

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

LOS GRANDES INTERESES REGIONALES

Aragón necesita un puerto ⁽¹⁾

En Aragón se habla bastante de lo que á su prosperidad puede ser conveniente; pero se habla siempre en privado, jamás en público; y tal vez de esto dependa el que no haya cristalizado todavía un programa que señale la actuación de los buenos aragoneses.

Exponemos en tono familiar nuestra opinión acerca de los problemas que más ó menos directamente nos afectan, pero como las ideas no salen del pequeño círculo en que se emiten, no se depuran suficientemente y nada práctico conseguimos.

Así resulta que Aragón aparece ante el resto de los españoles como una región sin aspiraciones de conjunto.

¿Por qué no salir de este estado de indiferencia? ¿Por qué no discutir públicamente acerca de nuestros problemas fundamentales para resolverlos en armonía con las conveniencias de España, ya que con detrimento de ésta Aragón no ha de querer nunca nada?

Tengo la seguridad de que si discutiéramos en público lo que particularmente pensamos, llegaríamos á unos cuantos resultados en que estaríamos todos conformes, sacudiríamos nuestra pereza mental, desaparecería nuestra pobreza de espíritu y nos acostumbraríamos á no considerar como irrealizables empresas que sin nuestra apatía habitual—determinante de nuestra falta de ambición—veríamos con verdadero optimismo.

Si yo, por ejemplo, me atreviera á decir que Aragón necesita un puerto, y que este puerto era el de los Alfaques ó San Carlos de la Rápita ¿no es verdad que muchos, muchísimos aragoneses, me creerían loco, ó soñador por lo menos? Y, sin embargo, ninguna verdad como esta de la necesidad indicada.

No es nueva esta idea del puerto de Aragón.

Sabido es que en el año 1809, llevada á efecto la invasión de Aragón por los franceses, creáronse Juntas de defensa para unificar la acción de los heroicos ejércitos españoles, recayendo la presidencia de la primera Junta del de esta región en D. Valentín Solanot.

Fueron luego convocadas las Cortes de Cádiz y designado para ellas como representante de Aragón el ilustre patricio D. Pedro M. Ric, esposo de la heroica Condesa de Bureta.

Entre sus papeles, consérvase la nota de recomendaciones que le hizo la Junta Superior Provincial de Aragón; y, entre ellas, es de notar la conveniencia y aun la necesidad de que se asignara un puerto para Aragón; el puerto de San Carlos de la Rápita.

Era de necesidad entonces; pues los envíos de material de guerra que desembarcaban en el litoral de Valencia, eran intervenidos, con deseperación de los aragoneses, por los generales que mandaban en aquella zona. La Junta protestaba en vano. Era también necesario aquel puerto para la exportación de los productos del territorio aragonés.

Hoy la construcción de Caminos de Hierro que llevarán á San Carlos de la Rápita los productos agrícolas y mineros de Aragón, realizaría el sueño de aquellos insignes patriotas.

Aragón tiene, dependiendo de su río principal, el Ebro, aproximadamente la décima parte del regadío actual de España.

Tiene además las vegas del Jalón, Huerva, Gállego, Martín, Guadalupe y Matarranya, y gran parte de la del Canal de Aragón y Cataluña. Tendrá en su día las zonas de los canales de los grandes riegos, de Lodosa y de las Bardenas, Aragón será, por tanto, la zona de regadío más extensa de España.

Aragón encierra en toda la región sub-pirenaica una gran riqueza forestal, y extensos yacimientos mineros de todas clases, que se explotarán cuando se construya su necesario medio de transporte.

Aragón tiene una gran riqueza olivarera.

Aragón tiene todavía en sus ríos torrenciales una gran cantidad de energía hidráulica.

Aragón está, pues, llamado á ser la porción más rica del territorio español, porque tendrá primeras materias en abundancia procedentes del suelo y del subsuelo, y por que con ellas y con la energía hidráulica que aun tiene disponible, podrá intensificar, como ninguna otra región española, su industria y subsiguientemente su comercio.

Pero para que esto sea así, debemos resolvernos á que no se nos lleven fuera de nuestra región un solo caballo más, de la fuerza de nuestros ríos, maltratando en vez de mimar, á los lobos disfrazados con piel de oveja, que nos la quieran arrebatar, debemos también esforzarnos porque el pantano de Reinosa se haga, porque los riegos del Alto Aragón tengan las consignaciones que necesitan, porque el Canal de las Bardenas no quede en proyecto; y debemos también plantear y resolver con acierto nuestro problema de transportes.

Por lo que á este último se refiere, y prescindiendo de los ferrocarriles ya construídos, del de Canfranc, cuya construcción muy adelantada ya, debemos procurar sea cuanto antes termi-

(1) Del *Heraldo de Aragón*.

nada, y del de Caminreal con proyecto estudiado—todos ellos utilísimos—nos interesan muchísimo el de Alcañiz á San Carlos de la Rápita, para Zaragoza y para la rica zona del Bajo Aragón, y la realización del de Jaca á los Alfaques para la no menos rica provincia de Huesca.

Sobre este último ferrocarril, insertó la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, en su número del 16 de Octubre próximo pasado, un interesantísimo artículo de mi queridísimo Jefe y paisano ilustre D. Joaquín Pano y Ruata, cuya reproducción me atrevo á rogar a *Heraldo de Aragón*, para que sus numerosos lectores aprecien la viabilidad del proyecto, su importancia estratégica y su utilidad enorme para la explotación forestal y minera de la indicada región pirenaica, y para el servicio de la actual zona del Canal de Aragón y Cataluña y en su día la de los riegos del Alto Aragón.

En la indicada red de ferrocarriles se ve que, con unas cuantas vías secundarias, el problema de los transportes quedaría bien resuelto, y si además se hacía navegable el Ebro, la solución se convertiría en perfecta. Y salta á la vista que el puerto de los Alfaques debe ser un puerto aragonés.

Ahora bien, ¿es insensato pensar—en medio de las calamidades de todo género que nos agobian—en el puerto y en los ferrocarriles enunciados?

Cuando veo que Francia, con sus 18.000 millones de deuda consagra más de 12.000 millones á carreteras y caminos vecinales, canales, puertos, captación de fuerza hidráulica, ferrocarriles y demás elementos necesarios para forzar su producción; cuando veo en *La Ilustración Francesa* del 25 de Octubre último, que el Parlamento francés acaba de aceptar un proyecto de ley, relativo al aprovechamiento integral del Ródano—río torrencial como nuestro Ebro—para hacerlo navegable desde la frontera suiza hasta el mar, para utilizar su energía hidráulica y para establecer nuevos regadíos, sin reparar en los 2.500 millones que la mejora supone; cuando pienso que el extraordinario desarrollo económico de Alemania se debió á sus gigantescos trabajos públicos, y que á pesar de su deuda abrumadora no cesa en sus propósitos de hacer más; cuando veo que las subvenciones votadas por Inglaterra, sólo para el período de la post-guerra, se elevan á 3.000 millones, pienso que si en estos países, á pesar de lo que han sufrido, se realizan tales obras, mucho más posible debería ser en el nuestro la realización de las que á Aragón convienen.

La dificultad, si existe, se deberá sin duda á nuestra falta de ambición, á nuestra pobreza de espíritu, á nuestra desorganización. No es de orden material, ni mucho menos de orden técnico.

La posibilidad de la prolongación del ferrocarril de Alcañiz á la Rápita está demostrada hace ya tiempo; la del de Jaca á los Alfaques la evidencia en su artículo Joaquín Pano. La posibilidad de la navegación fluvial por el Ebro debe patentizarla mi compañero Lorenzo Pardo, conocedor de este río mejor que nadie. Yo le requiero para que así lo haga y le ruego que me perdone si le fuerzo á hablar antes de lo que él considere oportuno.

Pensemos todos que la producción aragonesa puede ser enorme, que los ferrocarriles actuales, insuficientes para el tráfico de hoy, lo serán mucho más para el tráfico de mañana, y de ello habremos de deducir que se impone la realización de los indicados, más la canalización del Ebro. Y como consecuencia final que el puerto de los Alfaques, sobre su importancia militar de todos conocida, tiene para nosotros la de ser el puerto de Aragón.

Si pareciera fuerte todo esto—y lo parecerá seguramente—, ¿no podríamos pensar en declarar su conveniencia, si no para hoy, para en su día, y actuar de manera que no se dificulte su realización con actos y concesiones que deberíamos evitar?

Sirvan las anteriores consideraciones de contestación á mi ilustre paisano el Director de Obras públicas, D. Vicente de Piniés, que está demostrando con hechos su acendrado cariño á su tierra, y que ha tenido la dignidad de honrarme con su consulta acerca de los puntos que he tratado.

Y si me decido á publicar mi opinión sobre ellos es porque me ha parecido ver en su cariñoso carta una alusión á las palabras de Jesucristo en el sermón de la montaña:

«No se enciende la luz para ponerla debajo de un celemin, sino sobre un candelero, á fin de que alumbré á todos los de la casa.»

Lo cual quiere decir que los que pueden iluminar los problemas de Aragón pueden hacerlo.

Evidente que no soy yo, ni mucho menos, el faro de la libertad de la ciudad de Nueva York; pero con la débil luz del candil que Dios me dió los ilumino.

ANTONIO LASTIERRA,

Ingeniero Director del Canal Imperial de Aragón.

La energía hidroeléctrica de España

POA

D. J. URRUTIA

(CONCLUSIÓN) (1)

IV

Consideraciones especiales que deben tenerse en cuenta al redactar la nueva ley.

Queda probada la importancia nacional del problema hidroeléctrico, y formada idea de las cifras de consumo y de producción posibles, cubriendo estas últimas ampliamente la cifra de las primeras, constituiría un abandono inculcable por parte de nuestros Gobiernos, y, en particular, de los Ministros de Fomento, no abordar el problema sin pérdida de tiempo y con la amplitud de miras que su extraordinaria importancia requiere, empezando por estudiar una nueva ley en la que, sin perjuicio de ser el Estado el primero en dar ejemplo en el respeto del derecho legítimo y honradamente adquirido, regule y asegure el mayor desenvolvimiento de la riqueza hidroeléctrica. No cabe, por lo tanto, intervenir en los saltos de agua ya efectuados en otra forma que la prescripta por el estado de derecho existente, cuando una vez construídos se les otorgó en plena propiedad á sus concesionarios ó fué ésta adquirida por virtud de un derecho consuetudinario.

Respecto de los saltos que se hallen en construcción, tal como debe interpretarse esta palabra, ó sea con la actividad que en buena práctica industrial puede exigirse, se impone condicionar su terminación en un plazo en armonía con la importancia de la obra, y, con objeto de tener la Administración medio de comprobar el proceder de cada concesionario, deberán sus funcionarios técnicos inspeccionarlas y certificar temporalmente la importancia de las obras hechas como si se tratara de las ejecutadas por el Estado; sin admitir más dilaciones y demoras que las que técnicamente sean inevitables, no dando valor alguno á las actas irrisorias de comienzo de las obras, que hoy son usuales para llenar requisitos legales y ganar tiempo.

(1) Véase el número anterior.