

los gastos de 208 700 000. La ganancia alcanzó la cifra de 80 918 701 pesos oro, y como el capital total invertido es de 1 680 380 000, el interés medio resultó de 4,69 por 100.

No siempre han sido tan brillantes los resultados económicos, y en bastantes años el interés se ha reducido al 3 por 100 y aun a menos; pero desde el año 1857 hasta la fecha nunca han dejado de dar, por término medio, algún interés.

El Estado tiene una red bastante considerable

(6 947 km), la mayor parte de trocha angosta (5 553 km).

Sólo he pretendido hacer un ligero resumen de lo visto y oído; el tema de los ferrocarriles argentinos es tan sugestivo, que merece ser tratado con mayor amplitud. Datos no me faltan, pues nuestros colegas del Plata son tan abiertos de carácter y tan amables, que basta la menor indicación para obtener cuanto se considere interesante de la magnífica obra que realizan.

Manuel AGUILAR
Ingeniero de Caminos

Los abastecimientos de agua en los pueblos¹

II

Abastecimientos de aguas cuyas conducciones pueden ser subvencionables por el Estado

La inmensa mayoría de los Ayuntamientos no se han enterado todavía de los requisitos que se exigen para obtener la subvención que ofrece el Estado en el Real decreto de 9 de junio de 1925, según las instrucciones aprobadas por Real orden de 11 de julio del mismo año, a pesar de haberse publicado ambas soberanas disposiciones en los *Boletines Oficiales* de todas las provincias de España, copiándolas de las *Gacetas de Madrid* de 10 de junio y de 22 de julio del mismo año, y a los efectos de poder realizar las obras de conducción de aguas, necesarias para el abastecimiento de sus poblaciones, dentro de las posibilidades económicas disponibles en sus erarios municipales.

La última disposición ministerial sobre esta importantísima cuestión, tan relacionada con la higiene de los pueblos, que es el Real decreto número 1 002, de 8 de junio de 1928 (*Gaceta de Madrid* del 9), tiende a ahorrar trámites a los expedientes que hayan de incoarse para llegar, si procede, a otorgarse en el más breve plazo la subvención solicitada. En virtud de ella, la documentación que se exige como base inicial del expediente debe dirigirse a las Divisiones Hidráulicas correspondientes, que son las diez que hay funcionando, y se llaman del Pirineo oriental, del Ebro, del Júcar, del Segura, del Sur de España, del Guadalquivir, del Guadiana, del Tajo, del Duero y del Miño. Únicamente hay la excepción de las Divisiones Hidráulicas de Vizcaya y Guipúzcoa, en las vertientes cantábricas que corresponden a los ríos y valles, que desaguan por sus provincias, aun cuando las cabeceras radiquen en otras, como Burgos, que es el caso del Valle de Mena, que vierte al río Cadagua, en Vizcaya, entrando por Valmaseda, y los afluentes del río Arceniaga, en Vizcaya, por Gordejuela.

Pero esa excepción es solamente para los casos en que no sea el Estado el que haya de ejecutar las obras correspondientes, como anejas al Negociado de Trabajos hidráulicos. Las Divisiones Hidráulicas especiales de Vizcaya y Guipúzcoa sólo actúan como ta-

les cuando las obras han de ser ejecutadas por los Ayuntamientos solicitantes, que han de adelantar el importe de los proyectos, de las obras y de los gastos motivados por los reconocimientos e informes de la División Hidráulica, cuyos expedientes se tramitan por el Negociado de Aguas, para concretar debidamente la parte del presupuesto subvencionable con el 50 por 100, una vez terminadas las obras y reconocidas por la División Hidráulica, fijándose entonces definitivamente la subvención que en principio había sido señalada, en la previa tramitación del expediente.

Deben fijarse muy particularmente los Ayuntamientos que pueden adelantar el importe de las obras, que el Estado solamente se obligaría a subvencionar con el 50 por 100 la parte del presupuesto cuyos elementos principales se determinan en el art. 3.º del Real decreto de 9 de junio de 1925, con las características señaladas en los artículos 4.º y 5.º del mismo Real decreto. Ocurre normalmente que los proyectos que redactan los Ayuntamientos, y los que suelen servir de base a concesiones por Real orden (ahora, según el Decreto-ley núm. 37, de 7 de enero de 1927), han sido estudiados y valorados con arreglo a la dotación que se ha indicado en el Estatuto Municipal, o sea hasta llegar a 150 litros por día y habitante, en los poblados rurales, y 200 litros en los urbanizados. Por ese motivo, al solicitarse las subvenciones, presentándose el proyecto, bien sea para ser aprobado, o el que fué ya objeto de concesión, deben acompañar un estudio separado del presupuesto a base de la dotación, subvencionable por hoy, de 50 litros por día y habitante, para que pueda ser informada por las Divisiones Hidráulicas correspondientes al elevarse el expediente a la resolución de la Superioridad. Y a los mismos efectos, cuando se trata de establecer tarifas para el suministro de agua a particulares, se precisará justificar dichas tarifas, a base de una amortización del capital empleado y de sus intereses, en un plazo mínimo de veinte años, incluyendo en él hasta las obras relacionadas con fuentes públicas y distribución, que no son subvencionables, y cuyas tarifas deben ser para dos períodos, comprendiendo el primero hasta el plazo de amortización citado, y el segundo, después de este plazo, debiendo tener presente que hay que descontar del caudal de agua disponible, para la percepción de esas tarifas, la parte necesaria para el servicio público gratuito de las fuentes, abrevaderos y lavaderos que se establezcan a base de la conducción.

¹ Véase el número del 15 de enero último, página 36.

NOTA.—Al final del artículo publicado el 15 de enero se cita la Real orden de 9 de enero del corriente año. Entiéndase que es el de 1930.

Por no tener presentes estos requisitos antes de formularse las instancias, estudiándose debidamente por los Ayuntamientos, con su personal técnico y administrativo, el Real decreto y la Real orden citadas, se eternizan los expedientes y no se saca el partido debido de las subvenciones ofrecidas (aunque para reducir trámites, y porque hay verdadero interés en que sean una realidad, se haya dictado el citado De-

creto núm. 1 002, de 8 de junio de 1928), terminando por desistir de las subvenciones solicitadas y no realizándose la mayor parte de las veces las obras de conducción de aguas para abastecimiento de los pueblos, que siguen rindiendo su tributo a las enfermedades tíficas, considerándolas como un mal inevitable de carácter endémico, que se reproduce en todas las otoñadas.

José C. DE UCELAY
Inspector de C., C. y P.

C r ó n i c a

Los transportes mecánicos por carretera

La política de reglamentación de los transportes mecánicos por carretera, con la legislación iniciada por el Real decreto de 4 de julio de 1924, primera disposición para establecer la concesión de exclusivas, a la que han seguido otras complementarias, han llevado al país a un régimen caótico en estos servicios, por las consiguientes contradicciones que han producido, todas en perjuicio del interés público.

A remediar este estado de cosas tiende el decreto del Gobierno de la República publicado en la *Gaceta* del 21 de mayo; pero como la transformación radical del régimen, a la cual se tiende, no debe establecerse sin ser el fruto de un meditado estudio sobre todas las circunstancias que concurren en el caso, en tanto que la cuestión se resuelva definitivamente, se da únicamente en el decreto solución a algunos aspectos parciales del asunto, que reclaman urgentes determinaciones. Son éstas, en primer término, el examen y revisión de todas las concesiones otorgadas de servicios regulares de transportes por carretera, clase A, actualmente en circulación, a fin de hacer constar si en dichas concesiones se cumplen las condiciones con que fueron otorgadas y si se encuentran al corriente en el pago del canon de conservación, inspección y demás impuestos.

Se declara la libertad de circulación por todas las carreteras del Estado de los ómnibus-automóviles dedicados a servicios irregulares, eventuales y sin itinerario fijo de alquiler, sin más requisito que el pago de la patente nacional, que sean alquilados por coche completo, y previo el reconocimiento en la Jefatura de Obras públicas; y en cuanto a los servicios de ferias, fiestas, mercados y romerías, se dispone que éstos se realizarán también libremente en coches mixtos o solamente de pasajeros, con la sola autorización de las Jefaturas de Obras públicas, sin restricciones de ninguna clase, previo reconocimiento del coche o coches dedicados a estos servicios y presentación de tarifas con un máximo de ocho céntimos por viajero y kilómetro.

Tales son las disposiciones de carácter esencial que figuran en el decreto, el cual está dictado, a nuestro juicio, con un gran acierto, pues es indudable que estos servicios han llegado a constituir una necesidad, y deben, todos aquellos que han cumplido las condiciones con que fueron otorgadas sus concesiones, respetarse.

Los transportes mecánicos por carretera no son incompatibles con los transportes ferroviarios; lejos de considerarlos como concurrentes, deben estimarse como asociados, y sería un mayor acierto en el Gobierno llegar a la fusión completa de ambos sistemas de transporte.

El Consejo Superior Ferroviario podría muy bien llamarse en día no lejano Consejo Superior de Transportes.

Las concesiones en la zona marítima terrestre

Por orden del Sr. Ministro de Fomento, fecha 6 de mayo último, contestando a una consulta acerca de las normas que deben seguirse en lo relativo a la imposición del canon a las concesiones que para obras en la zona marítima terrestre hayan de otorgarse, consulta que responde a la necesidad de dar debido cumplimiento a lo dispuesto en 23 de marzo último, se ha comunicado por la Dirección general de Obras públicas a los gobernadores de las provincias marítimas, con carácter general, lo siguiente:

Que el canon periódico, o en otra forma que proceda fijar, se impondrá a las concesiones que aprovechen obras ejecutadas con fondos del Estado, o con subvención de éste o con fondos mixtos de abono del canon las cuales, quedando eximidas del abono del canon las que no se encuentren en este caso desde la fecha de la publicación de esta resolución.

Que al efecto de determinar cuáles sean estas concesiones, las Jefaturas de Obras públicas, oyendo a los directores de los Puertos, formularán una relación de dichas concesiones, debidamente informada, exponiendo los fundamentos por los cuales se incluye cada concesión en la relación citada.

Y, finalmente, que en cada expediente que se tramite con motivo de petición de concesiones de esta clase y en las zonas de los Puertos, se informe por las Jefaturas de Obras públicas y por las Direcciones, en su caso, acerca de las condiciones que había de tener la concesión solicitada en cuanto a su relación con las obras costeadas por el Estado, o sea con subvenciones o con fondos mixtos de cualquier clase.

La disposición dictada responde a la consideración de que el espíritu de lo legislado sobre la materia se inspira precisamente en el criterio de favorecer todo cuanto tienda a la creación de riqueza, y, por lo tanto, debe limitarse la imposición del canon a determinados casos, que son los considerados en la primera parte de la resolución.

Homenajes y banquetes

Por orden del Ministerio de Fomento de 23 del mes actual se prohíbe a los ingenieros de Caminos y personal facultativo a sus órdenes promover homenajes, pedir recompensas o realizar otros actos análogos a favor de los jefes de que dependan y asociarse a iniciativas ajenas con igual fin. Tanto los promovedores —se dice—, como los que aceptaren tales propuestas, incurrirán en falta grave a los efectos disciplinarios de los respectivos Reglamentos orgánicos de los Cuerpos a que pertenezcan.

El Cuerpo de Caminos, cuantas veces ha querido rendir un tributo de admiración al compañero que ha logrado distinguirse, cualquiera que sea la actividad en que