

Si se inspira en el criterio adoptado en los Estados Unidos, conseguirá:

1.º Reintegrarse del capital empleado, con sólo la pérdida de intereses, para emprender, en plazo diferido, otras nuevas obras con los recursos reintegrados.

2.º Construir obras de grande importancia que transformen extensas comarcas de zonas áridas.

3.º Resolver el problema de la emigración dirigiendo las corrientes emigratorias á la colonización interior.

4.º Descongestionar de proletarios las urbes, creando el propietario rural y la familia agraria residente en el campo, con la tranquilidad y espíritu conservador que da la posesión.

5.º Aumentar la producción, para hacer que nuestro suelo provea al consumo nacional, evitando la desdichada importación, sin la que la Nación no podría mantenerse; y

6.º Llegar á contar la Nación con medios de vida para duplicar la población.

No he de terminar estas modestas observaciones, sobre tema tan interesante, sin que apuntemos un peligro que prevemos para las obras de riego en construcción.

Para los artificios y habilidades burocráticas con que se preparan los presupuestos, para los próximos, se eliminan las consignaciones obligadas para las obras que se hallan en construcción. Esto entraña gravísimo peligro: la inseguridad y el retraso.

Pendiente el empréstito de aprobación y una vez aprobado, de su realización, de su éxito y de su formalización, tales contingencias han de producir prolongado diferimiento: de un año; tal vez de más. Con ello la paralización de las obras en construcción es inmediata por falta de consignación: los perjuicios enormes.

Habrà obra como la del pantano de La Peña, que cada año que se retrase la construcción, equivale á una pérdida de 2 millones de pesetas.

En el estado actual, si no hay consignación, por llevar ésta al presupuesto extraordinario, la paralización es inminente, como lo serán los consiguientes perjuicios del retraso.

En vez de someter lo principal, que son las obras en curso, á lo accesorio, que es el trámite burocrático, podrían evitarse los

perjuicios previstos, con sólo llevar al presupuesto ordinario las consignaciones de las obras en curso, á reserva del reintegro, con lo que les correspondiera de asignación en el presupuesto extraordinario.

Temiendo abusar de vuestra benevolencia y distraer por más tiempo vuestra atención, me permitiréis hacer la síntesis de todo lo expuesto en las necesarias conclusiones, que desde luego quedán sometidas á vuestra aprobación ó repudio.

Conclusiones.

1.ª Reconocer como de necesidad profundamente nacional el fomento del regadío en España.

2.ª Rectificar los procedimientos anteriores, declarando función propia del Estado la construcción de las obras de riego.

3.ª Declarar plan definitivo el provisional ofrecido por el Real decreto de 25 de Abril de 1902.

4.ª Verificar los estudios oficialmente y restablecer preferencia para la construcción:

a) Para los proyectos que aseguren riego á las tierras que lo tengan actualmente eventual.

b) Para las zonas de riego cuyos usuarios se comprometan á prestar mayores auxilios y den más facilidades para el proyecto, los estudios y la construcción.

c) Para todas aquellas comarcas cuya zona árida de transformación tenga más importancia en extensión.

5.ª Legislar en forma parecida á la *Resolution Act* de los Estados Unidos, declarando el riego y el reintegro del coste de las obras obligatorio, así como la expropiación de las grandes propiedades para aumentar el número de familias rurales residentes en el campo.

6.ª Consignar en el presupuesto ordinario para 1911 las cantidades necesarias para proseguir las obras en construcción, reintegrando las indicadas cantidades con los recursos que proporcione el empréstito en proyecto, si llega á realizarse, al objeto de evitar la paralización y consiguiente retraso, así como el incumplimiento por parte del Estado, de los serios compromisos contractuales que con entidades diversas tiene adquiridos.

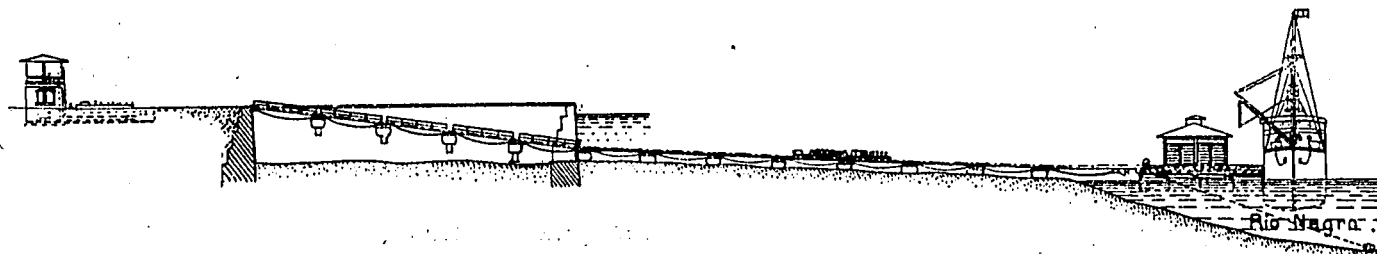
Revista de las principales publicaciones técnicas.

La estación de descarga de los buques en el puerto de Manaos (Brasil).

Al puerto de Manaos, situado sobre el Río Negro, cuyo nivel se eleva ó descende una docena de metros, próximamente, según la estación, es difícil atracar. En otro tiempo, los buques se veían

dió de una pasarela flotante, sobre la cual circula un pequeño ferrocarril funicular movido por un torno eléctrico, instalado en una garita situada en la orilla y fuera del alcance de las aguas.

La figura, tomada de *Engineering News*, representa un corte de esta instalación, que permite á los buques detenerse siempre en el mismo punto, depositar su cargamento en los almacenes flo-



obligados á anclar á distancias muy variables de los almacenes de la orilla destinados á recibir su cargamento, según que el río estuviese en el estiaje ó en altas aguas.

Para remediar los inconvenientes resultantes de este estado de cosas, se han construido unos almacenes flotantes mantenidos en su sitio por unas cadenas ancladas en el fondo del río, y se han unido estos almacenes á los que están en tierra, en firme, por me-

diante para transportarlo en seguida á los almacenes en tierra firme ó bien descargarlo directamente en las vagonetas del transportador funicular que la lleva á estos últimos almacenes.

Los almacenes flotantes están contruídos sobre un pontón que descansa sobre unos cilindros metálicos, huecos y tienen en su fachada anterior una plataforma que soporta varias vías de servicio longitudinales, sobre las cuales circulan las vagonetas cargadas

