

neadas, satisfacer abusivamente sus necesidades, destruyendo las masas arbóreas con la acción de un pastoreo invasor, que defiende en los montes los privilegios de la antigua Mesta, rechazada de la zona agrícola, y que vive con el arbolado en una promiscuidad incompatible con la conservación de éste, que sólo cabe deshacer separando claramente las áreas destinadas á la industria forestal y á la de la ganadería; en donde la sequedad y el calor son los enemigos más grandes de la repoblación en las laderas casi desprovistas de tierra vegetal por causa de las erosiones torrenciales y, por último, en donde la población rural muestra una hostilidad casi irreductible, que sólo se puede vencer con la cultura y el ejemplo.

En estas condiciones, aun cuando se quisiera dar para los trabajos hidrológico-forestales grandes recursos, que para la España de hoy representarían enorme sacrificio, los resultados no estarían en proporción con la magnitud de éste.

Deben sí, á nuestro juicio, continuarse y estimularse los meritorios trabajos de repoblación de las cuencas hidrológico-forestales llevados á cabo por el Cuerpo de Ingenieros de Montes; pero es un absurdo empeñarse en repoblar terrenos con un coste medio de más de 200 pesetas por hectárea, mientras al mismo tiempo se dejan destruir masas forestales que se pueden conservar con un gasto que no llega á 2 pesetas por año y por hectárea.»

Y añade poco más adelante que fuera de algunos casos particularísimos, el Estado «debe concentrar toda su acción en la conservación de los restos de los actuales montes públicos».

Tal es el programa que debe bastar por hoy. Entretanto, y como preparación para el porvenir, bueno será propagar por todas partes el amor al árbol y las instituciones que tienden á plantearlo y á defenderlo. Estos movimientos desinteresados de la opinión son siempre simpáticos, y yo envío desde aquí mi modesto, pero entusiástico, aplauso al Sr. Codorníu, verdadero patriarca de esta propaganda; al Sr. Armenteras, que ha puesto al servicio de estas ideas las galanuras de su estilo y la elocuencia de su palabra; á todos cuantos en este sentido laboran; pero yo me atrevería á recordarles que las exageraciones son siempre dañosas aun para las mismas ideas que puedan obtener de ellas efímero auxilio. Las multitudes son como los niños: gustan del juguete, les seduce, lo celebran, lo aplauden; pero no tardan en tratar de averiguar lo que tiene dentro, y su desilusión es grande cuando lo encuentran vacío.

Y he de terminar ya, porque no quiero agotar vuestra inagotable paciencia. He de terminar recordando un pensamiento del Sr. Labra en el discurso con que terminaron las tareas de la sección de selvicultura del Congreso que concluyó ayer. Preconizaba el Sr. Labra en períodos elocuentes, como suyos, el valor de la repoblación forestal como obra educativa, como lazo que une á las sucesivas generaciones, haciendo que unas vivan del trabajo de otras, y contribuyendo á crear entre ellas esa solidaridad de intereses y de ideas que es la esencia íntima de la nacionalidad. Y cuando yo oía esto no podía menos de pensar; pero, ¿es qué no ocurre lo mismo con todas las grandes obras que vienen á variar de un modo permanente la fisonomía y el valor del suelo de la Patria?

Hacia esas obras, y en especial hacia las que tienen por objeto la extensión de nuestros regadíos, conviene, á mi en-

tender, orientar en estos momentos la actividad nacional, que no es por nuestra desgracia tan exuberante que pueda atender con esfuerzo, igualmente eficaz, á todas las empresas útiles y que se perdería estérilmente ú obtendría tan sólo resultados mezquinos si tratara de abarcar un más ancho campo del que sus energías permiten.

El regadío que en nuestro clima seco es la única garantía contra las irregularidades del clima y la condición indispensable para acumular sobre el terreno, con seguridad de éxito, los elementos y los esfuerzos de todo género que exige el cultivo intensivo, es también el único que puede fijar al suelo de la Patria, esa población que se nos va por la herida siempre abierta de la emigración, que no es, por desgracia, no, como en otras naciones, sangría bienhechora que venga á evitar la congestión y la plétora, sino debilitante hemorragia que trae aparejadas como consecuencias forzosas la anemia y la depauperación.

Cuando tales efectos tenemos á nuestra vista, la duda á mi entender no es posible. Labor meritísima será repoblar nuestras cordilleras y fijar las crestas y laderas de nuestras montañas, pero es más urgente enriquecer los valles donde la población se acumula. Bueno será plantar árboles; pero hay algo mejor, mucho mejor, y es plantar hombres.

PUERTO DE VALENCIA

Proceso que debe seguirse en la construcción.

(CONCLUSIÓN)

GRUPO TERCERO

Obras de distribución y servicio de los muelles.

Carácter de estas obras.—Subordinadas á las anteriores en todo lo referente á explanación, no pueden empezarse mientras no existan espacios habilitados para su emplazamiento.

Por eso habrá que esperar al año 1913 para emprenderlas, y el orden que seguirá su ejecución será paralelo al descrito para las del grupo anterior con dos años de retraso.

A partir, pues, del expresado año 1913, podrá explicarse la distribución de servicios en el muelle de Levante y en el de Poniente, instalándose el alumbrado en este último y una grúa especial que servirá como ensayo para el desembarque de carbones. El gasto anual será, por lo tanto, en los dos primeros años:

		PRESUPUESTOS	
		Ejecución.	Contrata.
		Pesetas.	Pesetas.
Año 1913.	$\frac{1}{2} (404.635 + 105.990) = \dots\dots\dots$	255.312	303.821
Año 1914.	Distribución..... 255.312 Alumbrado..... 39.852 Una grúa..... 35.000	330.164	392.895

En los años 1915 y 1916 no podrán seguirse las obras de distribución porque aún faltará el relleno y revesti-

miento del espigón núm. 2, y el único trabajo que se emprenderá es la parte metálica de los depósitos cubiertos del espigón núm. 1, que servirán provisionalmente para auxiliar el embarque de frutas, mientras se habilita el muelle núm. 2. Ascenderá, pues, el presupuesto de esta parte á $1,19 \times 302.220 = 359.642$ pesetas. Y ya en el año 1916 podrán instalarse las grúas que faltan para el servicio del puerto viejo, cuyo coste es de $1,19 \times 309.000 = 367.710$ pesetas.

En los años 1917, 1918 y 1919 pueden dejarse completamente terminadas la instalación de grúas en el muelle del carbón, las obras de distribución y servicio del espigón núm. 2, las grúas correspondientes al depósito comercial núm. 1 y el alumbrado del muelle del Turia.

He aquí especificado el trabajo de estos tres años:

	Pesetas.	Pesetas.
Año 1917. { Adquisición de cuatro grúas para el muelle del carbón.....	166.600	702.372
{ Obras de distribución en el espigón número 2. $1,19 \times 0,50 \times 720.458 = \dots$	428.672	
{ Grúas para el depósito comercial número 1. $1,19 \times 60.000 = \dots$	71.400	
{ Alumbrado del muelle del Turia.....	35.700	
Año 1918. Obras de distribución en el espigón núm. 2.....	428.673	
Año 1919. — { Central núm. 2 — 66.283	113.168 $\times 1,19 = \dots$	134.670
{ Alumbrado Espigón núm. 2 — 46.885		

En el año 1920 se procederá á emprender la explanación del muelle del Turia en su primer tramo, construyéndose los depósitos cubiertos del espigón núm. 2, y se instalará una grúa en el espigón núm. 1.

PRESUPUESTO

	Pesetas.
Instalación de una grúa en el espigón núm. 1.....	41.650
Explanación del muelle del Turia $= 1,19 \times 412.784 = \dots$	491.213
Depósitos cubiertos para el espigón núm. 2 $= 1,19 \times 738.342 = \dots$	878.627
TOTAL.....	1.411.490

Durante el año 1921, pueden empezarse las obras de distribución del muelle de Levante y adquirirse las grúas para el servicio del espigón núm. 2.

PRESUPUESTO

	Pesetas.
Distribución del muelle de Levante (segundo tramo) $= 1,19 \times 221.129 = \dots$	263.132
Grúas para el espigón núm. 2 $= 1,19 \times 185.000 = \dots$	220.150
TOTAL.....	483.282

En el año 1922 y 1923 se explanarán las obras de distribución del espigón núm. 3 y muelle del Turia, instalándose, además, las grúas que faltan para la descarga de carbones.

PRESUPUESTO

	Pesetas.
Explanación del espigón núm. 3.....	790.858
Idem del muelle del Turia.....	887.890
Por año $= 1,19 \times 0,50 \times 1.678.757 = \dots$	998.866
Alumbrado del espigón núm. 3 $= 1,19 \times 53.918 = \dots$	64.162
Idem del muelle del Turia $= 1,19 \times 49.705 = \dots$	59.149
TOTAL.....	1.122.177

En el año 1924 deberá explanarse el espigón núm. 4 y el muelle del Sur; se colocarán tres cargaderos para mineral en el muelle de Levante: se instalarán las cubiertas de los depósitos para el espigón núm. 3; podrán emplazarse las grúas en los depósitos comerciales números 2 y 3 y, por último, quedará expedito el alumbrado en el segundo tramo del muelle de Levante.

PRESUPUESTO

	Pesetas.
Explanación de la distribución en el espigón núm. 4 y muelle del Sur $= 1,19 \times 0,50 (217.997 + 226.517) = \dots$	264.485
Tres cargaderos para mineral en el muelle de Levante..	142.800
Cuatro grúas para los depósitos comerciales números 2 y 3 $= 1,19 \times 120.000 = \dots$	142.800
Cubiertas para los depósitos del espigón núm. 3 $= 1,19 \times 723.126 = \dots$	860.520
Alumbrado del muelle de Levante.....	41.843
TOTAL.....	1.452.448

Finalmente, las obras que restarán para el año 1925 son las que siguen:

	Pesetas.
Explanación del muelle del Sur y del espigón núm. 4...	264.488
Alumbrado de idem $= 1,19 \times 23.442 = \dots$	27.896
Alumbrado del espigón núm. 4 $= 1,19 \times 23.442 = \dots$	27.896
Grúas para idem $= 1,19 \times 185.000 = \dots$	220.150
Tres cargaderos de mineral para el espigón núm. 4 $= 1,19 \times 120.000 = \dots$	142.800
Aparatos para la extracción de petróleo $= 1,19 \times 20.000 = \dots$	23.800
Aparato elevador de cereales $= 1,19 \times 130.000 = \dots$	154.700
TOTAL (1).....	861.730

GRUPO CUARTO

Obras complementarias.

Clasificación de estas obras según su urgencia.—Las obras comprendidas en este último grupo pueden construirse en todo tiempo, á excepción del dique flotante, que requiere la habilitación de un fondeadero especial. Así, pues, en el proceso de su ejecución sólo debe atenderse á la mayor ó menor urgencia de cada obra, con objeto de reservar las menos precisas para el fin de los trabajos, no gravando de esta suerte el presupuesto de los primeros años, forzosamente elevado ya por otros conceptos.

Dique ó varadero.—Aunque no indispensable, es muy conveniente adquirirle é instalarle brevemente, porque si se espera para la construcción de dichas obras el revestimiento del muelle del Sur, ó sea hasta el año 1920, quizá resultasen burlados en sus esperanzas los armadores y navieros que vienen demandando tiempo há este recurso para la limpia y reparación de sus embarcaciones.

Debe, pues, estudiarse el medio de conciliar dos aspectos de este asunto; no realizar obras inútiles que más tarde hayan de demolerse, y no aplazar tampoco por mucho tiempo la instalación de un medio para carenar los buques.

Si la Junta consiguiera del Estado la cesión del dique de Subic en la forma que propuse en 1908, esto es, adquiriendo sólo la mitad del mismo, que tiene 67,50 metros de longitud, entonces podría trasladarse á nuestro puerto y

(1) A continuación consigna el autor un cuadro del resumen de las obras del tercer grupo, en que se especifica el orden de ejecución y gastos anuales correspondientes á las obras del tercer grupo (N. de la R.).

utilizarlo por de pronto sin obra alguna en el espacio angular que hay entre el muelle y dique de Levante por el lado del antepuerto.

Como entre la cesión del dique y las reparaciones que han de practicarse seguramente discurría más de un año, tal vez á mediados de 1912 podría ya disponerse de él, precisamente cuando las obras de revestimiento y ensanche del dique de Poniente en esta zona queden terminadas. Mientras tanto, y sucesivamente cada dos ó tres años, podría trasladarse al abrigo de los espigones 1, 2 y 3, hasta llegar á su emplazamiento definitivo en 1920. A ello deben tender los esfuerzos de la Junta, porque ahorraría más de 2.000.000 de pesetas y permitiría no diferir para largo plazo el ideal apetecido.

En la redacción de este plan no he de partir, sin embargo, de las hipótesis más halagüeñas, sino de la marcha ordinaria y corriente de las obras; lo excepcional y beneficioso será partida siempre recibida con satisfacción. Así, pues, supondré que las obras del dique flotante se construyan tal como están proyectadas, y en ese caso el desenvolvimiento lógico de este particular será como sigue: encargar la construcción de la parte metálica (que podrá precisar unos dos años) abonando en cada uno de ellos, á partir de 1914, la mitad del presupuesto; colocar el dique, una vez ya llegado al puerto de Valencia, al abrigo del espigón núm. 1, y utilizarlo sólo como dique flotante; trasladarlo más tarde á los espigones números 2 y 3, y, por último, construir el pequeño puerto propio en su sitio señalado, donde preste los servicios de dique flotante y deponente. De esta suerte, á partir del año 1914, ya podría servir para la carena, y en el 1922, dentro de su recinto, se utilizaría por completo.

El coste anual, siguiendo el orden indicado, será:

	Pesetas.
Durante los años 1914 y 1915: por año = $\frac{1.963.500}{2} =$	981.750
Años 1921 y 1922 = $\frac{1.383.706}{2} =$	691.853

Depósitos comerciales.—Los tres depósitos comerciales situados en el muelle del Turia pueden construirse en los años 1914, 1916 y 1919. Pero como aun cuando muy convenientes, no son todos de urgente realización, deben diferirse para la terminación de los otros trabajos, edificando solamente el primero en cuanto sea posible, con lo cual quedan suficientemente atendidas las exigencias del comercio en nuestro Puerto. De esta suerte, el coste anual correspondiente vendrá á ser (construyendo cada dos años un depósito):

	Pesetas.
Años..... { 1915 } $\frac{671.160}{2} =$	335.580
Años 1922 á 25 $\frac{706.860 + 671.160}{4} =$	344.505

Depósito para el carbón.—Es de urgente realización y deberá construirse en cuanto se halle habilitado el primer tramo del muelle de Levante, ó sea en el año 1914.

Estación marítima.—No es indispensable ni urgente esta parte de las obras, así es que puede demorarse algo su construcción; pero como cuantos más elementos se faciliten á las Empresas navieras, más importancia adquirirá nuestro comercio, y este gasto es reproductivo, además de contribuir á embellecer el Puerto, creo que tampoco debe diferirse para largo plazo, y por ello, proyecto que se ejecute en el año 1914, pues ya entonces existirá espacio suficiente en el espigón núm. 1 para los exportadores de frutas, y podrá trasladarse provisionalmente á dicho muelle el tráfico que hoy se verifica por el del Grao, donde ha de emplazarse la Estación marítima.

Edificios: «Instalación de la Junta de Obras del Puerto». Esta obra se construirá cuando la Corporación lo determine; quizá se espere al año 1915, que es cuando ha de cesar el pago á la Diputación provincial de la parte de arbitrio que viene percibiendo.

«Aduana».—Ya he expuesto que en mi concepto este edificio debe construirlo el Estado, ó por lo menos ser objeto de recursos especiales distintos de los destinados á las obras del Puerto. Como la urbanización de los terrenos donde ha de emplazarse no se conseguirá hasta el año 1920, podría en dicha época iniciarse la construcción, si se decide la Junta á ello. Dos años se necesitarían para el efecto, y el coste en cada uno de ellos ascendería á 595.000 pesetas.

«Otros edificios».—La Casa-cuartel para la Guardia civil es indispensable se construya en seguida, pues ocupa hoy un local necesario para las obras, el personal está mal instalado y la Junta tiene que abonar alquileres á distintos guardias casados. Puede, pues, empezarse y terminarse en el año 1911, por su coste de 142.800 pesetas.

Los demás edificios, como posta sanitaria, auxilios marítimos, etc., etc., también parece indicado se instalen seguidamente, pues siendo reducido su coste, es conveniente que cuanto antes puedan prestar servicio.

«Urbanización».—Por último, la urbanización del muelle del Turia se irá realizando á medida que avance la explanación del mismo, á partir del año 1916, y el coste correspondiente se repartirá en diez años, á razón de 29.750 pesetas por año (1).

El Ingeniero Director.
JOSÉ MARÍA FUSTER

(1) A continuación publica el autor un resumen con el orden de ejecución de las obras complementarias y el gasto anual con arreglo á las consideraciones anteriores. (N. de la R.)

