

3.^a El alquitrán no contendrá agua, o, como máximo, llegará la proporción al 1 por 100.

4.^a La proporción de brea (residuo a 350 grados centígrados) será de 50 por 100 como mínimo. Para los alquitranes destilados procedentes de mezclas la proporción de brea será de 55 a 65 por 100.

III. -- ALQUITRANES DESTILADOS Y RECTIFICADOS PROCEDENTES DE ALQUITRANES BRUTOS DE HORNOS DE COK.

1.^a El alquitrán debe conservar su fluidez al salir de los barriles a la temperatura de 15° c.

2.^a En los barriles no debe haber agua sobrenadando en el alquitrán.

3.^a El alquitrán no contendrá agua, o, como máximo, llegará la proporción al 1 por 100.

4.^a Una vez despojado de agua el alquitrán no contendrá más de 18 por 100 de carbón libre.

5.^a La proporción de brea (residuo a 350° C) no será inferior a 60 por 100 ni superior a 70 por 100.

6.^a El alquitrán no ha de tener composición granulosa, porque indicaría gran proporción de naftalina.

Debe observarse que los pliegos de condiciones suizos no exigen características referentes a destilación fraccionada.

En Inglaterra las condiciones recomendadas para los alquitranes son:

1.^a El alquitrán no contendrá agua, o, a lo sumo, menos de 1 por 100 en volumen de agua y licor amoniacal.

2.^a La destilación a menos de 170 grados centígrados dará más de 1 por 100 en peso.

Entre 170 grados centígrados y 270 dará más de 16 por 100 y menos de 26 por 100.

Entre 270 grados centígrados y 300 dará más de 3 por 100 y menos de 10 por 100.

El producto total entre 170 grados centígrados y 300 dará más de 24 por 100 y menos de 34 por 100.

3.^a El carbón libre estará comprendido entre las proporciones en peso de 12 y 21 por 100.

4.^a No se admitirán los alquitranes que contengan naftalina.

5.^a La proporción en volumen de fenoles será inferior al 3 por 100.

Estas condiciones tuvieron en su origen carácter de consejo, más bien que de imposición; pero se han incorporado a los pliegos de condiciones no sólo en Inglaterra, sino en la mayor parte de los países de Europa. Se reconoce que sólo alquitranes rectificados pueden cumplirlas, y por esto tiene algunos detractores.

Es, sin embargo, preferible pecar por exceso a consentir el empleo de alquitranes con proporciones superiores a 35 por 100 de carbón libre, cosa más frecuente de lo que generalmente se cree.

Manuel AGUILAR
Ingeniero de Caminos

APUNTES HISTORICOS

LA NAVEGACIÓN EN EL RÍO DUERO ⁽¹⁾

III

Obras construídas por España

A) Algunas características del río Duero en la región fronteriza

El río Duero constituye frontera entre Portugal y España desde la Peña de las Campanas, situada al Sur de Castro Ladrões, en la provincia de Zamora, hasta su confluencia con el río Agueda, entre Vega Terrón (España) y Barca de Alba (Portugal), donde toma la dirección general Este-Oeste y es exclusivamente portugués. Entre aquella Peña y esta confluencia hay, en línea recta, unos 87 km; por el cauce del río hay 54 en la provincia de Zamora, 66 en la de Salamanca y 120 en las dos, con un desnivel de poco más de 400 m entre las mencionadas Peña y confluencia, de los cuales corresponden cerca de 200 a la primera provincia y poco más de 200 a la segunda. No hay que olvidar que hasta el momento presente está sin nivelar el fondo del cauce del río Duero en su tramo fronterizo, hecho que no extrañará a quienes conozcan *personalmente* tal tramo. La pendiente media y aproximada de éste en Zamora es de 0,004, y 0,003 en Salamanca; la correspondiente a todo él es 0,0034.

La longitud del cauce del río Duero en Portugal es unos 210 km y el desnivel total poco más de 120 m, con una pendiente media de 0,0006.

La última parte del tramo fronterizo del río Duero, la comprendida entre la Barca de Vilvestre y Vega Terrón, tiene una pendiente media de 0,00075 en una longitud de cauce de unos 20 km; el desnivel es 15 m, aproximadamente.

La configuración y constitución del cauce de aquel río, así como su régimen de caudales, son de tal naturaleza que el aprovechamiento de sus aguas para riegos, usos industriales o navegación da lugar a problemas de ingeniería de un interés extraordinario y de una solución muy difícil si, como es lógico y racional, no se aísla el punto de vista técnico del industrial y financiero.

Es natural que, dada la pendiente del río Duero en Portugal, así como la cuantía de su caudal en tres cuartas partes del año, haya existido desde tiempos remotos navegación por aquel río, más o menos importante, con carácter exclusivamente local; esto último fué debido a lo difícil y penoso que era y es el acceso a los parajes que pudieran servir de embarcaderos desde las mesetas inmediatas al río, cuyo cauce constituye una verdadera grieta de 400 a 500 m de profundidad en la región fronteriza, de algunos menos en la primera mitad de su recorrido en Portugal, con excepción de algunos tramos en los que las márgenes del río son, relativamente, tendidas, y de bastantes menos en la segunda mitad de su curso en aquella nación.

En todo tiempo se ha reconocido que en el río Duero, entre Vega Terrón y la Barca de Vilvestre, hay tres fondeaderos naturales que podían habilitarse para embarcaderos, por haberlo demostrado

(1) Véase el núm. 2 470, 1.º de febrero de 1927, pág. 51.

así la experiencia de muchos años. Es indiscutible que unas cuantas visitas a ellos, como las hechas por mí, no autorizan para formar juicio sobre sus condiciones, razón por la cual me limitaré por el

la confluencia con el Duero del río Huebra, y el tercero en el término de Vilvestre y sitio llamado Manga Garzón, o bien al llamado de Pandera, a los confines del término de este pueblo con el de Mieza,

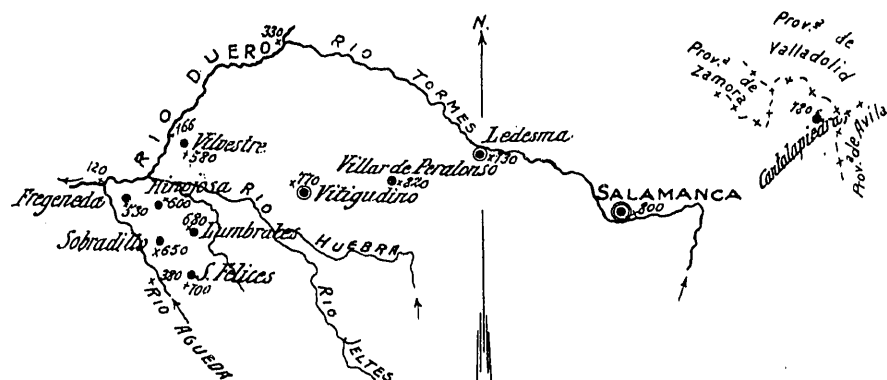
hasta donde es navegable el río, y he visto subir un barco a remo y vela, en el último decenio del siglo próximo pasado, practicando un reconocimiento del río.

» Juzgo que el embarcadero de La Hinojosa ha de tener ventajas sobre el de La Fregeneda, ya por más próximo o ya por la mayor facilidad de llegar a él, por lo cual ha de ser menos costosa la conducción a éste que a aquél.

» Resta hablar del embarcadero de Vilvestre. Los facultativos podrán designar el lugar de éste, ora sea en el punto de Manga Garzón, ora en el de Pandera.»

En el escrito que redactó el diputado provincial por Vitigudino D. Lucas Martín de Martín, hay estos párrafos:

«Debe, en primer lugar y desde luego, concluirse y habilitarse el puerto o embarcadero de La Hinojosa de Duero, porque el de La Fregeneda es insuficiente para la bajada de cereales, por más que se ensanche su calzada, que en media legua junto al río solamente tiene la latitud o capacidad para un carro y porque en el puerto ni hay orilla o terreno bastante para contener cien carros ni el río es accesible para cargar cuatro barcos a la vez; al paso que



— Croquis de la región de la provincia de Salamanca que tuvo interés muy directo en la navegación en el río Duero.

momento a consignar opiniones de gentes del país, interesadas en la navegación en el Duero, emitidas al finalizar la segunda mitad del siglo pasado con motivo de la información pública sobre el trazado de las carreteras del Duero (Salamanca al muelle de Fregeneda), de Extremadura (Salamanca a Cáceres) y de Ciudad Rodrigo (Salamanca a La Alberguería), iniciada con una circular publicada con el núm. 200 en el *Boletín Oficial* de la provincia del día 12 de abril de 1847. A dicha información acudieron particulares y entidades con escritos, en algunos de los



Puerto de la «Barca de Vilvestre» y «Los Pollinos».

cienta para la bajada de cereales, por más que se ensanche su calzada, que en media legua junto al río solamente tiene la latitud o capacidad para un carro y porque en el puerto ni hay orilla o terreno bastante para contener cien carros ni el río es accesible para cargar cuatro barcos a la vez; al paso que



El puerto «Manga Garzón». Al fondo, «Barca de Saucelle».



Vista del río Duero desde el extremo oriental del muro de Vega Terrón.

cuales se habla de los fondeaderos y embarcaderos del río Duero.

En el que firma el vecino de Vitigudino D. Antonio Fernández Gorfón, hay los párrafos siguientes:

«Suponiendo que los embarcaderos del Duero sean más de uno, y todos los que fuesen convenientes,



Vista de las aceñas de Hinojosa.

que pueden reducirse a tres, uno en La Fregeneda y sitio llamado Vega de Terrón, otro en La Hinojosa y sitio de Los Molinos o Aceñas, por debajo de

el puerto de La Hinojosa, sin necesidad de obra alguna, es suficientemente capaz y espacioso en río y playa para cargar ciento y más barcos a la vez. No hay aquí orilla mezquina y corriente rápida como en La Fregeneda, sino que todo es llano y espacioso y la corriente bastante sosegada, y sin más que designar terreno para puerto y qué debe expropiarse, hay lo bastante para dejar habilitado y corriente el embarcadero, porque su bajada desde La Hinojosa hace años está abierta a expensas de los fondos provinciales.

» Para complemento y perfección de la navegación del Duero deberá habilitarse otro puerto en Manga

Garzón (Vilvestre), aunque hay varias dificultades en el río para subir los barcos.»

En el documento con que el Ayuntamiento de Vitigudino acudió a la mencionada información pública hay el siguiente párrafo:

«En Vilvestre pudiera abrirse o establecerse otro



Playa del río Duero, en la margen portuguesa, 500 m aguas abajo de las aceñas de Hinojosa, actualmente utilizada para embarcadero.

embarcadero, que sería muy útil para la exportación de granos, por el punto de Manga Garzón o el de Pandera desde la parte de Zamora.»

B) Caminos de acceso a los embarcaderos del río Duero

Al empezar el siglo pasado, todos los caminos que en España existían para utilizar el río Duero como vía fluvial eran verdaderas sendas únicamente transitables por peatones y caballerías; aun hoy día se pueden contar con los dedos de una sola mano los caminos de acceso a las márgenes de aquel río por los que pueden circular carros, de sólo dos ruedas, naturalmente, tanto en la provincia de Zamora como en la de Salamanca; en ésta hay uno sólo que permita, con seguridad absoluta, el paso de toda clase de automóviles: la carretera llamada de Salamanca al muelle de Fregeneda, muelle que está situado en Vega Terrón, confluencia del río Agueda con el Duero. En la provincia de Zamora no hay carretera alguna que llegue a este río en su tramo fronterizo.

El primer camino para carros que, con carácter militar y temporal, puso en comunicación la meseta salmantina con el embarcadero de Vega Terrón se construyó durante la guerra de la Independencia, allá por los años 1809 a 1810, por un tal *Paulino* (apodo), para subir artillería, municiones y provisiones que en embarcaciones remontaban el Duero y se desembarcaban en aquel paraje con destino al ejército inglés que actuaba por la región de Ciudad Rodrigo. Los carros que se dedicaron a semejante servicio eran análogos a los gallegos: iban tirados por varias parejas de bueyes, ayudadas por hombres. El camino, mal construido y peor conservado, desapareció tan pronto como no fué necesario para el fin que determinó su construcción. A pesar de sus malas condiciones, con poca atención que se le hubiera dedicado hubiese prestado grandes servicios, durante los años 1818 y 1819, para transportar granos a Vega Terrón, porque entonces el Gobierno portugués autorizó su importación y por ese motivo hubo un tráfico muy importante en el embarcadero.

En junio de 1821 se gestionó, por la Diputación provincial de Salamanca y por personas de prestigio y de autoridad en la provincia, que por el Gobierno se facilitaran los medios necesarios para mejorar las condiciones en que por entonces se navegaba por el río Duero desde Oporto hasta Hinojosa. Desaparecido el régimen constitucional, los trabajos que se hicieron, los datos que se recogieron y las esperanzas que se concibieron se perdieron casi por completo.

Algunos años después el marqués de Casa Riera hizo proposiciones al Gobierno de Fernando VII para mejorar las condiciones en que se navegaba por el Duero, proposiciones algo fantásticas, porque tuvieron por base un plan gigantesco del ingeniero Marcoartú, quien, al redactar su proyecto, prescindió en absoluto de la situación política, social, económica, industrial, etc., de España en aquella época.

Posteriormente, ya en el reinado de Isabel II, los procuradores a Cortes por Salamanca, con varios españoles y portugueses, propietarios establecidos en las márgenes del Duero, gestionaron y lograron el Convenio o Tratado con Portugal de 31 de agosto de 1835, ratificado por los dos Gobiernos de los países interesados y canjeado en Lisboa por D. Evaristo Pérez de Castro y por el duque de Palmella, plenipotenciarios respectivos de aquéllos. Al año siguiente, el 10 de junio, se aprobó el Reglamento para aplicar el Convenio.

El punto de partida de las gestiones de aquellos señores fué una petición que se leyó en la sesión que celebró, el día 24 de diciembre de 1834, el Estamento de señores procuradores, firmada por varios de éstos. Por ser bastante extensa la extractaré; su contenido lo merece.

Empiezan los firmantes por declarar que es un deber en ellos excitar el celo de sus compañeros a fin de que el Estamento exponga a la reina la importancia que tiene el facilitar y fomentar la navegación en el Duero, con objeto de intensificar la exportación de granos y de caldos de Castilla, especialmente de la provincia de Salamanca.

Hacen constar, en primer lugar, que en 1821 la Diputación provincial de Salamanca se dirigió al Gobierno exponiendo las grandes ventajas que se derivarían para Castilla con la habilitación de la navegación en aquel río y que, como consecuencia de ello, se constituyó una Comisión facultativa de Caminos y Canales para que informase sobre el particular, Comisión que dictaminó en el sentido de reconocer la realidad de aquellas ventajas, proponiendo que lo primero que había de hacerse era reconocer el Duero entre Hinojosa y Oporto, con la autorización correspondiente del Gobierno portugués.

Como el caso del río Duero era muy especial, distinto por completo del de otros ríos que pudieran ser navegables, dicho reconocimiento sólo serviría para retrasar las ventajas inmediatas, razón por la cual el jefe político y la Diputación provincial reconocieron por sí mismos el Duero y reunieron cuantos datos locales les fué posible.

El resultado de todo ello fué confirmar que este río es navegable desde Hinojosa a Oporto y que tiene buenos fondeaderos para embarcaciones, con posibilidad de hacer las operaciones de carga y descarga en Vega Terrón, Hinojosa y Barca de Vilvestre. En los años 1818 y 1819 llegaron a reunirse más de treinta embarcaciones a la vez en alguno de estos puertos, alguna con capacidad de 50 toneladas y todas con quilla y vela. La navegación puede efectuarse desde noviembre a mayo, incluidos ambos meses.

En vista de tal resultado el Gobierno encargó a su representante en Lisboa que presentara al de Portugal la cuestión de la navegación en el Duero de acuerdo con las conclusiones del Congreso de Viena sobre la navegación en ríos que cruzan varias

naciones. Las perturbaciones políticas en España y en Portugal determinaron que nada se hiciera en concreto.

Se dedica un párrafo largo en la petición a enumerar las ventajas que se derivarían al mejorar las condiciones del Duero por lo que respecta a su navegación, consignando que si el trigo vale en Castilla de 7 a 7,50 pesetas, podría darse a 9 en Cartagena y otros puntos pasando por Oporto.

Termina el escrito con la minuta de la instancia que el Estamento había de dirigir a la reina, en la cual se solicita que el Gobierno concluya con el de Portugal un Tratado por virtud del cual los granos, vinos y aguardientes de Castilla pudieran exportarse al Extranjero y a Ultramar por el río Duero, con las condiciones que se convinieran y con facultad para establecer depósitos en Oporto y otros puntos.

En la sesión que celebró el Estamento de procuradores el día 9 de enero de 1835, al entrar en el Orden del día, se dió cuenta, en primer lugar, de la mencionada petición; intervinieron en la discusión consiguiente el ministro del Interior, Argüelles, Onís y Alcalá Galiano; los cuatro en sentido muy favorable al contenido de aquélla, lo mismo que el presidente del Consejo de ministros, que lo era Martínez de la Rosa, quien cerró la discusión, aprobándose acto seguido la propuesta extractada.

A los pocos días, el 19, con una Real orden se remitió al Consejo real el expediente instruido sobre la navegación en el río Duero, los planos levantados en el año 1829 y la petición de D. José Lafont, vecino de Madrid, relativa al monopolio durante cinco años para navegar en aquél con ciertas condiciones. El Consejo acordó que sobre todo ello informara su Sección de lo Interior; ésta, con una Real orden del 3 de abril siguiente, recibió una exposición del gobernador civil de Salamanca, en la que manifestaba, entre otras cosas, que en el Duero se podía navegar entonces desde el mar hasta Vega Terrón; consignaba también el número de fanegas de trigo que se exportaban por este paraje y la manera de intensificar este tráfico.

La Sección dividió su informe en tres partes:

1.^a Historia de la navegación en el Duero.

2.^a Examen de la petición de un monopolio suscrita por el Sr. Lafont.

3.^a Medios para facilitar y ampliar la navegación en el Duero.

En el informe se dice que, en junio de 1821, la Diputación provincial de Salamanca se dirigió al Gobierno en solicitud de que por éste se ejecutasen las obras que fuesen necesarias para permitir, con seguridad y con regularidad, la navegación en el Duero entre Oporto y las Aceñas de Hinojosa, ya que en los años 1818 y 1819, por estar permitida en Portugal la importación de granos, subieron barcos hasta Vilvestre, barcos que podían cargar hasta 50 y 60 toneladas y fondear en muchos sitios inmediatos a las márgenes del Duero; aquella Corporación asegura en su escrito que el único obstáculo de importancia para la navegación en el Duero era el peñón existente en el cachón de San Juan de la Pesquera (Portugal), volado parcialmente por los ingleses durante la guerra de la Independencia, por los motivos expuestos en los apuntes anteriores. Con el mencionado escrito se remitieron datos relativos a la región

que cruza dicho río. Terminaba con las peticiones siguientes:

1.^a Que se mejorasen las condiciones con las que se navegaba por el Duero.

2.^a Que se transformara en carretera el camino de herradura que se dirige desde Salamanca a Hinojosa.

3.^a Que se iniciase con el Gobierno portugués la necesaria negociación para declarar libre la navegación en la parte del curso del río Duero que lo permitiera.

Pasado todo el expediente a la Dirección general de Caminos para que informara, limitó su juicio sobre aquél a la parte técnica y propuso que se reconociera el río Duero.

Las conclusiones del informe de la Sección de lo Interior del Consejo real fueron:

1.^a Que no eran admisibles las proposiciones de D. José Lafont.

2.^a Que se recomendara a la reina la iniciación de negociaciones con Portugal para que la navegación por el Duero fuera libre.

3.^a Que se establecieran aduanas para evitar el contrabando, con la condición de que sus ingresos se invirtieran en las obras necesarias para mejorar y dar facilidades a la mencionada navegación.

El pleno del Consejo real hizo suyas estas conclusiones, las cuales se comunicaron al ministro de lo Interior en 11 de mayo de 1835, dictándose, como consecuencia de ellas, la Real orden del 25 siguiente.

Con esta fecha pasan a ser una realidad los propósitos de ejecutar obras con objeto de mejorar las condiciones del río Duero como vía fluvial para transportes, obras que tenían que consistir en caminos de acceso a los parajes de aquél que tuvieran el carácter de embarcaderos y en las necesarias para mejorar éstos, tanto desde el punto de vista de la seguridad de las embarcaciones como por lo que se refería a los medios auxiliares para la carga y descarga de mercancías.

Dicha Real orden, comunicada al director general de Caminos, ordena que un ingeniero reconozca la región interesada en aquellas obras y proponga las más indispensables. Como el preámbulo y la parte dispositiva de ella tienen algún interés, los copio a continuación:

«Ministerio de lo Interior.—El señor secretario del Despacho de lo Interior comunica con esta fecha al Director general de Caminos la Real orden siguiente: Perseverando S. M. la reina gobernadora en promover por todos medios la felicidad pública, ha considerado como uno de los más eficaces dirigidos a este fin el habilitar desde luego para la libre navegación la parte del río Duero que en el día lo permite y facilitar las comunicaciones más importantes de las provincias inmediatas a los puntos de las orillas de aquel río que puedan servir de embarcaderos, dejando para más adelante el prolongar la navegación hacia el interior a medida que el movimiento comercial se vaya desarrollando. Y en tanto que se ajustan con el Gobierno portugués las negociaciones ya entabladas relativas al convenio de libre navegación, Su Majestad se ha servido resolver que se nombre un ingeniero que pase a reconocer las localidades y proponga las obras más indispensables para proporcionar desde luego un cómodo y abrigado embarcadero y facilitar las comunicaciones al interior,

no por medio de carreteras costosas, sino por caminos rurales, para poner en contacto con el embarcadero la mayor superficie posible del país, valiéndose de los recursos que por de pronto pueda éste proporcionar y renunciando a toda idea de ostentación. De Real orden lo comunico a V. S. para que, a la posible brevedad, y oyendo a la Junta consultiva, proponga el ingeniero que reuna las circunstancias necesarias para desempeñar debidamente tan interesante comisión. Dios guarde a V. S. muchos años. Aranjuez, 25 de mayo de 1835.—*Medrano.*» Etcétera, etc.

Por otra Real orden, de 11 de junio siguiente, fué designado para llevar a cabo lo ordenado en la que acabo de copiar el ingeniero de Caminos y Canales D. Manuel Caballero Zamorátegui, señalándosele la indemnización mensual de 1 000 reales, con cargo a los fondos destinados o que se destinasen a *promover y habilitar la navegación del Duero.*

El director general de Caminos en aquella época, D. José Agustín de Larrañendi, suscribió, con fecha 11 de septiembre de aquel año, unas instrucciones muy minuciosas, llamadas por él *reflexiones y observaciones generales*, que aquel ingeniero había de tener presentes en el desempeño de la misión tan importante que se le había confiado.

La primera parte de dichas instrucciones se refiere a los reconocimientos en el río Duero necesarios para llegar a adquirir una idea, lo más perfecta posible, de sus características en relación con la navegación y con el establecimiento de embarcaderos en sus márgenes.

La segunda trata de las condiciones que ha de tener el camino de acceso al Duero, para cumplir lo que prescribe la Real orden del 25 de mayo antes mencionada; empieza por las relativas a su trazado, sigue con las que ha de tener el perfil longitudinal y termina con las normas que han de regir el orden de construcción que se adopte.

En la tercera y última aconseja al ingeniero Caballero Zamorátegui que por el momento no haga proyecto detallado de las obras; le ordena que se limite a reconocer el terreno con todo detenimiento, que haga croquis de él y que proponga obras que puedan realizarse en breve plazo, dejando para más

adelante los levantamientos planimétricos y las nivelaciones necesarias para formar tanto el proyecto como el presupuesto completos de obras de tanta importancia como eran las que se le habían encomendado.

Aquel ingeniero, en un dictamen que suscribió en 30 de diciembre de 1835, discute las obras más necesarias que exigía la habilitación de los caminos que, desde Salamanca, habían de dirigirse a los embarcaderos de Fregeneda e Hinojosa para que por ellos pudieran pasar carros, así como los que debían ser preferidos. También se ocupa en él de la construcción de un embarcadero, cómodo y abrigado, en Vega Terrón, y de la de un camino para la sirga entre este paraje y las Aceñas de Hinojosa. El presupuesto que redactó para habilitación de caminos que facilitasen el acceso a los embarcaderos en estos sitios le constituían las partidas siguientes:

	Pesetas
Habilitación del camino de Salamanca a Vega Terrón.....	119 480,50
Idem íd. de Ledesma a Villar de Peralonso....	19 806,75
Idem íd. de San Felices de los Gallegos a Fregeneda.....	970
Idem íd. de Lumbrerales a Hinojosa.....	572,25
Idem íd. de San Felices de los Gallegos a Hinojosa.....	1 018
Idem íd. de Hinojosa al Duero.....	1 980,75
SUMA.....	143 828,25
Embarcadero en Vega Terrón y habilitación del Duero entre este paraje y las Aceñas de Hinojosa.....	3 059,50
TOTAL.....	146 887,75

Las longitudes aproximadas de dichos caminos eran:

	Kilómetros
Salamanca a Vega Terrón.....	120
Ledesma a Villar de Peralonso.....	21
San Felices de los Gallegos a Fregeneda.....	22
Lumbrerales a Hinojosa.....	9
San Felices de los Gallegos a Hinojosa.....	18
Hinojosa al Duero.....	7
TOTAL.....	197

Gasto de habilitación de caminos por km $\frac{143\ 828,25}{197} = 730$ pts.

B. OLIVER
Ingeniero de Caminos

Exposición agrícola hidráulica del IV Congreso Nacional de Riegos

Con algún retraso en el ritmo de los anteriores se ha celebrado en Barcelona el IV Congreso de Riegos.

No ha dejado de ser beneficioso este retraso, pues se ha alcanzado con él la plenitud del tiempo necesaria para que haya sido más fructífero y acaso pueda llamarse histórico, como apuntó el presidente del Consejo de ministros en la sesión de clausura, no sólo en el sentido internacional, a que aludía el marqués de Estella dirigiéndose al representante de Portugal, señor Fortes, allí presente, sino como principio de una nueva orientación en el desenvolvimiento de nuestra vida económica, enfocando con la consagración de las Confederaciones Sindicales Hidrográficas, el aprovechamiento

integral de los recursos hidráulicos de nuestra Nación desde el múltiple aspecto agrícola, eléctrico, forestal y social que plantea el problema de los riegos en los términos de su verdadera complejidad y apropiados para llegar a consecuencias completamente satisfactorias.

No menos importancia ha tenido la Exposición Agrícola hidráulica que se ha celebrado en el Palacio de Montjuich, en la que han tomado parte la casi totalidad de los Centros oficiales hidráulicos, como no podía menos de ser, dado el interés que todos ellos dedican al interesante tema que la motiva.

El principal objeto de este artículo es registrar en