídas ó en construcción, de vías de comunicación del Estado, tengan por objeto enlazar con ellas comarcas extensas desprovistas de caminos ordinarios, servir corrientes importantes de tráfico ó llenar otras necesidades de carácter nacional que no pueden satisfacerse con la construcción de caminos vecinales.

La longitud total de carreteras comprendidas en la relación no podrá exceder de 7.000 kilómetros. En ella habrán de figurar preferentemente las secciones ó trozos incluídos en los grupos primero y segundo anteriores, completando la longitud indicada con las carreteras que se consideren más necesarias del grupo tercero.

La relación, dentro del plazo de tres meses, contado á partir de la fecha de esta Ley, habrá de ser definitivamente aprobada por Real decreto, previo acuerdo del Consejo de Ministros, sin que posteriormente pueda ser objeto de modificación ni adición alguna.

Art. 4.º No obstante lo dispuesto en el art. 2.º anterior, podrá el Ministro de Fomento continuar la construcción de carreteras que al tiempo de la promulgación de esta Ley estuviera ejecutando el Estado por el sistema de Administración; pero una vez aprobada definitivamente la relación de que trata el artículo anterior, habrán de suspenderse tales trabajos cuando las carreteras correspondientes no figurasen en ella, sin perjuicio de que las obras realizadas sean aprovechadas en el establecimiento de caminos vecinales.

Desde la promulgación de esta Ley hasta que sea aprobada la relación á que se refiere el art. 3.º, no podrá emprenderse la construcción de ninguna nueva obra de carreteras del Estado.

Art. 5.º Quedan subsistentes todas las disposiciones de la

vigente legislación de Obras Públicas en cuanto no se opongan á las contenidas en la presente Ley.

Para la aplicación de ésta, el Ministro de Fomento, oído el Consejo de Obras Públicas, adoptará las medidas que sean necesarias.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset*.

CAMINOS VECINALES

Á LAS CORTES

Parece vicioso consignarlo, pero debiera ser extremo conocido de todos los españoles. Frente á 38.000 kilómetros de carreteras del Estado que tiene Francia, ostentamos nosotros 44.000; frente á 600.000 kilómetros de caminos vecinales con que cuenta Francia, aparecemos nosotros con 20.000 kilómetros de rudimentarios, deplorables caminos vecinales, sin encontrar compensación en las carreteras provinciales, que no suman 7.000 kilómetros, ante 38.000 de las departamentales francesas.

Es, por tanto, de inusitada, de inaplazable urgencia, que nos consagremos á salvar, en parte siquiera, la enorme abrumadora distancia. ¿De qué modo podremos lograrlo? Lo primero que importa señalar es que el Estado no puede hacer la fabulosa aportación de capitales que exigiría la construcción de los 250.000 kilómetros que pedía el insigne Costa. Sería preciso hablar de millares de millones; pero ¿es que en Francia, Italia, Alemania, Bélgica, se han construido por el Estado tales obras? Bien sabido es que no. Se han mancomunado los esfuerzos del Gobierno central, de la provincia y del Municipio, y así dieron cima á esa admirable labor que no deja sin vínculo de comunicación material á ningún pueblo de algún vecindario. Es empresa superior á las potencialidades del presupuesto más vigoroso. Se dirá: ¿queda, por tanto, otro procedimiento que el seguido en aquellos países? No hay otro; es cierto. Pero en España, cuán grandes dificultades encontramos para imitar esos ejemplos.

Entre nosotros no hay Haciendas locales, y, por consiguiente, no será mucho lo que las provincias puedan aportar, aun tratándose de las que gozan de una administración más vigilante y más pura. ¿Cómo sin recursos construir? ¿Cómo sin recursos conservar caminos? ¿Cómo llevar al Estado, con carácter permanente, una carga insostenible? ¿Cómo no acudir, desde luego, á la imprescindible urgencia del camino vecinal?

Tal es la cuestión, y á juicio del Gobierno, en tanto que no se resuelva y adquiera carta de naturaleza la práctica de la recaudación y administración de la Hacienda local, problema que se inicia en la ley de Exacciones locales, es forzoso utilizar un procedimiento transitorio que no detenga las obras, pero que las guíe, desde luego, por el cauce que en definitiva han de tener.

Y á tal fin se os propone por el Ministro que suscribe el proyecto de ley de caminos vecinales. La necesidad de estas económicas y utilísimas vías de comunicación es tal y tanto el afán de poseerlas en los pueblos, que aun sin recursos, aun sin Haciendas locales, cuando se les han dirigido requerimientos desde el Ministerio de Fomento, llegaron por millares las ofertas, que en algunos casos se han convertido en hermosas realidades.

Se dirá que no todas las Diputaciones que contrataron con el Estado han cumplido sus compromisos. Es cierto; pero no lo es menos que algunas, las de Valencia y Valladolid entre ellas, no lograron que les fueran recibidas en dependencias algunas del Estado las sumas que quisieron entregar en cumplimiento del concierto que pactaron.

Y si varias provincias, once por lo menos, hicieron puntualmente sus aportaciones cuando carecían de verdaderas fuentes de ingreso, ¿no indica esto cuánto podrá lograrse el día en que aparezcan dotadas de una Hacienda, de unos elementos de que hoy no disponen?

Esta ley trata de vencer las dificultades de momento y de allanarlas de un modo permanente en lo futuro, creyendo que

en un plazo breve el magno problema de las Haciendas locales habrá encontrado solución; quiere entre tanto construir caminos vecinales. Busca, desde luego, el auxilio de las comarcas. Hoy esa aportación tendrá que ser exigua, pero irá aumentándose mañana con arreglo á la cuantía de los recursos que tengan las comarcas.

De esta suerte no se quebranta el principio de tales obras; se construyen merced al trabajo unido, á la labor mancomunada, como se hicieron en todas partes, y así no se demora el comienzo de esos indispensables caminos.

En ese período de transición, el Gobierno quiere que tengan reciprocidad y favorable acogida cualquier propósito regional de adelanto y de mejora. ¿Hay Diputaciones que cumplieron sus contratos y quieren perseverar en la labor ampliándola?

No hallarán sino facilidades. ¿Existen Municipios? Son innumerables, que por sí dirigen ofrecimientos. Abiertas deben encontrar las puertas del Ministerio de Fomento. ¿Quieren algunas Asociaciones de propietarios, Sindicatos agrícolas ó de riegos que se tracen caminos para facilitar la exportación de sus productos? Adjunten á la solicitud aquellos auxilios en terreno, en brazos, en acopios, en acarreos, en todo ello, ó en aquella parte que racionalmente puedan, y si este proyecto de ley alcanza vuestro voto, señores Diputados, los caminos se harán. Ello requiere la cooperación de todas las energías disponibles y el empleo de procedimientos diversos que la experiencia ha consagrado como eficaces, huyendo de uniformismos á menudo inaplicables á las condiciones que la realidad ofrece.

En síntesis, mientras podamos seguir el procedimiento francés y belga, incluso con respecto á la cuantía de las aportaciones, el Gobierno quiere que no quede sin amparo, sin ayuda el más leve anhelo de contribuir una comarca á su redención material.

Á tal fin se establece una gradación de subvenciones para ayudar más á los pueblos que no puedan, y se facilitan á éstos anticipos de fondos, como se ha hecho en Francia y en otros países, como hemos realizado nosotros en la provincia de Guipúzcoa.

La experiencia tiene acreditado que merced al mencionado procedimiento se construyen con mayores celeridades los caminos.

Los caminos se idearon para unir los pueblos, y esa unión será tanto más hermosa entre nosotros que hemos empleado años y años en lo que separa, en lo que divide, en lo que desata los vínculos de la fraternidad; de ahí las guerras civiles, de ahí las inacabables controversias políticas.

Los caminos atan, los caminos unen, pero unen con más estrecho lazo cuando se han dado cita para construirlos el voto de las Cámaras, la ciencia del ingeniero, los recursos del Estado y del Municipio, el dinero del rico y los brazos del pobre. Entonces se habrán unido dos pueblos, pero con ellos muchas voluntades, reflejo de una sola y suprema: la voluntad de España, que quiere ver á sus hijos juntos y empuñando, en vez de las armas de la discordia, los útiles del trabajo, que sirven de emblema á las santas y honradas labores de la paz.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—*Rafael Gasset*.

Proyecto de ley de caminos vecinales.

CAPÍTULO PRIMERO

DE LOS CAMINOS VECINALES EN GENERAL

Artículo Primero.

1.º Se considerarán como caminos vecinales, á los efectos de la presente Ley, los caminos carreteros de interés público establecidos en condiciones económicas que no sean de cargo exclusivo del Estado, de las provincias ó de los Municipios.

2.º El Estado podrá auxiliar la construcción ó habilitación, reparación y conservación de esta clase de vías, ó tan sólo de

puentes en ellas situados, con subvenciones y anticipos, que en ningún caso se destinarán a la adquisición de terrenos que con las obras hayan de ocuparse.

3.º Las disposiciones de la presente Ley no son aplicables a las provincias Vascongadas y Navarras.

CAPÍTULO II

SUBVENCIONES

Artículo 2.º

Tabla de subvenciones.

1.º Las subvenciones que conceda el Estado para la construcción de caminos vecinales, se regularán por una tabla que fije su cuantía en un tanto por ciento del coste de las obras, estableciéndose al efecto tres ó más categorías de Municipios en relación con la contribución total que pagan al Estado.

2.º Los caminos vecinales destinados a enlazar pueblos que no tengan carretera, camino vecinal subvencionado ni estación de ferrocarril, tendrán derecho de un aumento de 20 por 100 en la subvención que fije la tabla.

Artículo 3.º

Reparto del crédito de subvenciones del Estado.

1.º La cantidad que el Ministerio de Fomento asigne cada año con arreglo a los créditos legislativos autorizados para subvencionar la construcción de caminos vecinales, se distribuirá entre las distintas provincias en razón inversa de la longitud de carreteras de todas clases y caminos vecinales subvencionados que se hallen contruidos relativamente a la superficie y número de habitantes de aquéllas.

2.º De la cantidad que de esta suerte se asigne anualmente a cada provincia, se destinará la parte necesaria para atender los compromisos contraídos en años anteriores, y lo restante se distribuirá en proporción a las peticiones de subvención que se formulen con arreglo a cada uno de los dos sistemas que para obtenerla establece esta Ley en el artículo siguiente.

Artículo 4.º

Sistemas de subvención.

1.º La subvención del Estado podrá concederse:

a) A las Diputaciones provinciales y Mancomunidades de Municipios de más de 20.000 habitantes que celebren al efecto contratos con el Estado, rebajando para cada camino en un 20 por 100 la subvención que figure en la tabla. Si el Estado fuese la entidad constructora, no invertirá en cada año más del doble del valor de la fianza que habrán de constituir la Diputación ó la Mancomunidad, pudiendo sustituirse por obra ejecutada por estas Corporaciones en caminos que sean objeto del contrato.

Anualmente se practicarán las liquidaciones entre las partes contratantes respecto a los trozos terminados.

b) A los Municipios, Mancomunidades de menos de 20.000 habitantes, Sindicatos agrícolas, Comunidades de regantes ó de labradores, Sindicatos vecinales, constituidos por vecinos de uno ó varios pueblos, interesados en el camino, y demás Asociaciones análogas que, acudiendo a los concursos anuales que al efecto han de celebrarse, soliciten menos tanto por ciento de la subvención que les corresponda según la tabla y ofrezcan con sólida garantía mayor auxilio para la conservación. Si fuese el Estado el encargado de la ejecución directa de las obras, se considerará el exceso sobre la subvención como un anticipo, y se sujetará a las reglas que para éstos se establecen.

2.º Podrá también el Estado conceder subvenciones a las Compañías de ferrocarriles que con él celebren contratos para la construcción de varios caminos afluentes a las estaciones de sus

líneas ó que acudan para la construcción de uno de estos caminos a los concursos a que se refiere el párrafo anterior, con tal de que no hubiere ofertas directas de otras entidades. En estos casos podrá el Gobierno autorizar a dichas Compañías para establecer un recargo temporal sobre las tarifas correspondientes en las estaciones terminales de dichos caminos que compense el gasto realizado por aquéllas.

CAPÍTULO III

ANTICIPO DE FONDOS

Artículo 5.º

Clase de anticipo.

1.º El Estado podrá conceder a los Municipios y Mancomunidades anticipos de fondos para la construcción de caminos vecinales, reintegrables en el plazo de treinta años, por anualidades equivalentes al 5 por 100 de la cantidad prestada.

2.º Tan sólo a los Municipios comprendidos en la categoría inferior de la tabla de subvenciones que no tengan carreteras, ferrocarriles ni caminos vecinales subvencionados, podrá concederse, además de la subvención, el anticipo del resto del importe de las obras ó el anticipo de su coste total, si la construcción no hubiese sido subvencionada.

Artículo 6.º

Garantía de los anticipos.

1.º El reintegro de los anticipos de fondos de que trata el artículo anterior, se garantizarán bien con la aceptación por los Municipios de un recargo voluntario sobre las contribuciones territorial é industrial, que al no ser abonada a su debido tiempo la anualidad fijada cobrará el Gobierno en el siguiente año, bien con el establecimiento de hipotecas a favor del Estado sobre inmuebles ó con el depósito de láminas ó títulos de la Deuda, ó cesión de otros derechos del Municipio.

2.º Podrá un Municipio sustituir a otro para los efectos de prestar la garantía a que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 7.º

Reparto del crédito de anticipos.

1.º De la cantidad que el Ministerio de Fomento asigne cada año con arreglo a los créditos legislativos autorizados para los anticipos de fondos de que tratan los dos artículos anteriores, se destinará la parte necesaria para atender a los compromisos contraídos en años anteriores, y la restante se distribuirá con sujeción a las condiciones que fije el reglamento para establecer el orden de preferencia entre las entidades solicitantes, teniendo principalmente en cuenta la solidez de la garantía ofrecida y la fecha de la petición.

CAPÍTULO IV

RECURSOS DIRECTOS

Artículo 8.º

1.º Los Municipios utilizarán, para ejecutar las obras de caminos vecinales a que se refiere esta ley, el reparto vecinal y demás recursos autorizados por la ley Municipal, y además la prestación de transporte de uno a diez días al año, por los carros, coches y demás caballerías de carga, de tiro ó de silla pertenecientes a los vecinos que paguen más de 5 pesetas de contribución al Estado por cualquier concepto.

2.º Quedan autorizados los Municipios para emplear sus recursos en obras de caminos vecinales que se establezcan fuera del término municipal.

3.º Cuando un camino vecinal tenga forzosamente que atra-

vesar un término cuyo Municipio no quiera contribuir á los gastos de construcción importando éstos menos de la mitad del coste total del camino, se ejecutarán las obras con los auxilios que para ello ofrezcan los demás pueblos interesados, y con el producto de un recargo de una décima durante el tiempo necesario sobre la contribución que podrá imponer el Estado al Municipio que rehusase el pago.

4.º Si el Estado utilizase un camino vecinal para explotaciones forestales, mineras ó de cualquiera otra índole, contribuirá en la parte que le corresponda junto con los pueblos interesados, é independientemente de las cantidades que pueda entregar en concepto de subvención ó anticipo.

CAPÍTULO V

CONSTRUCCIÓN DE PUENTES ECONÓMICOS

Artículo 9.º

1.º Cuando la importancia del tráfico no consienta el establecimiento de otros medios más económicos para que los caminos vecinales salven los cauces de corrientes, se establecerán puentes que podrán ser subvencionados por el Estado por los conceptos siguientes:

a) Abono íntegro del gasto de cimentación.

b) Subvención que para la categoría correspondiente al Municipio de que se trate fije la tabla de subvenciones para el resto de la obra, hasta el límite de coste que por metro lineal de puente establezca el reglamento.

c) Parte del anticipo á que tenga derecho el Municipio, según su categoría, de la cantidad comprendida entre el límite citado y otro superior que fije el reglamento.

2.º El tipo de puente subvencionable será siempre el que con más economía satisfaga las condiciones indispensables para las necesidades del tráfico, debiendo el proyecto ser estudiado por el Estado.

3.º La construcción de puentes aislados, se hará en la misma forma indicada para los caminos.

CAPÍTULO VI

CONSERVACIÓN

Artículo 10.

1.º Hasta que considere el Gobierno que los Municipios y Diputaciones cuenten con recursos suficientes mediante la aplicación de las leyes que se promulguen relacionadas con las Haciendas provinciales y municipales, el Estado se encargará de la conservación de los caminos vecinales cuya construcción haya auxiliado con subvenciones ó anticipos de fondos, requiriendo de los pueblos el concurso que hayan ofrecido y garantizado al acordarse la ejecución del camino.

2.º Correrá íntegramente á cargo del Estado la conservación de los caminos vecinales que hayan figurado en el plan general de carreteras de aquél.

3.º En la conservación de los caminos vecinales que realice el Estado, adoptando los métodos más económicos, no se emplearán peones camineros con carácter permanente.

Disposiciones generales.

1.ª Queda derogada la ley de Caminos vecinales de 30 de Julio de 1904, y cuanto se oponga á la presente.

2.ª El Ministro de Fomento es el único competente para entender en todo lo relativo á los servicios que se establecen en esta ley y á las incidencias de los mismos.

3.ª El Gobierno de S. M. publicará el reglamento para la aplicación de esta ley.

Disposiciones transitorias.

1.ª a) Se terminarán, con arreglo á las condiciones estipuladas, los caminos vecinales comprendidos en los contratos vigentes celebrados con las Diputaciones provinciales, que se especifican en la Real orden fecha 8 del corriente mes, liquidándose las obras ejecutadas en el caso en que lo solicite la Diputación para todos los caminos del contrato, con arreglo al coste kilométrico que figura en aquél para cada camino y á su longitud real.

b) Las obras de los caminos correspondientes á los contratos de las Diputaciones que no han cumplido sus compromisos, y que se especifican de la Real orden antes citada, se liquidarán con arreglo al art. 3.º de dichos contratos si pertenecen á trozos terminados, y para los trozos sin terminar, se liquidarán cargando á la Diputación el tanto por ciento que figura en dicho artículo de la cantidad invertida.

c) Los caminos vecinales construídos en virtud de los citados contratos, se conservarán por el procedimiento prescrito en el artículo 10 de esta ley, siempre que las Diputaciones provinciales ó Ayuntamientos interesados cumplan las condiciones que fije el reglamento en cuanto á los auxilios que deben prestar.

2.ª a) En la fecha de la promulgación de esta ley cesarán las Juntas provinciales de caminos vecinales, y dejarán asimismo de ejercer las funciones de dichas Juntas las Diputaciones provinciales que las hubiesen sustituido, las cuales podrán ejecutar las obras correspondientes á los planes aprobados con sujeción á las cláusulas del contrato primitivo, siempre que la subvención del Estado no exceda de la que establece la ley vigente, quedando anulados los demás planes aprobados de caminos que debían construirse con arreglo á dicha ley.

b) Los caminos que se ejecutan por las Juntas provinciales de caminos vecinales, se terminarán por las Jefaturas de Obras públicas respectivas con las subvenciones concedidas que figuran en la Real orden de 8 del corriente mes y con arreglo á las condiciones estipuladas con las Diputaciones provinciales ó Ayuntamientos interesados, no considerándose concedidas para los servicios de caminos vecinales que estaban á cargo de las Juntas provinciales más subvenciones que las consignadas en la referida Real orden.

c) Las cantidades que existen en las Sucursales de la Caja de Depósitos á disposición de las Juntas provinciales de caminos vecinales, podrán invertirse por el Ministerio de Fomento en el corriente año en gastos de estudios, obras nuevas, de reparación y conservación de caminos vecinales que se ejecuten con arreglo á los contratos celebrados con las Diputaciones, á estas disposiciones transitorias ó á las prescripciones de esta ley.

3.ª Quedan autorizadas las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos á que afecten estas disposiciones transitorias para acogerse en su lugar, si lo prefiriesen, á esta ley para la ejecución de los caminos vecinales.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset*.

FERROCARRILES SECUNDARIOS Y ESTRATÉGICOS

Á LAS CORTES

En todas partes, aun en los países de mayor riqueza y de tráfico más intenso, el establecimiento de las redes secundarias de ferrocarriles ha constituido un problema arduo, que no han bastado á dar solución satisfactoria las numerosas fórmulas propuestas por financieros, economistas y legisladores. A la Ley actual, acaso la más perfecta en su género, no llegó Bélgica sino después de varias otras que constituyeron tanteos infructuosos; Francia ha recurrido á sistemas diversos, sin lograr con ellos, incluido el actualmente establecido, que repetidamente se ha tratado de modificar, eludir las dificultades con que tropiezan en la realidad.

No son ellas menores en España, donde nos son por igual adversos la ruda topografía y enormes desniveles de la mayor parte del territorio, el escaso desarrollo que en él tiene la industria, lo poco extendido é intenso del cultivo agrícola, y la manifiesta aversión, acaso justificada, que á este género de empresas muestran nuestros capitalistas y financieros.

No debe, por tanto, sorprender que en tal materia y en semejantes condiciones demuestre la corta experiencia adquirida con las aplicaciones que hasta el presente ha recibido la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, que sin haber conseguido dar á la construcción de esta clase de vías el impulso vigoroso que el país necesita y demanda, se revelen en ella deficiencias y aun se encubran peligros para el interés público, que importa en cuanto sea posible evitar y prevenir.

No provoca la Ley la preferente construcción de las líneas más necesarias á la economía nacional, que suelen ser también las más remuneradoras para el capital invertido y menos onerosas para el Tesoro público, ni estimula el interés de los concesionarios á establecerlas con aquella prudente economía que ha de ser casi siempre la condición más firme del éxito, proporcionando debidamente el instrumento al servicio que con él haya de prestarse. Los elevados presupuestos que acompañan á los proyectos de las líneas, con frecuencia superiores al coste de las de nuestras mismas redes principales, desproporcionados con los modestos tráficos que están destinadas á servir, alejan casi siempre toda esperanza de que en época alguna pueda la empresa rendir interés superior al garantizado por la ley, motivando esto que banqueros y capitalistas miren más al negocio de construcción de la obra que al de la explotación, que de principal que debiera ser, queda de tal suerte relegado á un lugar secundario.

Harto más difícil que presentar esta enumeración de importantes defectos que va descubriendo la práctica en la aplicación de la ley de 26 de Marzo de 1908, sería proponer la manera de corregirlos con eficacia, sin caer en otros, acaso mayores; por eso, y por la indudable conveniencia de ahorrar cuanto sea posible alteraciones frecuentes, que en este caso podrían ser calificadas de prematuras, restando á nuestro régimen administrativo una estabilidad de que por varios conceptos se halla muy necesitado, entiende el Ministro que suscribe que debe limitar su labor en esta materia á someter al elevado juicio de las Cortes aquellas modificaciones de la ley vigente que estima más indispensable para reducir, y aun evitar en muchos casos, los peligros apuntados, para precisar los extremos que resultan dudosos en el texto legal, y para corregir, en fin, deficiencias que la práctica señala y aun erratas que en aquél se habían deslizado.

La presentación que habrá de exigirse de un anteproyecto previo para las líneas secundarias, que quizá constituya la más importante de las innovaciones que se proponen, permitirá fijar las condiciones principales á que los proyectos habrían de sujetarse, constituyendo entonces los concursos para su redacción una garantía positiva de acierto; marcando á la vez límites razonables á las cifras de los presupuestos y fijándose las características á que el trazado, obras é instalaciones deberían obedecer en cada caso, á fin de que no se desnaturalice el objeto y carácter de los ferrocarriles y de que se evite, en algún caso, que el dinero del contribuyente sirva para promover competencias, tan ruinosas como innecesarias, á otras líneas ya establecidas que constituyen parte principal del patrimonio de la Nación.

Obedeciendo á previsiones que hacen cada vez más necesarias el ejemplo de la política que siguen gran número de Estados europeos en materia de ferrocarriles y á la conveniencia que podrá existir en lo futuro de que la reversión de los que se construyan desde ahora en adelante no tenga lugar casi medio siglo después de los de nuestra red principal primeramente construídos, se consigna el derecho del Estado á incautarse de los que establezcan con su garantía, cuando hayan transcurrido cincuenta años, por lo menos, después de puestos en explotación.

Aparte estas alteraciones, con las que el interés público del

Estado se encontrará mejor garantizado, las restantes tienen en su mayor parte por objeto romper trabas que se estiman innecesarias, atender justas demandas de los concesionarios, precisar puntos dudosos y, en suma, facilitar la realización de éstas empresas. A éste fin también se propone ampliar anualmente hasta 15 millones de pesetas la suma de 10, ofrecida como garantía máxima, pues si bien con ello el Tesoro se verá obligado á un mayor sacrificio, será en época en que lo consientan, mejor que en la actualidad, las reducciones que en los presupuestos anuales de obras públicas permitirá introducir la terminación de nuestra red principal de ferrocarriles, de varios puertos y la del plan de carreteras del Estado.

No intenta, ciertamente, el proyecto de ley que se presenta variar el camino emprendido para la construcción de la red secundaria de ferrocarriles, pero si mereciera ser aprobado, las alteraciones de procedimiento ideadas y el aumento de las garantías ofrecidas habrían de traducirse en un gran desarrollo de actividad y en un mayor acierto en la construcción de estas utilísimas vías, que han de llevar la vida y las comodidades de la moderna civilización á comarcas aún aisladas, y han de traer nueva savia y energías al sistema circulatorio de la economía española.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—*Rafael Gasset.*

Proyecto de ley reformando la de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908

Artículo 1.º Los artículos 1.º, 3.º, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 25 y 38 de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908, quedarán modificados en la siguiente forma:

«Artículo 1.º Se considerarán ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público, con motor mecánico de cualquiera clase, que no estén comprendidos en la red de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo I de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

»Los ferrocarriles secundarios se dividen en dos clases, según reciban ó no garantía de interés por el Estado.

»Se consideran ferrocarriles estratégicos aquellos que, con la independencia del servicio que presten á otros intereses generales, atiendan directamente á necesidades ó conveniencias de la defensa nacional.

»El plazo de concesión de todos estos ferrocarriles no podrá exceder de noventa y nueve años; pero cuando hayan transcurrido cincuenta, por lo menos, de explotación en los que tengan garantía de interés, podrá el Gobierno, autorizado al efecto por una ley, caducarla, incautándose de ellos el Estado previo abono de la parte del capital garantizado que corresponda, teniendo en cuenta el plazo total de concesión y el transcurrido, más una indemnización equivalente al capital representativo del exceso de producto líquido anual, si lo hubiere, sobre el 5 por 100 del capital garantizado, teniendo en cuenta el tiempo que faltase del plazo de concesión.

»Art. 3.º Previa autorización del Gobierno, podrán los concesionarios transferir sus derechos, quedando sujeto el que los adquiriera en los mismos términos y con idénticas garantías al cumplimiento de las obligaciones inherentes á la concesión.

»Estará exenta del pago de los derechos que corresponda á la Hacienda la primera transferencia de toda concesión de ferrocarriles secundarios y estratégicos otorgada por el Gobierno con garantía de interés por el Estado, siempre que se realice á favor de una Sociedad legalmente constituida al efecto, con posterioridad á la fecha del otorgamiento de aquélla.

Para los efectos del art. 185 del Código de Comercio vigente, se admitirá que la garantía de interés del capital de establecimiento de los ferrocarriles secundarios y estratégicos que gocen de aquélla, es equivalente á una subvención igual á la cuarta parte del importe del capital de establecimiento de las líneas

correspondientes, con arreglo á lo previsto en el art. 17 de esta ley.

»Art. 15. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos en el plan único resultante de la reunión de los aprobados por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y de 2 de Noviembre de 1905 y las inclusiones autorizadas hasta la fecha de la promulgación de esta Ley.

»El ancho de vía de cada una de las líneas del plan será el que determine el Gobierno en cada caso, de acuerdo con las prescripciones de esta Ley.

»Art. 16. Á instancia de las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados, y previa audiencia del Consejo de Obras públicas, podrá el Gobierno adicionar al plan de ferrocarriles secundarios aquellas líneas de interés regional ó local que puedan establecerse, sin perjuicio de las ya incluidas en el plan citado, ó de las reversibles al Estado que estuvieren en explotación, en construcción ó concedidas, y siempre que la Corporación ó Corporaciones que soliciten la inclusión se comprometan á sufragar la tercera parte, por lo menos, del importe que para las líneas agregadas represente la garantía de interés que por virtud de esta Ley se concede, entendiéndose que el Estado sólo quedará obligado en estos casos al pago de las dos terceras partes de la citada garantía.

»Art. 17. El Estado, á partir del mes siguiente al del comienzo de la explotación de cada una de las secciones, y por todo el plazo de concesión que resulte de la subasta, garantizará un interés que no podrá exceder del 5 por 100 anual del capital de establecimiento, computado en la forma que determina el párrafo siguiente, en la inteligencia que las deficiencias de la explotación, cuando los productos brutos no superen á los gastos en las liquidaciones anuales, seguirán siendo siempre, como hasta aquí, de cuenta exclusiva de los concesionarios.

»El capital de establecimiento, cuyo interés garantiza el Estado, estará formado por el importe del presupuesto de ejecución material de las obras (incluido el valor del material móvil de las líneas) con arreglo al proyecto aprobado por el Gobierno, aumentado en las partidas siguientes:

1.^a 1 por 100 del presupuesto de ejecución material para gastos imprevistos.

»2.^a 1 por 100 del mismo presupuesto para seguro de obreros.

»3.^a 5 por 100 del mismo presupuesto para gastos de Dirección y Administración.

»4.^a 3 por 100 del mismo presupuesto para gastos de escritura, de concesión de constitución de Sociedad, si los hubiere, y otros análogos.

»5.^a Gastos de redacción del proyecto.

»6.^a Gastos de tasación y confrontación del mismo; y

»7.^a 9 por 100 del presupuesto de ejecución material en concepto de intereses del capital adelantado hasta el momento en que empiece la explotación.

»Art. 19. Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación, por kilómetro, se deducirán de los productos brutos, por medio de una fórmula compuesta de tres términos, por lo menos, uno constante y los otros dos variables y proporcionales, respectivamente, al producto bruto kilométrico de la explotación y al número total de kilómetros recorridos por los trenes circulados en cada año, referido al kilómetro de línea en explotación.

»Cuando lo requiera la naturaleza especial del tráfico, la fórmula podrá contener uno ó dos términos más, proporcionales, respectivamente, á las sumas de kilómetros recorridos por cada una de las toneladas de mercancía y por cada uno de los viajeros circulados durante el año por las líneas, referidas una y otra suma al kilómetro de línea en explotación.

»El número de términos que en definitiva deberá contener cada fórmula y el valor que se asigne á los coeficientes se fijarán por el Ministerio de Fomento, oyendo al Consejo de Obras Públicas.

»La fórmula adoptada deberá figurar en el anuncio para

la subasta de la concesión, y una vez otorgada ésta, no podrá alterarse para la deducción de los gastos de explotación, mientras dure el compromiso entre el concesionario y el Estado.

»Art. 21. Cualquier entidad ó particular puede tomar la iniciativa para el estudio de estas líneas, mediante la presentación de un anteproyecto en que, partiendo de la base de tanteos bien definidos en un plano taquimétrico de la zona se valore alzada el presupuesto de ejecución material de las obras, incluso el material móvil, y se determinen y justifiquen las principales condiciones técnicas á que haya de obedecer el trazado, y el establecimiento y explotación de la línea, bajo el criterio de atender á las exigencias del tráfico probable, con la mayor economía posible, dadas las condiciones topográficas del terreno y las especiales que en cada caso concurren.

»El ancho de la vía entre los bordes interiores de los carriles, será, generalmente, de un metro; pero cuando la importancia del tráfico probable y lo quebrado del terreno lo reclamen, para satisfacer las prescripciones del párrafo anterior, podrán adoptarse los de 75 y 60 centímetros. Se admitirá el ancho de la vía normal cuando, atendidas todas las circunstancias, se considere el más ventajoso en líneas de corta longitud que hayan de desarrollarse en terrenos relativamente fáciles y que sólo enlacen con ferrocarriles de igual ancho.

»Practicados los reconocimientos del terreno que sean indispensables, y oído el Consejo de Obras públicas, determinará en definitiva el Ministro de Fomento el importe máximo del presupuesto de ejecución material y las demás condiciones principales, tanto facultativas como económicas, á que habrá de satisfacer el proyecto definitivo de la línea, así como el plazo que deberá fijarse para su redacción.

»Se autoriza al Ministro de Fomento para que por cuenta del Estado pueda realizar el estudio de anteproyectos de líneas incluidas en el plan, surtiendo los mismos efectos que los estudiados por iniciativa de un particular ó entidad.

»Determinados el presupuesto máximo y las condiciones principales, el Ministro de Fomento abrirá un concurso con arreglo á aquél y éstas, marcando el plazo para la presentación de proyectos, de conformidad con lo acordado sobre el particular.

»Para tomar parte en el concurso deberá constituirse á favor del Estado un depósito de 150 pesetas por kilómetro de línea, el cual no se devolverá en los casos en que el Consejo de Obras públicas declare que los proyectos correspondientes deben desecharse por notoriamente inexactos, erróneos, faltos de condiciones reglamentarias ó por no satisfacer á las fijadas en el anuncio del concurso.

»Se autoriza al Ministro de Fomento para que pueda estudiar, por cuenta del Estado, los proyectos de aquellas líneas para los que se hubieren declarado desiertos los concursos correspondientes, ó que no hubiesen juzgado aceptables ninguno de los trabajos presentados en ellos.

»El proyecto que en definitiva elija el Gobierno, previo dictamen del Consejo de Obras Públicas, con las modificaciones que juzgue conveniente introducir, servirá de base á la subasta de la concesión que deberá anunciarse con una anticipación de dos meses, por lo menos, si la longitud de la línea no excede de 50 kilómetros, y con tres meses en caso contrario.

»A la vez que la elección del proyecto, se determinarán los plazos en que hayan de comenzar y terminar las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma á que asciende el 1 por 100 del presupuesto de ejecución material, que deberá ser depositado para tomar parte en la subasta, consignándose estas condiciones en el anuncio correspondiente.

»Art. 22. La subasta versará sobre la cuantía del interés garantizado y el plazo de la concesión.

»El dueño del proyecto que haya servido de base á la subasta tendrá el derecho de tanteo en ésta, ó el de que le sea aquél abonado por el concesionario, según tasación previamente verificada, que no podrá exceder de 500 pesetas por kilómetro.

»Cuando el dueño del proyecto no hiciere uso del derecho de

tanteo, podrán ejercitarlo las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción de la línea, siempre que rebajen en un 20 por 100, por lo menos, el interés que figure en la oferta más ventajosa.

»No podrán ser expedidos los títulos de la concesión mientras el concesionario no garantice el cumplimiento de sus obligaciones, aumentando al efecto hasta el 5 por 100 del importe del presupuesto de ejecución material el depósito constituido para tomar parte en la subasta. Si dicho concesionario dejare transcurrir dos meses sin completar el depósito, se dejará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza, y se anunciará de nuevo la subasta de la concesión por el término de cuarenta días.

»El depósito del 5 por 100 será devuelto cuando estén ejecutadas obras cuyo valor sea el doble de su importe.

»Art. 25. El Gobierno podrá autorizar la explotación de una parte de la línea, aun cuando no se halle totalmente terminada, siempre que con ello no resulte comprometida la seguridad.

»Art. 38. Serán aplicables á los ferrocarriles estratégicos las disposiciones de los artículos 13, párrafo 2.º, 17 al 20 y 22 al 25 de la presente Ley.»

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á ella.

Art. 2.º El artículo adicional de la Ley quedará redactado en la forma siguiente:

«La cantidad que anualmente haya de satisfacerse por la garantía de interés que establece la presente Ley, no podrá exceder de 15 millones de pesetas.

»El orden de prioridad para el pago de los intereses, será el que resulte de las fechas de las Reales órdenes de concesión definitiva de las líneas.»

ARTÍCULO TRANSITORIO

Se publicará con la fecha de la presente una edición de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908, introduciendo en ellas las modificaciones prescritas en la primera.

El Ministro de Fomento redactará un nuevo Reglamento, en armonía con la Ley reformada.

Las prescripciones de esta Ley se aplicarán en todos los casos en que al tiempo de su promulgación no estuvieren aprobados los proyectos de las líneas, quedando, sin embargo, dispensados los peticionarios, si así lo prefiriesen, del cumplimiento de lo dispuesto en el art. 21 reformado, ateniéndose en su lugar á lo ordenado en igual artículo de la Ley de 26 de Marzo de 1908 y artículos aplicables del Reglamento correspondiente, siempre que dichos peticionarios tuvieran oficialmente presentados sus proyectos en el Ministerio de Fomento en la fecha de la promulgación de esta Ley.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset*.

OBRAS HIDRÁULICAS

Á LAS CORTES

Comenzó la propaganda del aumento de regadío en España en los términos más modestos; algunas labores periodísticas, *meetings* aislados, sin fuerza expansiva, sin eco fuera de la comarca.

Esos trabajos crecieron en pocos años hasta constituir, como constituyen, una verdadera aspiración nacional.

Es lógico que así ocurra. Los que siguen mediante el viaje ó el libro el movimiento agronómico mundial, saben que todos los Estados áridos, como el nuestro, constituyen obras de irrigación; que son muchos los pueblos que tienen una política hidráulica. Saben cuanto realizaron y realizan los ingleses en la India y en Egipto: saben la portentosa empresa acometida en los Estados Unidos y las que se llevan á cabo en Australia. El

Turquestán y el África Austral; saben lo que inicia Méjico; saben lo que proyectan la República Argentina y Turquía, esta última para establecer los que en los tiempos antiguos hicieron de Mesopotamia país rico y floreciente.

Y los que no disponen de medios para viajar ó no sienten aficiones á la lectura, tienen averiguado de siempre que no hay pueblo pobre con vega de regadío; y ahora aprenden que el pantano de Híjar permite coger cosechas que antes se perdían; que el de Puentes ha asegurado y abaratado el riego y ha permitido á la vez triplicar casi la extensión de la Huerta de Lorca; que el de Mezalocha produce, como aumento de recolección, en un año casi tanto como costara la obra toda; que el pantano de Alfaro, concluido hace poco, ha redimido de la pobreza á muchas familias; que el canal de Aragón y Cataluña extiende por los campos, ayer improductivos, la mancha verde de la prosperidad, con celeridades que excedieran los mayores optimismos.

Con certero instinto solicita el país en este sentido un impulso eficaz, vigoroso, definitivo. El Ministro que suscribe, fiel creyente en cuanto á las ventajas indiscutibles, acreditadas por añejas y recientes esperanzas, atento por amor á la idea que juzga salvadora para la producción agrícola del país á los progresos obtenidos en asuntos de riego, entiende que importa que marchen sin demora, pero cuidando en todo momento de ver cómo pueden salvarse las dificultades que existen en estos problemas. Si ellos fueran tan simplistas que bastara consagrarles una ley y un número de millones, no habría país alguno con lluvias deficientes que dejara de acrecentar rápidamente sus medios productores. Se alcanzaría la reconstitución de las Naciones mediante un pedido de hidráulica más ó menos considerable, según la cuantía de los recursos.

No. Hay pueblos á los que por concederles la Naturaleza ambiente de continua humedad, praderías eternamente verdes, tuvo que negarles un sol encendedor de la productividad de la tierra si la encuentra á su paso atrevida de riego y de abono. No todos los países de Europa pueden realizar labor análoga á la nuestra. Pero aun los que contamos, á trueque de otros daños, con la anunciada ventaja, no hallaremos la solución sin grandes trabajos, sin prolijos estudios, sin esmeradas labores.

No se trata sólo de votar una ley y una cifra: es algo más, es mucho más.

Requiere emprender las obras con tal tino que puedan resolverse los problemas culturales de crédito, de viabilidad, de colocación de productos en plazo breve. Si llegamos rápidamente á concluir centenares de obras hidráulicas sin cuidarnos de los indicados factores durante mucho tiempo, las dificultades serán insuperables. El crecimiento excesivo produce fiebre. En previsión de ella, el Gobierno procurará atender ciertas reglas generales que la excusa.

Construirá el Estado como supletorio su esfuerzo de la iniciativa privada, pero á sabiendas de que tendrá que suplir en los más de los casos.

Son estas obras, por su naturaleza, de duración y enmienda de la Geografía, y competen, por tanto, al Estado, y la prueba de ello, evitando así toda controversia de escuela, es que aun los pueblos más individualistas emprenden labores similares por cuenta de los Tesoros centrales. Algo tendrá esta agua del riego cuando la bendicen los enormes dispendios de grandes presupuestos, sin detenerse á filosofar cuanto concierne al intervencionismo del Estado. Podrá éste construir las obras, pero se requerirá para ello, según la ley, el auxilio de las comarcas interesadas y de las regantes directamente é inmediatamente beneficiadas. ¿Por qué? Primero, por un principio de economía, y además, porque de esta suerte se asegura que una vez embalsada y conducida á las fincas el agua habrá de utilizarse.

Otra regla general será la de fijar la prelación al tiempo de construir, no mediante el influjo político, como en las carreteras, sino con arreglo á las aportaciones locales, en prudente relación éstas con la riqueza, para que la región más menesterosa no sea desatendida en este concurso de nacionales energías.

Otro principio que importa tener en cuenta de un modo general, es el de construir primero, mientras sea posible, los pantanos de menor dimensión, porque en ellos todas las complejidades enumeradas se vencen con mayor facilidad.

Los preceptos de la Ley favorecen y amparan en forma más eficaz que hasta el presente, aun sin exceder sensiblemente la cuantía del auxilio ofrecido por el Estado, las iniciativas de Asociaciones de propietarios y de Sindicatos, por suerte cada vez más numerosas. Corrige también algunas deficiencias observadas en la de auxiliar á los pequeños riegos, facilitando más que hasta el presente, las numerosas aplicaciones que va teniendo.

Finalmente, en materia de defensa de márgenes y de encauzamiento de corrientes, se dictan las medidas necesarias para asegurarse el Estado el indispensable concurso de las localidades beneficiadas, lo que constituye el más justo freno contra las demandas excesivas.

Al Ministro de Fomento compete una incesante vigilancia para la marcha, sin perder jamás el contacto de las cuestiones hidráulicas y las de caminos vecinales y ferrocarriles secundarios, porque dejar una zona regable sin medio de exportación constituiría gravísimo error.

El estudio de los cultivos más adaptables á la situación y condiciones de cada zona de riego realizárase antes de concluída la obra, á cuyo fin habrán de establecerse temporales enseñanzas agronómicas.

En cuanto al crédito agrícola, llamado á facilitar el cambio de cultivos (acequias secundarias y brazales, preparación de tierras, acopios de abonos, adquisición de aperos, etc.), se establecerá en condiciones de solidez, mediante la utilización ampliada, modernizada, de nuestros antiguos Pósitos.

La ley detalla en lo fundamental la organización y régimen de las Juntas de Obras para evitar que se desnaturalicen y sean vivero de funcionarios regados con esos fondos del Tesoro nacional.

En climas áridos como el nuestro (salvo las vertientes del Norte y Noroeste y otras pequeñas zonas) la colonización interior no dará resultado sin regadío, y así viene á reconocerlo la Junta de Colonización en su última Memoria.

Aparece este asunto enlazado con la urgencia de establecer un dique á la emigración. Desde luego, al regar, se coloniza, porque se hace preciso el empleo de muchos brazos; pero conviene prevenir el caso, como hizo Italia en su ley de Riegos, del propietario que no quiera aceptar la mejora. Entonces (nuestra legislación aceptó desde muy antiguo el principio, aun cuando esté en desuso) importa considerar esa mano ociosa como mano muerta, expropiando la tierra para darla en colonia al bracero, pues de esta suerte cabe restar de las bodegas de los transatlánticos esa carga de carne española que nos empobrece y desangra.

No es, como puede advertirse en esta rápida enunciación de dificultades, llana tarea la de allanar nuestros campos para que reciban, á base de las aguas, generador de productibilidad y de riqueza.

No es el voto de una ley, de una cifra; es el celo diario, cuidadosísimo, de los Ministros de Fomento; es algo más, es la penetración, el abrazo del Gobierno central y de las comarcas todas el día en que se decidan á trabajar unidos. Se construirán las obras mediante la eficaz colaboración del Estado y las provincias representadas por las Asociaciones y Sindicatos interesados.

Sólo en tales condiciones podrán salvarse los obstáculos que nos separan del resurgir económico, agrícola é industrial de España.

Ello tendrá una importancia decisiva en orden á los intereses materiales, pero debe representar un progreso moral que no puede ser desdeñable.

Feliz momento aquel en que juntos los representantes del Poder público y millares de terratenientes y centenares de mi-

llares de braceros hayan redimido de la esterilidad muchas tierras, de la miseria muchas aldeas, de la pobreza buen número de poblaciones. En aquel punto habrá concluído el divorcio entre gobernantes y gobernados.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—*Rafael Gasset.*

Proyecto de ley de obras hidráulicas.

CAPÍTULO PRIMERO

CONSTRUCCIONES HIDRÁULICAS CON DESTINO Á RIEGOS

Los proyectos.

Artículo 1.º El Gobierno realizará la redacción de los proyectos de pantanos y canales de riego que mayor utilidad puedan reportar al fomento de la riqueza nacional, teniendo en cuenta también, desde el punto de vista agronómico, las condiciones de las zonas regables en relación con el establecimiento del riego, si éste no existiera, ó las ventajas de mejorarlos ó ampliarlos si se tratara de regadíos ya establecidos. Al proyecto acompañarán el plano de la zona regable y las tarifas máximas exigibles por el riego.

En vista de estos estudios, y previa una información pública que habrá de practicarse para fijar la zona regable y tarifas máximas y para acreditar el carácter de utilidad general de la obra, en que se oirán á particulares y Corporaciones interesados, podrá el Gobierno aprobar definitivamente los proyectos correspondientes.

Al propio tiempo, ó separadamente, se fijarán los condiciones para la concesión de las aguas públicas que en los riegos hayan de utilizarse.

Estudios y mejoras complementarios.

Art. 2.º Una vez acordada la realización de los proyectos, deberán estudiarse los medios de repoblación forestal de las cuencas alimentadoras, con objeto de reducir, si fuese necesario, los aterramientos de los pantanos y de contribuir á la regularidad de las corrientes cuando se estime que pueda conseguirse por tales medios; se determinarán asimismo las clases de cultivo y las prácticas agrícolas que se juzgaren más recomendables para la zona donde haya de establecerse el riego, y las medidas de carácter local propias para facilitar su introducción, y, finalmente, se iniciarán los proyectos que tengan por objeto mejorar y abaratar los medios de transporte en dicha zona en cuanto á ello pueda contribuir el Estado.

A medida que lo permitan los recursos disponibles deberán implantarse las mejoras que se juzguen necesarias, según resultado de los estudios indicados en el párrafo precedente, debiendo procurarse, una vez terminadas las obras, el establecimiento de Centros de crédito y de enseñanza y experimentación agrícolas, si no existieran, que pudieran ser utilizados por los nuevos regadíos.

Procedimientos de ejecución.

Art. 3.º La construcción de cada obra se autorizará por Real decreto acordado en Consejo de Ministros, á propuesta del de Fomento, previa consulta al de Hacienda acerca de la posibilidad de realizarla en vista de los créditos disponibles y de los compromisos contraídos.

A tal fin podrán seguirse los procedimientos siguientes:

1.º Ejecución por el Estado, con auxilio de las localidades interesadas.

2.º Ejecución por Asociaciones ó Empresas, con auxilio del Estado.

3.º Ejecución por cuenta exclusiva del Estado.

Ejecución por el Estado, con auxilio de las localidades interesadas.

Art. 4.º Podrá el Estado emprender la ejecución de una obra que tenga proyecto aprobado, siempre que las localidades interesadas garanticen al Gobierno auxilios en la forma siguiente:

1.º Cuando se trate del riego de terrenos de secano, los propietarios de la mitad, por lo menos, de las tierras de la zona regable, en la forma ó formas que detallarán las disposiciones reglamentarias de esta Ley, deberán comprometerse á contribuir con el 50 por 100 al menos de los gastos de construcción de las obras, debiendo satisfacer el 10 por 100, como mínimo, en metálico y al tiempo de la construcción, y el resto, aumentado en un recargo del 1 1/2 por 100 de interés anual, también en metálico, en un plazo inferior á veinticinco años, contados á partir de un año después de la terminación de las obras. Podrán los propietarios sustituir el pago en metálico de todo ó parte del 10 por 100 indicado mediante la aportación de los terrenos que con las obras deban ocuparse y la ejecución de aquellas partes que el Gobierno pueda confiarles, siempre que, valorados unos y otra á los precios del presupuesto, importen, por lo menos, vez y media del tanto por ciento que deje de abonarse en metálico. El resto de lo que de un modo y otro deje de abonarse hasta completar el tanto por ciento del coste de la obra que ha de correr á cargo de los propietarios, se abonará, también con el aumento de 1 1/2 por 100 de interés anual, á partir de un año después de la fecha de terminación de las obras, en un plazo máximo de veinticinco.

2.º Si se trata de mejorar ó ampliar regadíos existentes, los regantes y Comunidades de regantes, legalmente constituidos, interesados en la empresa, deberán garantizar al Gobierno una aportación mínima durante la ejecución de las obras, de un 20 por 100 de su coste, más otro 30 por 100 como mínimo aumentado con un interés del 1 1/2 por 100 al año, en un plazo máximo de veinticinco, contados á partir de un año después de terminarse las obras.

El pago se hará en metálico, á menos que el Gobierno acepte la sustitución, en todo ó en parte, del tanto por ciento que debe pagarse al tiempo de la ejecución por la aportación de los terrenos que hayan de ocuparse con las obras y la ejecución de ciertas partes de ellas, valorando aquéllos y ésta á los precios del presupuesto.

Las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos y otras Corporaciones podrán contribuir á la ejecución de las obras concediendo subvenciones ó auxilios á los propietarios ó regantes y Comunidades de regantes; pero éstos, en el caso en que dichos auxilios no se hicieran efectivos, no deberán considerarse relevados del cumplimiento de las obligaciones contraídas con el Estado.

Art. 5.º Las obras pasarán á ser propiedad exclusiva de los propietarios ó Comunidades de regantes que hubiesen garantizado los auxilios, una vez que los hagan efectivos; pero el Gobierno, conservando siempre la facultad de inspeccionarlas, podrá confiar á aquéllos su explotación y conservación en el momento que lo juzgue conveniente.

Percibirán los productos que las obras puedan rendir los propietarios ó Comunidades que hubiesen prestado los auxilios, ínterin cumplan debidamente los compromisos contraídos con el Gobierno; éste, en caso contrario, recaudará en beneficio del Estado dichos productos explotando la obra libremente, como si fuese de su exclusiva propiedad, sin otras limitaciones que las impuestas por las leyes, directamente ó por medio de arrendatario, hasta tanto que por este procedimiento complete la suma total de los auxilios debidos. En ambos casos regirán las tarifas que acuerde la entidad encargada de la explotación, sin que en ninguno puedan excederse las máximas aprobadas.

Art. 6.º Los grandes pantanos destinados á aumentar los caudales disponibles en varios de los regadíos establecidos y en otros que puedan establecerse, así como los que, además de estos

finés, tengan por objeto complementario la regularización de las corrientes para el mejor aprovechamiento de la energía hidráulica, podrán ser construidos por el Gobierno con el auxilio de las entidades que con la mejora hayan de beneficiarse, en las formas y condiciones que aquél acuerde.

Para ello, á más de cumplimentarse las prescripciones de los artículos 1.º, 2.º, 3.º y demás aplicables de las disposiciones generales de esta Ley, antes de acordar la ejecución deberá aquél asegurarse el equitativo concurso de las entidades á quienes haya de beneficiar la obra, obteniendo las garantías precisas para lograr sus efectividad.

Art. 7.º La administración de los fondos mixtos con que deben construirse las obras podrá ser confiada, en tanto, lo consideren conveniente ambos partícipes, á una Junta especial dependiente y delegada del Ministro de Fomento, al que, en todo caso, corresponderá exclusivamente, sin intervención de aquélla, la gestión y resolución de las cuestiones de carácter técnico que la ejecución de las obras suscite, y el nombramiento y separación del Ingeniero director. Los servicios de éste y demás personal que, figurando en activo servicio en los Cuerpos facultativos del Ministerio de Fomento, pasen ó hayan pasado anteriormente al de las Juntas de esta clase, deberán considerarse, para todos los efectos, como servicios activos prestados al Estado, aun cuando no se hayan consignado ó no se consignen explícitamente sus sueldos respectivos en los presupuestos generales de la Nación.

El Gobierno hará efectiva la parte que le corresponda en los gastos de la obra por medio de mandamientos de pago trimestrales que, previa la orden del Ministerio de Fomento, libraré á favor de las Juntas la Ordenación de pagos al principio de cada trimestre. Servirán de justificante único á aquellos mandamientos las cuentas, que las referidas Juntas habrán de rendir antes de 1.º de Marzo, de los gastos ó ingresos de todas clases que hayan realizado en el año anterior, acompañadas de una certificación en que conste la situación económica y la existencia en las respectivas cajas en 31 de Diciembre. Dichas cuentas, al igual de las demás del Estado, serán sometidas al Tribunal de las del Reino.

No podrán aplicarse los fondos de las Juntas á otros fines que á los requeridos por la ejecución de las obras; los que lo autorizaren ó consintieren quedarán sujetos á la responsabilidad que el Código penal señala para los que cometen el delito de malversación de las caudales públicos.

Art. 8.º Mientras no existan Juntas, y cuando se hallen terminadas las obras, los propietarios y Comunidades ingresarán la parte que les corresponda pagar en las cajas del Tesoro público, al cual el Ministerio de Fomento pasará al efecto, oportunamente, relaciones de las cantidades que deban aquéllos ingresar.

Art. 9.º Cuando las obras no puedan terminarse por dificultades imprevistas de orden técnico que se reputen insuperables relativamente á las utilidades que puedan reportar, ó cuando sobrevenga la ruina por fuerza mayor, los partícipes en los gastos lo serán igualmente en las pérdidas en la proporción en que hubiesen debido contribuir cada uno hasta el momento en que se acuerde el abandono de las obras.

En este caso y en los que éstas terminen normalmente, el Gobierno queda autorizado para enajenar los medios auxiliares de construcción ó reservarlos para otras obras; el producto de la venta en su caso, ó el de la tasación del valor que pudiesen alcanzar en venta en otro, se considerarán, para todos los efectos, como disminución del coste de las obras.

Ejecución por Empresas ó Sociedades con el auxilio del Estado.

Art. 10. Podrá otorgarse sin subasta previa á una Comunidad de regantes, Asociación de propietarios, Sindicato agrícola, etc., debidamente constituidos, que lo soliciten del Gobierno, la concesión de toda obra hidráulica, con sujeción á un proyecto previamente aprobado y redactado por el Ministerio de Fomento, de acuerdo con las prescripciones de esta Ley, siempre que aquellas entidades representen debidamente á los propietarios de la

mitad, por lo menos, de las tierras de la zona regable correspondiente. El Gobierno en este caso podrá, además, conceder una subvención que no exceda del 50 por 100 del presupuesto de las obras y un anticipo, en concepto de préstamo, hasta de otro 25 por 100 del mismo presupuesto, reintegrable en un plazo máximo de veinticinco años y con un interés de 2 por 100 anual, no pudiendo exceder la suma de la subvención y anticipo de 275 pesetas y de 400 pesetas por hectárea de la zona regable, según se trate, respectivamente, de riegos estacionales, destinados principalmente al cultivo cereal, ó de riegos permanentes en que hayan de predominar los cultivos intensivos.

La subvención y el anticipo se abonarán á medida que vayan realizándose los trabajos. Ninguna modificación que en la realización del proyecto se introduzca, aunque sea impuesta por circunstancias ineludibles, podrá hacer variar su cuantía, á menos que con ella se redujese la superficie de la zona regable aprobada ó el caudal de aguas utilizable y previsto, pues en estos casos se disminuirán también la cuantía de la subvención y anticipo en la misma proporción en que lo hubiesen sido la zona regable ó el caudal, según fuese aquélla ó éste el factor que mayor reducción experimentase.

Si la devolución del anticipo no se realizara dentro del plazo y en las condiciones fijadas, el Gobierno se incautará de las obras y podrá explotarias directamente ó por medio de arrendatario, en beneficio del Estado, como si fueran de su propiedad, sin otras limitaciones que las impuestas por las leyes y el respeto á las tarifas máximas aprobadas, continuando la incautación hasta tanto que por este procedimiento completase el cobro de la cantidad debida.

Art. 11. La realización de toda obra hidráulica con proyecto estudiado y aprobado, con arreglo á las prescripciones de esta Ley, podrá también autorizarse otorgando la concesión, basada en aquél con sujeción á los términos que para este caso previene la de auxilios de 27 de Julio de 1883.

Para ello será indispensable que exista una Empresa que lo solicite y que, además de presentar el compromiso escrito de los propietarios de más de la mitad de la zona regable obligándose á regar sus tierras mediante tarifas que no excedan de las aprobadas, constituya una fianza en la Caja de Depósitos equivalente al 1 por 100 del presupuesto de la obra, y que sólo le será devuelta en el caso en que tome parte en la subasta de la concesión y no resulte adjudicataria dicha Empresa.

Ejecución por cuenta exclusiva del Estado.

Art. 12. Para que una obra hidráulica con destino á riegos pueda ser ejecutada por el Estado sin el auxilio de los propietarios, Asociaciones ó Empresas interesados, se requerirá:

1.º Que exista un proyecto redactado y aprobado con sujeción á las prescripciones de la presente Ley.

2.º Que la obra afecte á una extensa comarca, y que una severa información abierta al efecto demuestre la indudable conveniencia de realizarla y la utilidad que rendirá su explotación, así como en la imposibilidad de llevarla á cabo por los procedimientos de que se trata en los artículos 4.º al 10 de esta Ley.

3.º Que la mitad, por lo menos, de los propietarios de la zona regable se comprometan, mediante compromiso hipotecario, al pago de tarifas progresivas que se fijen, y que al quinto año de su establecimiento no podrán ser inferiores á la mitad de las legales aprobadas; y

4.º Que sea autorizado el Gobierno especialmente para la ejecución por una ley, cuyo proyecto habrá de presentar á las Cortes, consignándose en él que la explotación será retribuida y con sujeción á las condiciones fijadas en el apartado anterior y demás aplicables de la presente Ley.

Disposiciones generales.

Art. 13. El coste de las obras á que se refiere el art. 4.º comprenderá el de los terrenos que haya necesidad de expropiar

para su ejecución y establecimiento, el de la construcción de los pantanos, canales y acequias principales y los de dirección y administración. Podrá, sin embargo, el Gobierno fijar como condición necesaria para realizarlas que cuando exista Junta de obras, las de administración que sean exclusivamente imputables á la existencia de ésta corran á cargo de los propietarios ó, por lo menos, que no puedan exceder de 6.000 pesetas al año las que deban pagarse con los fondos mixtos.

Para los efectos del art. 10 se entenderá por presupuesto de las obras el coste previsto de los terrenos que haya necesidad de expropiar é indemnizaciones que haya que abonar, y el de ejecución material del presupuesto de los pantanos, canales y acequias principales, aumentado con un 16 por 100 en concepto de dirección y administración, imprevistos y beneficio industrial del contratista.

En ambos casos la construcción de acequias secundarias y brazales correrá exclusivamente de cuenta de los propietarios y regantes interesados.

Art. 14. Al fijarse la forma y cuantía de los auxilios y subvenciones para la construcción de obras hidráulicas, con sujeción á las prescripciones de esta ley, se tendrá en cuenta el valor en venta ó los rendimientos de los saltos de agua que tales obras hagan posibles, así como el concurso que pueda recabarse de los propietarios de saltos ya establecidos y que la nueva obra mejorase.

En las obras que afecten á las provincias Vascongadas y Navarra tendrá el Gobierno en cuenta el régimen fiscal á que están sometidas, para fijar la cuantía de los auxilios.

Art. 15. En todos los casos á que esta ley se refiere, la entidad encargada legalmente de la explotación de una obra, y el Gobierno en su defecto, cuando no lo sea él mismo, tendrá el derecho de adquirir los terrenos comprendidos en el plano aprobado de la zona regable por su valor en secano, con sujeción á las prescripciones que sean aplicables de la legislación vigente de expropiación forzosa, y siempre que, transcurridos dos años después de la terminación de las obras, sus dueños no cumplieren debidamente los compromisos contraídos, bien con el Gobierno, bien con la entidad encargada de la construcción ó explotación, ó de no tenerlos, rehusasen pagar el canon ó tarifas de riego que existiesen aprobadas, aplicables á los que se hallasen en este caso.

Art. 16. Estarán exentas del pago de derechos reales las traslaciones de dominio á que diere lugar lo dispuesto en el artículo anterior, siempre que ocurran dentro de un plazo de menos de doce años, á partir de la terminación de las obras.

Para los efectos de otras exenciones fiscales se declaran también aplicables á las construcciones destinadas á riegos á que esta ley se refiere y á las zonas regables correspondientes, las contenidas en los artículos 194 y 195 de la de Aguas vigente, cualquiera que sea la entidad encargada de construir y explotar las primeras, así como las consignadas en el art. 14 de la ley de 27 de Febrero de 1883, para los casos en el mismo previstos.

Art. 17. En todos los regadíos que en lo sucesivo se establezcan, el derecho que adquieran al riego de sus tierras los propietarios de la zona regable, se considerará siempre adscrito á las mismas, no pudiendo, por tanto, independientemente de ellas, ser enajenado ni hipotecado, y transmitiéndose en iguales condiciones en que lo tuviere el vendedor en las sucesivas traslaciones de dominio.

Art. 18. En cuanto no se oponga á las prescripciones de esta Ley, quedan vigentes las contenidas en la general de Obras públicas de 13 de Abril de 1877, en la de Aguas de 13 de Junio de 1872 y en la de Auxilios á las Empresas de canales y pantanos de riego de 27 de Julio de 1883.

Art. 19. El Gobierno queda autorizado para aplicar la presente Ley á las obras de riego en construcción, siempre que lo soliciten las entidades ó Empresas interesadas y lo considere conveniente, con tal, sin embargo, de que se hayan cumplido las condiciones que para cada caso se fijan en la misma.

Igualmente será aplicable á las obras en construcción por el Gobierno los artículos 13 y 14 de esta Ley, con la condición de que se hubiesen cumplido todas las que en ellas se establecen para cada caso.

Art. 20. Los artículos anteriores de esta Ley sólo serán aplicables cuando la extensión efectiva de la zona regable sea por lo menos de 200 hectáreas.

Art. 21. Los auxilios que para el establecimiento de los riegos garantiza la ley de 7 de Julio de 1905 serán aplicables á zonas regables de menos de 200 hectáreas de cabida, y podrán también concederse cuando las aguas que se empleen no sean de dominio público ni artesiano.

La indicada ley se entenderá modificada en el sentido de que el premio ó auxilio que se conceda versará únicamente sobre el número de hectáreas regadas, no sobre el de litros de agua consumidos, y en el de que serán de cuenta del Estado los gastos que á la Administración puedan irrogarse con motivo de la instrucción de los expedientes correspondientes.

CAPÍTULO II

OBRAS DE DEFENSA Y ENCAUZAMIENTO

Art. 22. Se autoriza al Ministro de Fomento para que se redacten por cuenta del Estado los proyectos de obras de defensa contra las corrientes de aguas de regularización y de encauzamiento de los ríos.

Se autoriza igualmente al Gobierno para que, con sujeción á los proyectos previamente aprobados y á los créditos legislativos disponibles, pueda llevar á cabo esta clase de obras, siempre que los que con ellas hayan de beneficiarse garanticen un auxilio equivalente al 25 por 100, por lo menos, del importe de su presupuesto y del valor calculado en el proyecto para la ocupación de los terrenos necesarios, que no sean del Estado, comunales y del dominio público.

Los auxilios se harán efectivos:

1.º Con la aportación gratuita de los terrenos que hayan de ocuparse permanentemente, y con la autorización, también gratuita, para las ocupaciones temporales que la ejecución de las obras pueda requerir, ó en defecto de éstos, con el pago del importe de los correspondientes expedientes de expropiación, si hubiese necesidad de instruirlos.

2.º Con la contribución en metálico del resto del auxilio.

En lo sucesivo no podrá subastarse la construcción de obras de esta clase que hayan de construirse por contrata, ni emprenderse la ejecución de las mismas por el sistema de administración, sin que conste:

1.º Que los particulares ó Corporaciones interesadas están dispuestas á entregar los terrenos que dichas obras requieran ó que han transferido debidamente á favor del Estado el derecho á ocuparlos cuando sea preciso, y

2.º Que han garantizado debidamente la aportación de la mitad, por lo menos, del auxilio en metálico ofrecido, ó que han formalizado el compromiso á que se refiere el siguiente párrafo.

Cuando el Gobierno lo estime conveniente, en vez del auxilio directo en metálico podrá aceptar un recargo en la contribución territorial de sus fincas, que todos ó parte de los propietarios interesados en la realización de las obras puedan comprometerse á pagar voluntariamente, fijándose la cuantía de dicho

recargo, de manera que en el plazo máximo de veinte años quede abonado el total importe del auxilio.

La obligación del Gobierno al emprender las obras queda limitada á la ejecución de las que en cada caso se hubiesen proyectado; pero cuando llegue á reconocerse que esto es prácticamente imposible, ó que resultaría inconveniente, se podrá introducir las modificaciones que se juzguen necesarias; con el fin de obtener, con un coste razonable, los resultados perseguidos, sin que los que en definitiva se alcancen una vez realizadas las obras deban tenerse en cuenta para los efectos de la prestación de los auxilios ofrecidos.

Art. 23. Dentro de los créditos legislativos disponibles podrá el Gobierno realizar, por cuenta del Estado, con ó sin el auxilio de las comarcas interesadas, con arreglo á los proyectos previamente aprobados:

1.º Las obras de defensa, regularización ó encauzamiento en los ríos y corrientes importantes que tengan por objeto evitar ó combatir las inundaciones que perjudiquen á poblaciones importantes y comarcas extensas del territorio nacional.

2.º Las obras que sean indispensables para defender del ataque de las corrientes las propiedades y obras públicas del Estado.

3.º El encauzamiento de los ríos navegables para los fines de la navegación.

Disposiciones comunes á todas las obras hidráulicas.

Art. 24. Quedan derogadas las prescripciones contenidas en la legislación y disposiciones, hasta el presente vigentes, en cuanto se opongan á las contenidas en la presente Ley.

Para la aplicación de ésta el Ministro de Fomento dictará las disposiciones reglamentarias que sean necesarias en todo lo que sea materia propia de su departamento.

Disposiciones transitorias.

Art. 25. Con cargo á los créditos extraordinarios, para cuya inversión quede autorizado el Gobierno, podrá éste destinar á la construcción y subvención de las obras á que el presente proyecto se refiere, la cantidad de 105 millones de pesetas, aparte de la consignación que figure para iguales fines en los presupuestos ordinarios del Ministerio de Fomento.

Los créditos extraordinarios que han de invertirse en la ejecución de las obras ó en auxilio á las mismas, á más de los ordinarios y los auxilios que al tiempo de la construcción aporten los interesados, serán los que figuran en el cuadro adjunto:

Queda autorizado el Gobierno para emplear dentro de un mismo año los créditos que pudieran resultar sobrantes en unas obras, en otras en que fuesen necesarios para activarlas; para distribuir en los años siguientes los auxilios y créditos extraordinarios que no se inviertan en un año, y, finalmente, para emprender la ejecución de nuevas obras distintas de las que en el cuadro se indican, siempre que los interesados en la construcción de éstas no garanticen debidamente los auxilios necesarios ó no opten á la concesión de dichas obras.

El Gobierno, á igualdad de otras condiciones, emprenderá con preferencia las obras que relativamente á su presupuesto representen para el Estado el menor sacrificio.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset*.

Distribución que ha de darse al crédito de 105 millones de pesetas dedicados á la construcción de obras hidráulicas

OBRAS EN CURSO DE EJECUCIÓN	Cantidades que ha de aportar el Estado para la terminación.	Parte que se ha de cargar á los presupuestos extraordinarios.	ANUALIDADES QUE DEBEN CARGARSE AL PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO					
			1911	1912	1913	1914	1915	TOTALES
Obras de riego.								
Pantano de la Peña.....	3.846.000,00	717.582,66	1.728.417,34	1.400.000,00	»	»	»	3.128.417,34
Idem de Santa María Belsué, con ex- clusión de los canales.....	1.100.000,00	609.953,22	290.046,78	200.000,00	»	»	»	490.046,78
Idem de Cueva Foradada.....	1.631.000,00	316.290,53	367.709,47	500.000,00	500.000,00	»	»	1.367.709,47
Idem de Peña.....	1.200.000,00	443.589,05	156.410,95	200.000,00	200.000,00	200.000,00	»	756.410,95
Idem de Moneva.....	1.900.000,00	301.260,62	398.739,38	400.000,00	400.000,00	400.000,00	»	1.598.739,38
Idem de Ruidecañas.....	1.708.000,00	635.280,09	472.719,91	300.000,00	300.000,00	»	»	1.072.719,91
Idem de Foix, con exclusión de los canales.....	1.600.000,00	436.826,23	263.173,77	300.000,00	300.000,00	300.000,00	»	1.163.173,77
Idem de Busco.....	544.000,00	199.342,18	144.657,82	200.000,00	200.000,00	»	»	344.657,82
Idem de Andrade.....	1.230.000,00	324.549,98	314.450,02	300.000,00	300.000,00	»	»	914.450,02
Idem de Guadalcacín, con exclusión de los canales.....	300.000,00	156.262,19	100.000,00	43.737,81	»	»	»	143.737,81
Idem de Guadalmellato, idem id. idem id.....	4.500.000,00	843.473,46	456.526,54	800.000,00	800.000,00	800.000,00	800.000,00	3.656.526,54
Idem de Gasset.....	800.000,00	332.787,72	167.212,28	300.000,00	»	»	»	467.212,28
Riegos del valle inferior del Guadal- quivir, Sección contratada en la actualidad.....	3.000.000,00	1.025.645,22	474.354,78	500.000,00	500.000,00	500.000,00	»	1.974.354,78
Mejora de la Real Acequia del Ja- rama.....	375.000,00	275.000,00	50.000,00	50.000,00	»	»	»	100.000,00
Canal de la Reina Victoria Eugenia.	290.000,00	290.000,00	»	»	»	»	»	»
Totales.....	24.086.000,00	6.907.843,15	5.384.419,04	5.493.737,81	3.300.000,00	2.200.000,00	800.000,00	17.178.156,85
Obras de encauzamiento y defensa.								
Defensa de Alcira.....	222.747,00	122.342,84	100.404,16	»	»	»	»	100.404,16
Encauzamiento del Seguíllo, entre Herrín de Campos y Villafrales.	112.411,00	56.524,49	55.886,51	»	»	»	»	55.886,51
Pantano de Talave.....	984.000,00	400.000,00	184.000,00	200.000,00	200.000,00	»	»	584.000,00
Idem de Alfonso XIII.....	504.000,00	90.000,00	214.000,00	200.000,00	»	»	»	414.000,00
Encauzamiento del Ebro en Gallur.	241.000,00	30.000,00	211.000,00	»	»	»	»	211.000,00
Idem del Noguera-Pallaresa.....	426.000,00	140.000,00	186.000,00	100.000,00	»	»	»	286.000,00
Idem del arroyo Minatada.....	267.000,00	115.000,00	52.000,00	50.000,00	50.000,00	»	»	152.000,00
Pantano del Agujero: encauzamien- to del Guadalmedina para defensa de Málaga.....	2.746.000,00	959.800,00	226.200,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00	1.826.200,00
Defensa del Sevilla.....	781.900,00	278.250,00	203.650,00	150.000,00	150.000,00	»	»	593.650,00
Encauzamiento del Tâmega, en Ve- rín.....	43.000,00	12.500,00	30.500,00	»	»	»	»	30.500,00
Totales.....	6.368.058,00	2.204.417,33	1.463.640,67	1.100.000,00	800.000,00	400.000,00	400.000,00	4.163.640,47

OBRAS QUE PODRÁN EMPRENDERSE

Obras de riego complementarias de las que están en ejecución.

Canales de Santa María de Belsué. (Alimentados por el pantano en construcción.).....	24.500.000
Idem del Foix. (Idem id. id.).....	
Idem del Guadalcacín. (Idem id. id.).....	
Idem del Guadalmellato. (Idem id. id.).....	
Presa de derivación, pantanos de alimentación, obras de fábrica de la Sección contratada y Secciones res- tantes del Canal para riegos del valle inferior del Gua- dalquivir.....	
Pantano de Azuébar y canales de alimentación y deri- vación.....	
Pantano de Barazona y demás obras complementarias del Canal de Aragón y Cataluña.....	

Obras de encauzamiento y defensa.

Encauzamientos del Segre, en Lérida del Llobregat (Sección del cargo del Estado), del Seguíllo, del Ucía- za, del Vinalopó, entre el pantano de Elche y el mar; del Pigüña, en Belmonte, defensa de Benemejaina y otras obras que puedan emprenderse en sustitución de las indicadas.....	2.700.000
--	-----------

Otras obras de riego.

Pantanos: de la Hoz, en Torralba de Ribota; de Val- borno, de Arguís, de Guaza, de Rellou, de Almu- sa, del Cañal, de Recozones, de Ginestá, de Argueta, de Casasola, del Franco de Beas, de Cornalvo, de Prosorpinas, del Vado, de Fosa, de la Cuerda del Pozo, de las Vencías, de Jorba, de los ríos Francolí y Gayá, de Garinoán, de Vadiello; Canal de Lodosa y obras de regularización del caudal del Ebro; rehabili- tación de la Real Acequia del Jarama; Canal de Ar- ganda, mejora del cauce del Monegre; Canal de Al- gar, del Fresno, del Bierzo y otras obras que pudie- ran emprenderse en sustitución de las indicadas....	56.158.202,48
---	---------------

Madrid 9 de Marzo de 1911.—El Ministro de Fomento, *Ra-
fael Gasset.*

PUERTOS

Reorganización é inspección de las Juntas de Obras.

A LAS CORTES

En la vigente ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880 se clasificaron como de interés general los puertos cuyo comercio marítimo pueda interesar á varias provincias y se hallen en comunicación directa con los principales centros de España, y además los de refugio.

Se limitó por la citada ley á 28 el número total de puertos de interés general; pero sucesivamente, por leyes especiales, se ha ido aumentando esta cifra hasta llegar actualmente á 132 el número de dichos puertos.

Es indudable que al incluir en el plan general de puertos la mayor parte de los agregados por leyes especiales se ha falseado el espíritu de la Ley de 1880, pero es cierto también que el desarrollo de la riqueza y del comercio ha hecho sentir la necesidad de construir obras que faciliten, y en algunos casos hagan posible la navegación y el tráfico marítimo; obras que sólo el Estado puede realizar, dada la penuria de las Haciendas provinciales y municipales.

El sentido de la realidad ha impedido ni aun intentar siquiera la aplicación del art. 29 de la ley de Puertos, que autoriza la subvención del Estado á los puertos de interés local, é innecesario parece decir que ninguna Diputación ni Ayuntamiento ha contribuido á la construcción de puerto alguno de interés general en los términos que expresa el art. 25 de la Ley.

Sin hacer una expresa declaración de principios, los Poderes públicos han venido á reconocer en la práctica que sólo el Estado se halla en condiciones de ejecutar las obras de puertos, y obedeciendo á este criterio, consciente ó inconscientemente se ha ampliado, quizá con exceso, el primitivo plan, pues nadie ha de imaginar que se emprenda, desde luego y simultáneamente, no ya la construcción, pero ni aun el estudio de 132 puertos. Esto no obstante, forzoso ha sido, y lo será más cada día, atender en el mayor número posible de puertos, no sólo á las necesidades del tráfico marítimo propiamente dicho, sino á las especiales de la importante industria pesquera, tan desarrollada en los últimos años con las flotillas de vapores, y al establecimiento de puertos de refugio para el pequeño cabotaje y para las embarcaciones de pesca, que hoy se ven obligadas á alejarse de la costa.

Holanda, donde desde antiguo existe una antigua industria pesquera, y Alemania, donde recientemente se ha desarrollado al par de las demás industrias, han construido numerosas y bien estudiadas obras para puertos de pesca y de refugio, bajo el criterio de que los últimos no deben distar unos de otros más de 40 millas. Rusia, aunque en menor escala, ha seguido este ejemplo, y hasta la misma Inglaterra, sistemáticamente opuesta á la excesiva intromisión del Estado en la ejecución de obras públicas, ha concedido una subvención á los puertos de pesca, venciendo la tenaz oposición de los Institutos armados, desde el punto de vista de la defensa nacional.

A parte de la consideración expuesta, bastaría la natural resistencia de los intereses creados para hacer imposible la reducción del plan general de puertos del Estado; pero de que se acepte la legislación vigente, no sólo por su carácter imperativo, sino por considerarla inspirada en una rectificación del criterio que inspiró la ley general de Puertos; criterio impuesto por las ideas modernas sobre el intervencionismo del Estado, no se deduce en manera alguna que haya de continuar entregado al favor el orden de prelación en la ejecución de las obras de puertos; antes, por el contrario, exige imperiosamente que no se emprenda trabajo alguno sin un estudio minucioso y comparativo, analizando escrupulosamente la adaptación de las obras al ser-

vicio que han de prestar, condición esta última que no siempre se ha tenido en cuenta al estudiar los proyectos.

Consecuencia precisa del estado legal vigente, del criterio que la ha informado y de las condiciones en que se desenvuelve nuestra política, ha sido el crecido número de obras de puertos que se han emprendido, á todas las que es forzoso atender para que el mar no destruya las partes en curso de ejecución, y para cumplir los compromisos contraídos con los contratistas; pero como los créditos consignados para este servicio son reducidos, y los arbitrios especiales establecidos en los puntos más importantes gravan al tráfico cuanto permite la prudencia, las obras vienen realizándose con gran lentitud, y han de transcurrir muchos años antes de que puerto alguno reúna las debidas condiciones y pueda compararse con los principales del extranjero.

Nuestra inferioridad en este punto desaparecería y los intereses de la navegación y del comercio quedarían atendidos en lo posible, si en un breve plazo de cuatro ó cinco años se imprimiese gran actividad á las obras en construcción ó se emprendieran las proyectadas en los puertos de mayor importancia comercial ó política, concediendo al efecto á las respectivas Juntas de Obras una subvención suplementaria, con cargo á un presupuesto extraordinario.

Es de advertir que de la cantidad con que el Tesoro subvenciona á las Juntas de puertos se destina una suma importante al pago de los intereses y amortización de 60 millones de pesetas á que próximamente ascienden las obligaciones emitidas, y no sería posible, sin comprometer el crédito de las Juntas, forzar las emisiones de nuevos títulos.

Para no derrochar la cantidad del presupuesto extraordinario que pueda destinarse á obras de puertos, distribuyéndola entre todos ó la mayor parte de los que se hallan en construcción, será preciso limitarse á elegir las obras que más imperiosamente se necesiten para el servicio de algunos puertos. Sobre este particular se han reunido los datos más esenciales para formar un juicio aproximado, que naturalmente sufrirá modificaciones de detalle al llevarse á la práctica.

Los puertos á que se propone destinar el presupuesto extraordinario son los de Barcelona, Valencia, Algeciras, Sevilla, La Luz y Tenerife (Canarias), Santander, Bilbao, Ceuta y Melilla.

Consideraciones de orden político obligan á terminar, lo antes posible, los puertos de Algeciras, Ceuta y Melilla. El puerto de Sevilla, por ser el único interior que en España existe, por su creciente tráfico y por la extensa y rica zona que sirve, ha de adquirir mucha mayor importancia tan luego como el Guadalquivir sea navegable para los grandes trasatlánticos. Los puertos de La Luz y de Tenerife son puertos preferidos de escala en la enorme corriente comercial de Europa á África, á la América Meridional y á la Australia por el Cabo de Buena Esperanza; pero no bastaría la situación privilegiada de Canarias para evitar la competencia de las islas de Cabo Verde y de Dakar si no se ejecuta en aquéllas las obras necesarias para el abrigo de las embarcaciones y para la rápida y económica carga y descarga de las mercancías. Barcelona y Valencia en el Mediterráneo, y Santander y Bilbao en el Cantábrico, además de la importancia de su tráfico propio y de su situación como puertos de refugio, reúnen la circunstancia de ser los más adecuados para escala de los grandes trasatlánticos.

No por invertir el presupuesto extraordinario en los diez puertos mencionados quedarán desatendidos los demás, pues no sólo continuarán disfrutando la subvención que ahora perciben con cargo al presupuesto ordinario, sino que podrá ésta aumentarse para algunos, reduciendo, si fuera preciso, la subvención ordinaria á los puertos que hayan de percibir la extraordinaria.

En la relación adjunta se indican los trabajos que han de ejecutarse en cada puerto, con el importe aproximado correspondiente, que asciende á 50 millones de pesetas, cantidad que se eleva á 55 millones, añadiendo la de 2 1/2 millones para la adquisición de un tren de dragado y de material de salvamento y otros 2 1/2 millones para la terminación de la reforma del alum-

brado y para el balizamiento de las costas en los puertos donde sea más necesario.

La adquisición de un tren de dragado para las limpias periódicas que se ejecutan en varios puertos fué ya acordada hace tiempo y hasta se consignó el crédito correspondiente. Por razones que no son ahora pertinentes dejó de adquirirse este material, cuya utilidad es notoria por la economía y facilidad que ha de reportar al servicio de limpia.

Hace tiempo también que se viene pensando en la imprescindible necesidad de adquirir el material de salvamento más indispensable para que no continúe el lamentable estado actual de carecer en absoluto de los medios más elementales para el salvamento de los buques naufragados.

No se justificaría ante las Cortes y el país la petición de un crecido presupuesto extraordinario para la rápida mejora de algunos puertos si antes no hubiera adoptado el Gobierno las medidas conducentes á introducir las economías de que sean susceptibles los servicios que se costean con cargo al presupuesto ordinario, para lo cual habrá de organizarse la inspección administrativa de las Juntas de puertos, que hasta ahora ha sido ineficaz. De este modo se adquirirá el convencimiento de que los créditos consignados para obras de puertos se invierten exclusivamente en los trabajos y servicios á que se destinan y podrá darse mayor impulso á las obras de los puertos á que no se conceda subvención extraordinaria.

Para completa garantía de que no serán vanos los propósitos de organizar con la más estricta economía los servicios encomendados á las Juntas de Obras de puertos, no ha vacilado el Ministro que suscribe en consignar en el adjunto proyecto de ley varios preceptos que precisan las atribuciones del Gobierno y convierten en reglada la facultad discrecional que hasta ahora ha ejercitado sobre muchos puertos, no siempre, por desgracia, con la debida eficacia para evitar abusos que habrán de corregirse pronto y radicalmente.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—*Rafael Gasset.*

Proyecto de ley sobre obras de puertos.

Art. 1.º Para crear una nueva Junta de Obras de puertos será preciso incoar un expediente en el que se consigne los datos que á continuación se expresan:

Certificaciones de las autoridades de Marina y del administrador de la Aduana sobre el movimiento de la navegación comercial en el último quinquenio.

Propuesta de la Cámara de Comercio, y á falta de ésta del Ayuntamiento, de los arbitrios que hayan de establecerse, expresando su rendimiento probable, que no será inferior á 100.000 pesetas.

Pública información sobre los arbitrios propuestos.

Informes del Ayuntamiento, de la Diputación provincial y de las Corporaciones que el Gobierno de la provincia juzgue conveniente oír.

Informe del Ingeniero Jefe de Obras públicas en la provincia respecto á la necesidad é importancia de las obras que exigirá el desarrollo del tráfico, indicando el coste probable de las mismas.

Informe del Gobernador civil de la provincia é informe del Consejo de Obras públicas.

Art. 2.º La creación de una nueva Junta de Obras de puerto se hará por Real decreto.

Art. 3.º Las Juntas de Obras que se hallen actualmente establecidas en puertos cuyos arbitrios produzcan menos de 100.000 pesetas anuales, continuarán funcionando á no ser que la experiencia demuestre la conveniencia de suprimirlas por lo costoso de los gastos generales de dirección, administración y vigilancia respecto á las cantidades invertidas en las obras.

Art. 4.º En todo puerto de interés general, donde se ejecuten por cuenta del Estado obras ó trabajos de cualquiera especie para su conservación y mejora, se establecerán impuestos espe-

ciales, con exclusiva aplicación á las propias obras, en uso de las atribuciones que concede al Gobierno el art. 26 de la vigente ley de Puertos.

Cuando por el escaso rendimiento de los arbitrios no proceda la creación de una Junta de Obras, el Gobierno dispondrá, en cada caso, mientras no se dicte el reglamento para la ejecución de la ley de Puertos, el modo de recaudar y administrar dichos arbitrios.

Art. 5.º Los fondos que administren las Juntas de puertos sólo podrán invertirse en obras ó servicios del puerto que dependan exclusiva y directamente del Ministerio de Fomento.

No podrán realizar las Juntas ningún gasto, de cualquiera especie que sea, sin haberse previamente autorizado por el Ministerio de Fomento el crédito correspondiente.

Art. 6.º Los gastos de administración de las Juntas de puertos, tanto en concepto de personal como de material, no podrán exceder del 35 por 100 del importe de los arbitrios.

Se exceptúa la Junta del puerto de Ceuta, mientras el tráfico no adquiera mayor desarrollo.

Art. 7.º Las actuales Juntas, cuyos ingresos, sin contar las subvenciones, no les permita costear un personal administrativo especial, podrán encomendar las funciones de Secretario, Contador, y Depositario-pagador al personal afecto á la dirección facultativa de las obras; entendiéndose que el nombramiento de Depositario-pagador recaerá en un Ayudante ó Sobrestante de Obras públicas, que estará relevado de prestar fianza.

Art. 8.º El Ministro de Fomento procederá con la mayor urgencia posible á una revisión de las tarifas de cada puerto para los arbitrios y servicios establecidos, á fin de evitar las desigualdades que resulten en beneficio de alguno, con perjuicio de los demás.

Art. 9.º No podrá autorizar el Ministro de Fomento la emisión por las Juntas de Obras de puertos de ningún nuevo empréstito, cuyos intereses y amortización excedan del producto líquido de los arbitrios, ó sea de los ingresos por este concepto, deduciendo los gastos de recaudación y de explotación de los servicios retribuidos.

Art. 10. Si en algún caso especial fuera preciso autorizar á alguna Junta para emitir un empréstito, cuyos intereses y amortización hayan de satisfacerse, en todo ó en parte, con cargo á la subvención del Estado, se hará por medio de una ley.

Art. 11. El Gobierno estudiará si procede la unificación de las deudas contraídas por las Juntas de Obras de puertos, para reducir el interés á que se han emitido.

Si resultase conveniente la conversión de todas ó parte de ellas, se presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1.ª Con objeto de realizar en el menor plazo posible las obras que más imperiosamente exigen los principales puertos, se destinará la cantidad de 60 millones de pesetas del presupuesto extraordinario para subvencionar las obras y servicios que se indican en la relación adjunta.

2.ª En vista de los estudios definitivos de las obras y de los informes oportunos, el Ministro de Fomento podrá modificar el plan de trabajos mencionado para cada puerto en el artículo anterior.

También podrá modificar el importe total de la subvención extraordinaria que se concede á cada puerto, dando cuenta á las Cortes del uso que haga de esta última atribución.

3.ª Se distribuirá el presupuesto extraordinario en cinco anualidades: la primera, de 5 millones de pesetas; la segunda, de 10 millones, y las tres últimas, de 15 millones.

Si no pudiera invertirse en cualquier año la anualidad correspondiente, se acumulará el sobrante obtenido á la consignación del año siguiente.

4.ª En el caso de que por circunstancias imprevistas no puedan terminarse en el plazo de cinco años las obras á que se des-

tine el presupuesto extraordinario, se considerará ampliado dicho plazo lo que sea indispensable para la inversión del crédito concedido.

OBRAS DE PUERTOS

Barcelona.

Muelle adosado al dique de Levante..	2.750.000	
Distribución de los muelles de España y de Barcelona.....	530.000	
Instalación de muelles.....	1.970.000	
16 grúas eléctricas.....	800.000	
4.ª Sección del dique flotante.....	950.000	
Expropiaciones en el delta del Llobregat..	2.000.000	
		9.000.000

Valencia.

Obras de los diques exteriores.....	4 500.000
-------------------------------------	-----------

Algeciras.

Obras del proyecto aprobado.....	6 500.000
----------------------------------	-----------

Sevilla.

Muelle de la Corta de Tablada.....	1.300.000	
Zona de servicio del muelle.....	1.800.000	
Reparación y reforma del muelle actual.....	1.800.000	
Nuevas cortas y obras de encauzamiento.....	2.100.000	
		7.000.000

Santander.

Adquisición de una draga.....	600.000	
Parte realizable del encauzamiento..	1.400.000	
		2.000.000

Bilbao.

Regularización de la ría.....	1.200.000	
Muelles longitudinales de la ría....	4.500.000	
Instalaciones en el muelle exterior..	1.300.000	
		7.000.000

Canarias.

Reforma y ampliación de los puertos de la Luz y de Tenerife.....	5.000.000
--	-----------

Melilla.

Subvención extraordinaria para las obras en curso de ejecución.....	4.000.000
---	-----------

Ceuta.

Subvención extraordinaria para las obras en curso de ejecución.....	5.000.000
---	-----------

Varios.

Adquisición de un tren de dragado...	1 800.000	
Idem de material de salvamentos.....	700.000	
		2.500.000

Total para obras de puertos.....	52.500.000
----------------------------------	------------

Faros y balizas.

Terminación de la reforma del alumbrado marítimo y balizamientos de las costas.....	2.500.000
---	-----------

Total para obras de puertos, faros y balizas.....	55.000.000
---	------------

Madrid 9 de Marzo de 1911.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset.*

EXPROPIACIÓN FORZOSA

A LAS CORTES

El procedimiento gubernativo que, basado en la prueba pericial, prescribe la vigente ley de Expropiación forzosa para el justiprecio de las fincas, conduce con tanta frecuencia á notorias y graves exageraciones, que se impone su modificación, si han de remediarse los daños que con ello se infieren al desarrollo y ordenada marcha de la construcción de nuestras obras públicas y á los intereses de la Administración.

Mas no ignora el Ministro que suscribe que materia tan delicada, que afecta á intereses igualmente sagrados de la propiedad del ciudadano y del bien de la comunidad, merece tratarse con extrema circunspección, y que toda reforma que se intente, á más de ser necesaria y beneficiosa, ha de basarse en el más escrupuloso respeto á los derechos de la propiedad.

La modificación que en el presente proyecto de ley se propone, limitase á la del procedimiento que debe seguirse desde el momento en que, apurados los trámites legales, aparece la divergencia entre los peritos de las partes. Y como la lesión que á éstas pueda causarse, cuando aquélla sea relativamente pequeña, nunca podrá ser de importancia, se reduce la reforma en semejante caso á exigir que el perito tercero designado por el Juez reuna las mayores garantías de competencia profesional, y sea, además, un funcionario público de cierta categoría.

Pero cuando el expropiante sea el Estado, resulten considerables las discrepancias entre las dos tasaciones, y grandes, por tanto, y difíciles de evitar las lesiones que puedan sufrir las partes, se propone el restablecimiento del principio consignado en la Constitución de 1869 y desarrollado en el decreto de 12 de Agosto de aquel año, que confiaba á la autoridad judicial la fijación del valor que deba asignarse á las fincas objeto de la expropiación. En cuanto á las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos y Empresas ó particulares que por delegación suya ó del Estado tengan que realizar expropiaciones, se las facultaría para que pudieran seguir á voluntad el antiguo ó el nuevo procedimiento que en esta ley se marca y que, en suma, es el mismo que con magistral acierto señaló el Sr. Montero Ríos en su notable proyecto de ley de Expropiación forzosa de 2 de Julio de 1886, sin más diferencia sustancial que la de suprimir la penalidad á que quedaban sujetos los propietarios cuya tributación fuese inferior á la que correspondiera al valor asignado á la finca en virtud del justiprecio realizado.

Cabría reprochar á esta reforma que la lentitud con que suele marchar el procedimiento judicial podría ser motivo de demoras, siempre perjudiciales; pero aparte de que el proyecto de ley limita los plazos para que el retraso no pueda ser considerable, bastará casi siempre la aplicación del art. 29, establecido en virtud de la acertada modificación de la Ley antigua por la de 30 de Julio de 1904 para que pueda, cuando sea preciso, procederse rápidamente á la ocupación de las fincas, evitando la interrupción de los trabajos. Sólo cuando son aquéllas de valor considerable y pequeña la parte que haya de ocuparse con relación á la total, resulta todavía, según demuestra la práctica con demasiada frecuencia, que se ve compelido el expropiante á tener que depositar sumas considerablemente superiores al valor de la fracción ocupada de la finca y de los perjuicios en ella producidos.

No es fácil en tal caso marcar un límite más reducido y cercano al de la tasación definitiva que el que señala la ley actual; pero es seguro que, salvo circunstancias muy excepcionales, se excedería todavía el importe de dicha tasación si se fijase para el depósito el valor que proporcionalmente corresponda á la parte ocupada de la finca, valorada como en el caso de la ocupación total, y agregando para los perjuicios causados al resto la mitad del precio que á toda ella asigne el amillaramiento ó riqueza imponible. Y obsérvese que aun en los casos excepcionales aludidos, en que fuese el depósito así calculado algo inferior al precio

de la exportación que en definitiva se acuerde, el perjuicio que se cause al propietario se reducirá, á lo sumo, á dejar de percibir anualmente el interés de la diferencia, interin no recibiera el pago de la indemnización.

La redacción que tenía el art. 29 ha sido variada ligeramente para tener en cuenta la existencia del registro fiscal que va estableciéndose en sustitución de los antiguos amillaramientos, y para expresar con entera claridad algunos de los preceptos en dicho artículo contenidos. La concisión extremada con que está redactado el art. 17 de la ley actual, en que se plantea, con la ocupación de las fincas, el verdadero origen de la expropiación y la conveniencia á este propósito de dar mayores garantías á los propietarios si se demuestra que puede con ventaja prescindirse de la utilización de sus fincas, aconsejan la modificación que ahora se propone en este importante punto.

Con ella se acepta la doctrina de que debe considerarse lícita la oposición que á la ocupación se haga cuando se base en la posibilidad de realizar la obra en forma distinta á la proyectada, con tal de que no se alteren las condiciones técnicas y económicas á que aquélla haya de satisfacer, y se logre á la vez irrogar menos perjuicios á las propiedades, ya sean particulares, ya de uso público, que haya necesidad de ocupar.

El art. 18 ha tenido que modificarse como consecuencia de lo establecido en el anterior, sustituyendo al dictamen de la Comisión provincial el del facultativo encargado de la inspección oficial de la obra, porque el punto que con la consulta habrá de resolverse tendrá un carácter esencialmente técnico.

Si mereciera ser aprobada la modesta reforma que se presenta en el adjunto proyecto de ley, después que la sabiduría de las Cortes corrigiera las deficiencias de que adolezca, es seguro que se habría prestado un servicio positivo á la buena marcha de las obras públicas, sin inferir por ello el más pequeño daño al derecho de propiedad de los ciudadanos, antes bien, dotándolos de nuevos y justificados medios de defensa contra invasiones injustificadas de que pudiera ser objeto por parte de la Administración pública.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—*Rafael Gasset.*

Proyecto de ley reformando la de Expropiación forzosa de 10 de Enero de 1879.

Los artículos 17, 18, 30 y 34 de la ley de Expropiación forzosa de 10 de Enero de 1879 y el 29 modificado por la ley de 30 de Julio de 1904, se entenderán redactados en la forma siguiente:

Art. 17. Recibida la relación nominal de propietarios autorizada por el Alcalde, el Gobernador dispondrá su inserción en el *Boletín Oficial* de la provincia y que se notifique individualmente á cada uno de los interesados, señalándoles además los días y las horas en que habrá de efectuarse el reconocimiento del terreno para que puedan asistir por sí mismos ó debidamente representados y hacer en el acto las reclamaciones que estimen oportunas contra la ocupación pretendida.

En los días y horas fijados por el Gobernador, el facultativo encargado de la dirección de la obra, á presencia del Alcalde ó de un delegado suyo y de los propietarios que concurran á la operación, procederá á replantear sobre el terreno en longitud y anchura, con arreglo á los planos del proyecto, toda la zona cuya ocupación se pretende, dando además las explicaciones necesarias. Del resultado se levantará acta suscrita por todos los asistentes, en la que se harán constar las observaciones ó reclamaciones formuladas.

Si alguna de estas reclamaciones versara sobre la posibilidad de modificar el proyecto en forma que haga innecesaria la ocupación de alguna finca, que disminuya de un modo apreciable los perjuicios que hubieren de experimentar una ó más de ellas, ó bien que afecte en grado considerablemente menor á las servidumbres públicas establecidas sin empeorar las condiciones técnicas y económicas de la obra, el que la formule quedará

obligado á justificar los fundamentos de la reclamación presentando ante el Alcalde, en el plazo máximo de veinte días, un estudio comparativo completo entre el proyecto y la modificación que proponga, autorizado por facultativo competente.

No se admitirá reclamación alguna contra la utilidad de la obra que queda ya resuelta ejecutoriamente por la declaración de utilidad pública.

Art. 18. Expirado el plazo que señala el artículo anterior, el Alcalde remitirá el acta acompañada de los justificantes presentados y de las reclamaciones que por escrito y con posterioridad al reconocimiento sean producidos por los propietarios que no hayan asistido, y el Gobernador, oyendo al facultativo encargado de la inspección oficial de la obra, decidirá sobre la necesidad de la ocupación que se intenta.

Art. 23. Una vez planteada la divergencia entre las tasaciones del expropiado y del expropiante, la Administración, ó quien sus derechos tenga, podrá en todo tiempo ocupar el inmueble, previo el depósito de la cantidad que corresponda en cada caso, según las reglas siguientes:

1.ª Cuando la expropiación sea total, el depósito equivaldrá á la riqueza en que esté amillarado el inmueble con dos años de antelación, más el 20 por 100 de la misma, capitalizando esta suma al 4 por 100.

A falta de amillaramiento, servirá para fijar la cuantía del depósito el líquido imponible admitido en el año último para la contribución aumentado en el 10 por 100 y capitalizado el total al mismo tipo.

2.ª Cuando la expropiación sea parcial, el depósito será, como máximo, igual á la tasación del perito del propietario; pero no podrá exceder de la suma que se obtenga capitalizando, con sujeción á la regla anterior, la parte que se ha de expropiar, y añadiendo la mitad del valor deducido para toda la finca, del líquido ó de la riqueza imponible con que figure en el amillaramiento ó en el registro fiscal.

3.ª Si se tratase de un inmueble destinado á uso público, que por su naturaleza no esté amillarado ni tenga señalada riqueza imponible, la cantidad que haya de depositarse se regulará por los valores que en los inmuebles vecinos rijan, aplicándose por lo demás las reglas anteriores.

Desde la constitución de depósito, en cualquiera de los casos mencionados en las reglas precedentes, percibirá provisionalmente el expropiado, en sustitución del disfrute total ó parcial del inmueble, los intereses de la cantidad depositada, regulados á razón del 4 por 100 anual; pero al ser entregado el importe de la indemnización definitivamente señalada, se liquidarán los intereses de esta cantidad al mismo tipo expresado, y la diferencia que por exceso ó por insuficiencia del depósito arroje esta liquidación, respecto de los intereses percibidos, será abonada, según los casos, al expropiante ó al expropiado, con una bonificación de la cuarta parte de esta diferencia, como resarcimiento del perjuicio sufrido.

El expropiado podrá pedir en todo tiempo la entrega inmediata del depósito constituido según la regla 1.ª, y en los casos de las reglas 2.ª y 3.ª la entrega de la tasación del perito del expropiante, cesando sobre cualquiera cantidad que reciba el abono del interés correspondiente á ella y teniéndose todo presente en la liquidación definitiva.

Art. 30. Cuando haya disconformidad entre los dos peritos, y el importe de la tasación hecha por el del propietario no sea mayor que el doble de la determinada por el de la Administración ni exceda de 10.000 pesetas, el gobernador oficiará al juez del distrito para que designe un tercer perito elegido entre los ingenieros y arquitectos que se encuentren al servicio del Estado en la misma provincia, sin tener intervención alguna en la obra de que se trate, y á falta de ellos, entre iguales funcionarios de una provincia inmediata en que los haya.

Si la diferencia entre ambas tasaciones excediese uno cualquiera de los dos límites señalados en el párrafo anterior, el justiprecio de las fincas que se hallen en este caso corresponderá

necesariamente á la autoridad judicial, cuando la obra sea ejecutada por la Administración del Estado. En los demás casos, la entidad expropiante comunicará al Gobernador, en término de un mes, su opción por este mismo procedimiento ó por la prosecución del expediente en la vía administrativa, teniendo derecho en este último caso á que el perito tercero reúna las condiciones señaladas en el párrafo anterior.

Art. 34. a) El Gobernador, en vista de las declaraciones de los peritos y de los demás datos aportados al expediente, determinará en el plazo de treinta días, por medio de resolución motivada y dentro precisamente del mínimo y máximo que hayan fijado los peritos, la suma que ha de abonarse por la expropiación, comunicándolo á cada interesado, y una vez consentida por las partes esta resolución, será publicada en el *Boletín Oficial*.

b) Cuando la resolución corresponda á la Autoridad judicial en virtud de lo establecido en el párrafo 2.º del art. 30, el procedimiento se ajustará á las reglas siguientes:

1.º El Gobernador, de oficio cuando se trate de la Administración pública, ó á instancia de parte si el expropiante fuese otra entidad, remitirá al Juez del distrito copia autorizada de la parte del expediente en que consten todos los datos relativos á las fincas que hayan de ser justipreciadas, acompañando una nota-resumen comprensiva del nombre de los interesados ó de sus representantes, del domicilio de cada uno y de las tasaciones hechas por el perito del expropiante detalladas en las sumas correspondientes á los diversos conceptos legales que abarquen.

2.º Recibidos estos antecedentes el Juez mandará citar, en primer término, al expropiante, el cual, al comparecer deberá ratificarse en las sumas antedichas ó fijar las que en definitiva han de ser ofrecidas á los dueños, presentando en todo caso una copia para cada uno de ellos en la que aparezca detallada la oferta respectiva.

3.º A continuación serán citados todos los propietarios ó sus representantes legítimos, con entrega de la copia á cada uno, para que manifiesten su conformidad con las cantidades ofrecidas, ó en caso contrario presenten las que, á su juicio, deben percibir por los diversos conceptos con copia para su entrega á la parte contraria. La falta de comparecencia en el término legal, tanto de los propietarios como del expropiante después de recibidas las copias presentadas por éstos, será considerada y resuelta desde luego por el Juez como aceptación de las sumas ofrecidas ó reclamadas por la otra parte, sin necesidad de declarar la rebeldía y como terminación del procedimiento para las fincas en que haya tenido lugar.

4.º Cuando la entidad expropiante no se conforme con las cantidades fijadas por el propietario, se procederá inmediatamente á la práctica de las pruebas que convengan al derecho de ambas partes, admitiendo cuantos documentos sean presentados ó solicitados por las mismas dentro de plazo hábil. La prueba pericial no podrá ser encomendada á los mismos facultativos que hubieren intervenido anteriormente en las tasaciones originarias del procedimiento judicial, y para la designación de peritos serán preferidos en todos los casos los que posean el título de Ingenieros ó Arquitectos y sean á la vez funcionarios del Estado.

5.º El Juez ampliará además estas pruebas con los siguientes elementos:

a) Documentos enumerados en el art. 32, sustituyendo el 3.º

por los datos referentes á la finca que consten en el Registro fiscal del término cuando estuviera ya ultimado y en vigor el Catastro correspondiente, todos los cuales reclamará de oficio si no hubieren sido aportados ó solicitados por alguna de las partes.

b) Certificación de la Delegación de Hacienda sobre la cuota asignada en conjunto al propietario por el concepto de contribución territorial en el término municipal donde radique la finca, en el caso de no constar lo que satisface por ella especialmente.

c) En este mismo caso, declaración del dueño, bajo juramento, de los demás bienes por que contribuye y de la proporción que con el total guarda, por sus circunstancias, la finca de que se trata, y si estuviera arrendada, declaración del colono acerca de la renta anual que paga al propietario, presentando el contrato, si lo tuviere, y los recibos correspondientes.

d) Declaración jurada y razonada del Notario del distrito y de tres testigos elegidos por el Juez entre los vecinos que por sus circunstancias ofrezcan mayores garantías de veracidad acerca del interés anual que hayan podido producir en renta ó en explotación, durante los tres últimos años, las fincas de la misma clase ó análogas á la que se intenta expropiar.

e) Cualquiera otra diligencia que el Juez considere necesaria para apreciar el valor justo de la finca, la contribución satisfecha por ella y el importe razonable de la indemnización por los demás conceptos legales.

6.º La práctica de todas las actuaciones y diligencias se sujetará, en cuanto á formalidades y plazos, á los preceptos de la ley de Enjuiciamiento civil. En las diligencias que no lo tuvieran marcado, el Juez acordará sin ulterior recurso contra su providencia el plazo que estime preciso para que pueda llevarse á cabo.

7.º En el término de treinta días desde la fecha de la última diligencia, el juez, apreciando el resultado de las diferentes pruebas y de las diligencias practicadas de oficio, y fundándose en las consideraciones de derecho que estime procedentes, dictará sentencia en la que aparezcan fijados con separación la cantidad que señale como precio justo de cada finca ó porción de ella que sea expropiada; el importe en que aprecie asimismo la indemnización de perjuicios causados con la expropiación y el que debe deducirse por los beneficios que con la ejecución de la obra pudiera experimentar el resto de la finca cuando solamente se expropiare una parte de ella: las sumas en que se evalúa los frutos, labores ó mejoras, y, por último, el importe de la afección á que hace referencia el art. 36. Si resultaran méritos para presumir que la finca no ha tributado á la Hacienda los impuestos correspondientes ó la cantidad porque contribuye es inferior á la que le corresponde según el justo precio fijado en la sentencia, en la parte dispositiva de ella se harán constar tales circunstancias y se mandará librar testimonio á la Delegación de Hacienda de la provincia para que en vista de ello pueda fijarse la contribución á que en lo sucesivo quedará sujeta la parte de finca no expropiada. Las costas del expediente serán satisfechas por mitad entre las dos partes, excepto las de aquellas diligencias que resulten promovidas con temeridad ó mala fe, que serán abonadas por quien corresponda con arreglo á derecho.

8.º La sentencia dictada por el juez será apelable en ambos efectos.

Madrid 9 de Marzo de 1911.—El Ministro de Fomento, *Rafael Gasset*.

