

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACIÓN TÉCNICA 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 derecho.

LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

I

Conforme á la frase de *interés general*, dichos puertos deben ser de tráfico general para toda clase de mercancías, visitados por todos los buques de pequeño ó gran calado, pudiendo emplearse como depósitos mercantiles, interesando su comercio marítimo á varias provincias y hallarse en comunicación con los principales centros de producción y de la industria de España, y pueden ser también de interés general los puertos de refugio por sus condiciones especiales de capacidad, seguridad y abrigo en los temporales, como dice el art. 15 de la vigente ley de Puertos.

Los puertos de interés general debían constituir, en suma, un Centro en nuestras costas, desde donde se irradiase el comercio y el tráfico para el interior y se recibieran de éste riqueza y vida para la navegación de todas clases, como sucede, por ejemplo, en nuestros puertos de Barcelona, Bilbao, Huelva, Sevilla, Valencia, Vigo y algunos más. Así debía ser, pero no lo es.

De los 130 puertos clasificados como de interés general, la mayor parte de ellos no cumplen con las condiciones necesarias para justificar dicha clasificación.

Aun los 26 puertos clasificados con tal generalidad, y en los que se han constituido Juntas de obras para la dirección y administración de sus servicios en nombre del Estado, no reúnen todos ellos, á nuestro juicio, las circunstancias necesarias para denominarlos puertos de interés general y para que la Administración costee sus obras, se establezcan arbitrios y se les asigne subvenciones. Son algunos, puertos de carácter local, y que tan sólo á los respectivos Municipios, ó, á lo más, á las provincias interesan, y á los que de concederles el Estado su apoyo, debería hacerlo únicamente en el concepto de auxilios, en proyectos ó en obras, ó consignando en un presupuesto algunas cantidades para ellos, proporcionadas á su importancia y al servicio local que habrán de prestar.

Tal como se verifica en la actualidad, empleándose grandes cantidades, bien directamente ó por medio de subvenciones á las Juntas, en los puertos que realmente no son ó no habrán de ser tampoco en lo sucesivo de interés general, se quita á los principales puertos y á los que merecen por sus

condiciones el apoyo del Estado el que éstos desarrollen sus obras en toda la extensión que corresponde á sus necesidades y á su importancia.

En el extranjero; en Francia, en la cual también tiene el Estado á su cargo bastantes puertos, se les impone, sin embargo, el que las respectivas localidades contribuyan directamente á los gastos de su construcción, á parte de los arbitrios autorizados para el mismo objeto; en Inglaterra es caso el número de puertos que directamente administra el Estado, y si subvenciona la ejecución de otros, lo hace con el carácter de anticipos reintegrables.

En nuestro país, puede decirse que no se exige requisito alguno (á pesar de lo preceptuado en la ley de Puertos) para que puedan ser declarados de interés general puertos de escaso tráfico y sin condiciones de abrigo, ni de alguna de las necesarias para asignarles tal carácter. Y como dichos puertos en tales condiciones exigirían crecidos gastos para que pudieran frecuentarse por las embarcaciones, no es fácil encontrar Sociedad ó Empresa que se encargue de su construcción sin que el Estado las auxilie de modo desproporcionado á las circunstancias y al interés que les corresponde.

Y es que no es fácil en España el que el interés particular ó de empresa se decidan á emprender tales obras sin contar con la Administración del Estado y á pesar de las facilidades que para ello da el art. 49 de la ley de Puertos. En la actualidad existen únicamente cuatro puertos (dos de ellos de interés general) construidos ó concedidos á Sociedades ó particulares: el de Pasajes, de refugio, en Guipúzcoa; el de Águilas, en Murcia; el de Gandía, en Valencia; y el de Burriana, en Castellón.

El de Pasajes, que es el más importante de los cuatro por la seguridad de su fondeadero y por su gran tráfico y comercio, ha exigido el transcurso de muchos años y multitud de disposiciones de la Administración para resolver las cuestiones que se han suscitado con motivo de sus obras y reglamentación de servicios hasta alcanzar el buen estado actual de los mismos, preponderados y dirigidos principalmente por la Diputación provincial de Guipúzcoa.

En el puerto minero de Águilas (local) también se han sostenido numerosas cuestiones entre la Sociedad que lo explota y la Administración, para poder obtener la regularidad de los servicios de su dependencia.

En el de Gandía (de interés local) se ha tardado bastantes años para conseguir la exportación de los frutos del país en las buenas condiciones en que lo verifica.

Y por último, el puerto de Burriana, de la provincia de Castellón, concedido á un particular hace varios años y declarado después de interés general, no ha podido aún comenzarse su construcción por falta de recursos y á pesar del crecido rendimiento que habría de esperarse del mismo, una vez construido, por los numerosos buques de vapor exportadores de naranja que arriban anualmente á aquellas costas.

Es decir, que tan sólo en contados casos se ha podido hasta el presente, en España, el ejecutarse obras de puertos, aun de los declarados de interés general, sin contar con el importante auxilio del Estado, y cuando éste lo ha prestado y lo hace, bien directamente ó por medio de Corporaciones especiales que los dirigen y administren, se verifica de modo oneroso para el Estado por no cumplirse los requisitos que precisamente debían exigirse de que dichos puertos, por sus condiciones pudieran remunerar á la Administración en sus gastos ó compensarles al menos con las utilidades de la explotación.

Por el contrario, en cuanto el Estado toma á su cargo la construcción de dichos puertos de verdadero carácter local, cesa por completo el Ayuntamiento ó la provincia de contribuir á sus obras (si es que algo hacen por ellas) y hasta dejan de gestionar la realización de las más indispensables, confiando en que la Administración general habrá de hacerlo todo, siquiera para esto no cuente más que con los empeños de sus representantes en Cortes, y como consecuencia que el Estado tome á su cargo obras y gastos, que de ninguna suerte corresponden á la entidad y significación de los expresados puertos, y sin que por esto juzguemos que dichos representantes verifiquen un mal servicio; pues al contrario, estimamos útil tal labor que produce obras y rendimientos al fin, para la comarca interesada y para el país en general; pero al propio tiempo consideramos que dichas gestiones e influencias podrían y deberían reclamarse sin necesidad de dictar leyes contrarias á la general de Puertos, y sin necesidad de que el Estado atendiese con sus recursos á dichos puertos, sin tener en cuenta las verdaderas necesidades de los de cada localidad.

No contando, sin embargo, los Municipios, ni las provincias, ni los gremios de mareantes ó de pescadores que existen en algunos puertos, con recurso alguno, ó con escasos, para construir siquiera las obras más necesarias para la seguridad y atraque de las embarcaciones menores ó de pesca que los frecuentan, acuden al Estado por medio de los representantes del país, y no existiendo en los presupuestos generales otro medio de subvenir á dichas obras que el declarar á éstos de interés general, se presentan en las Cortes proposiciones de ley para conseguir dicho objeto. Una vez declarados los puertos á cargo del Estado, se solicita la realización del estudio para la formación del proyecto y presupuesto de las obras; se aprueban dichos estudios y después los proyectos, los que generalmente son desproporcionados y muy superiores á las necesidades que tales puertos han de satisfacer, y resulta así comprometido el Estado en el pago de crecidas cantidades á los contratistas que los ejecutan, previa la subasta pública correspondiente.

De continuar tal sistema, llegarán á ser declarados puertos de interés general muchos más de los que tienen tal carácter, y siquiera sean pobrísimos puertos sin tráfico alguno en el presente ni en el porvenir; y un pequeño puerto ó anclón, ó á unas cuantas peñas, constituyendo refugio natural para el embarque ó desembarque de personas y algunas mercaderías, que podrían quedar servidos con escasas obras

de embarcadero ó de defensa, merecería la distinción de dedicarle grandes obras y gastos, que de ninguna suerte debería disfrutar y con perjuicio de todos, pues así el Estado agota antes de la terminación del año las escasas cantidades que ha podido dedicar á sus obras de puertos y no puede atender á los que verdaderamente lo necesitan.

Creemos, que podría evitarse lo que sucede en la gestión y realización de dichas obras si se destinase para el presupuesto del Estado una cantidad de relativa importancia como auxilio para la construcción de los puertos de mero carácter local; atendiendo á su número y á la necesidad de las obras, previa demostración de tal necesidad y los informes de la Jefatura de Obras públicas.

Así como el Estado auxilia la construcción de los caminos vecinales y subvenciona la de los ferrocarriles secundarios, entendemos que bien podría hacer lo mismo para la construcción de los puertos locales, concediendo los auxilios correspondientes á dichas obras, de modo análogo á como lo verifica para las antes citadas, y contando además con la aplicación de los créditos y gastos que de todas suertes habrían de ser de cuenta de cada localidad, en la medida de su riqueza y de la necesidad e importancia de las obras que reclamasen.

Empleando dicho sistema para la ejecución de las obras necesarias en los puertos locales, ya podría exigirse con rigor el cumplimiento de lo preceptuado en la ley de Puertos para la declaración de los de interés general, sin necesidad de aumentar la lista de los que figuran en el art. 16 de dicha ley, más de lo que se ha aumentado, y sin que el Estado se obligase á tomar á su cuenta y cargo obras de puertos que de ningún modo debían figurar entre las de su dependencia, y sin que por ello se desatendieren servicios, que si bien no son ó no deben ser de principal cuidado para la Administración, debe ésta, sin embargo, auxiliar en la medida y en la forma que corresponda en cada caso.

Las precedentes consideraciones, si bien han sido expuestas alguna vez, no han podido ser atendidas acaso por falta de oportunidad, y dándoles publicidad, las sometemos al juicio de los que pudieran proponer y conseguir de acuerdo con ellas ó con otros procedimientos, la solución que estimen mejor, para evitar que el Estado en lo sucesivo costee mayor número de puertos que los ya declarados de interés general, sin merecerlo, y que, sin embargo, pueda la Administración atender á unos y otros puertos en la extensión y medida que lo reclamen su estudio, sus necesidades y su importancia.

B. DONNET.

Madrid 15 de Febrero de 1910.

VIAJE DEL SR. MINISTRO DE FOMENTO EN ENERO DE 1910

Á LAS NUEVAS POSESIONES DE ÁFRICA

Topografía y geología.

Los grandes accidentes orográficos implican ya en cierto modo los caracteres topográficos de la comarca; así es lógico que sean muy abruptas las laderas de las vertientes del Gurugú que miran al Norte y al Este; los barrancos de Ait-Aisa, del Lobo y del Infierno, por ejemplo, son de una pen-