

# REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

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 derecha.

## LAS JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS

### VIII

Con objeto de dar alguna variedad á estos artículos sobre el servicio y las obras de los puertos de interés general, interrumpiremos el relato acerca de su estado actual y de sus principales condiciones, tratando de un asunto que, relacionado con los mismos, estimamos de interés y hasta de importancia para la mejor y más rápida ejecución de sus obras.

Nos referimos, como lo indica el epígrafe del artículo, á las obras de los puertos encomendadas en nombre del Estado á la inmediata dirección de Corporaciones ó Juntas creadas al efecto.

Para cumplir nuestro objeto, con tal motivo habremos de examinar tres cuestiones principales: 1.ª, casos en que será conveniente y hasta necesario la creación de dichas Juntas, para la administración y dirección de los servicios de los puertos del Estado; 2.ª, constitución de dichas Corporaciones, ó sea la forma que se considere más útil en la composición de las mismas para el éxito de su gestión; y 3.ª, reglamentación á que deben sujetarse dichos organismos.

1.ª Estiman algunos que, atendiendo á condiciones de unidad y de conveniencia general, deben crearse Juntas de Obras de puertos en todos los casos en que el Estado haya de costear sus servicios, y, por el contrario, otros consideran que todos los puertos á cargo del Estado deben construirse directamente por el mismo, por medio de sus Ingenieros y agentes administrativos de cada provincia, sin que sea necesaria la constitución de esas entidades intermedias que estiman más perjudiciales que beneficiosas para las indicadas obras y servicios.

Nosotros, siquiera sea con la modestia que nos corresponde, creemos que no deben sustentarse ni aplicarse tan extremas opiniones para su aplicación á dichas obras, y que lo razonable, según nuestro juicio, es el no aplicar á todos los casos el mismo procedimiento; es decir, que ni todas las obras de puertos deben estar dirigidas por Juntas, ni tampoco conviene entregar *todos* los puertos á la gestión directa del Estado.

Creemos que debe distinguirse de casos, según las condiciones y circunstancias de las obras: si éstas han de ser

de importancia, tener dificultades, necesitar grandes recursos y por ello deben crearse arbitrios, y éstos son susceptibles de producir rendimientos bastantes al debido sostenimiento de los trabajos; es decir, que se trata de un puerto de tráfico suficiente (siquiera fuese en el porvenir) para que por sí mismo pueda contribuir, en primer lugar, al abono de todas los gastos del puerto, debe en tal caso crearse un organismo que se encargue de las obras, las administre, las dirija y las ejecute; pues entendemos que en caso semejante no sería posible que los elementos de personal y de medios establecidos por el Gobierno en las provincias y á las cuales se las encomienda otra porción de trabajos y funciones de obras públicas distintas de las de puertos, dedicaran su atención y su valer á caso tal, como el supuesto, con la preferencia y con el cuidado requerido para su especialidad. Estos casos deben, pues, atenderse con trabajos y personal especiales también, y se halla justificado en nuestro sentir el que las obras sean dirigidas por la *entidad* citada, intermedia entre el Estado y el servicio de referencia.

Expuesto lo anterior, parece evidente que si las obras de un puerto no han de cumplir con las condiciones de importancia y de tráfico á que se refiere el caso antes supuesto, podrán ser proyectadas y dirigidas por los Ingenieros de las Jefaturas de las provincias, sin Juntas ni organismos especiales intermedios, conforme ya se ha verificado y se verifica en la actualidad para varios puertos, á cargo directo de la Administración general del Estado; y podemos citar como ejemplo de estos casos, los de los puertos de Palamós, San Feliu de Guixols y de Rosas, en Girona; Vinaroz, en Castellón; el de Motril, en Granada; los de Avilés y de San Esteban de Pravia, en Asturias, y algunos más de esta última región y de la de Galicia y otros en Baleares y Canarias.

Claro es, que tanto en estos últimos casos de obras de puertos de relativa facilidad en su ejecución y que no han de contar con grandes medios para la navegación y el tráfico, como en los correspondientes á los grandes puertos que exigen multiplicidad de proyectos y recursos de importancia para su construcción y explotación, pueden simplificarse y se simplifican en general los trabajos, acudiendo á la contratación de las obras y de los principales servicios por medio de concursos públicos y subastas, conforme á lo dispuesto en la legislación vigente de Obras públicas. Mas aun teniendo en cuenta este factor común, si así puede decirse, en el procedimiento de construcción de las obras en ambos casos, son tantos y tales los proyectos que deben redactarse

para el establecimiento de un puerto en el primero de los casos citados, así de las obras principales como de las accesorias y de los medios auxiliares (almacenes, depósitos comerciales, grúas, tinglados, vías y otros), que harían muy difícil, si no imposible, el que pudiese el Estado directamente atenderlas debidamente; exigiendo siempre dichos servicios por su cuantía y entidad en caso tal, el cuidado y la atención de agentes técnicos y de todas clases dedicados exclusivamente á su especialidad.

En resumen: que los grandes puertos merecen y deben ser regidos por organismos especiales; por *Juntas de Obras* en nombre y representación del *Estado*, y que los puertos de menor importancia pueden y deben ser administrados y construídos ó dirigidos por los agentes inmediatos de la Administración general.

2.º Según nuestro propósito, debemos ocuparnos ahora acerca de la forma ó manera que conceptuemos mejor para constituir las Juntas directivas de las obras y servicios de un puerto en el caso en que las condiciones de éste exijan la creación de dicho organismo encargado de su ejecución en nombre del Estado.

Lo primero que al efecto se nos ocurre es, que dicho organismo debe ser el más sencillo posible, con el menor número de personalidades (de elementos ó ruedas podemos decir), para que el mecanismo creado experimente los menores rozamientos posibles en su engranaje y funcionamiento.

Las Juntas de puertos de personal numeroso, de muchos Vocales, como, por ejemplo, la de Valencia, se asemejan á pequeños Congresos, donde por la varia representación de tantas entidades y hasta de intereses opuestos, que no siempre se compadecen con los del Estado, suelen producir inabarcables discusiones en cada reunión de la Junta, apasionadas á veces, resultando discordancias contrarias á la buena marcha de las obras y á la mejor gestión de los servicios encomendados á dichas Corporaciones.

También debe tenerse presente en la composición de dichas Juntas el carácter y las condiciones de la representación que ostenten sus Vocales en nombre de las diferentes entidades y centros que contribuyan á la formación de las mismas; no debiendo, en primer lugar, formar parte de ellas elementos á quienes pueda interesar una gestión contraria en mayor ó menor parte á las conveniencias generales del servicio; y en segundo término ó lugar, que el número de los representantes de determinados intereses no sea tal, que por su cuantía ó significación puedan en algunos casos ejercer un dominio superior y contrapuesto á los intereses del Estado en el puerto.

Previas estas observaciones de carácter general, á continuación exponremos los preceptos principales de la legislación vigente respecto á dichas Juntas.

En el art. 26 de la ley vigente de Puertos se consignó la facultad del Gobierno para organizar Juntas de Obras de puertos, encargadas de la administración é inversión de los fondos y de la ejecución de los trabajos bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Fomento; y en el siguiente artículo se dispone que dicho Ministerio formará un Reglamento para la organización y régimen de dichas Juntas, siendo el Ingeniero Director de libre nombramiento y separación por el Gobierno, el cual podrá también nombrar delegados especiales cerca de las mismas Juntas cuando lo considere conveniente.

Como aplicación del primero de los dos citados artículos

y por iniciativa de los comerciantes, armadores y navieros de *Barcelona*, se constituyó la *primera Junta* de Obras en dicho puerto, con sujeción al decreto de 11 de Diciembre de 1868, en cuyo art. 2.º se estableció la composición que debía tener la expresada Junta, que era análoga á la dispuesta en la actualidad en el Reglamento vigente para el régimen de dichas Corporaciones, pero con algunos Vocales menos que los concedidos hoy día para las mismas. Posteriormente, se constituyeron otras Juntas en puertos capitales de provincia en virtud de disposiciones especiales. (Puede consultarse el tomo de 1880 sobre *Legislación de Puertos*.)

Por Real orden de 30 de Noviembre de 1875 se aprobó la Instrucción para la inspección y vigilancia de las obras de los puertos que se hallan á cargo de Juntas; mas hasta el año de 1898 no se formó el *primer Reglamento general* para dichas Corporaciones, el cual fué aprobado, aun cuando con carácter *provisional*, por *Real decreto de 7 de Agosto de dicho año*.

En dicho Reglamento provisional, no se dió extensa representación en las Juntas á las diferentes Asociaciones y entidades de la localidad, limitándose á constituir dichas Corporaciones análogamente á la de Barcelona, con dos Diputados provinciales, dos Concejales del Ayuntamiento, dos Vocales de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, cinco comerciantes y navieros de la localidad, y como Vocales natos el Comandante de Marina del puerto y el Ingeniero director de las obras, siendo presidida la Junta por el Gobernador civil de la provincia ó por un Delegado del mismo en los puertos que no correspondiesen á la capital, ó sea un total de *catorce* individualidades para la formación de dichos Centros directivos de las obras de los puertos.

Pero siendo demasiado centralizadores los preceptos de dicho Reglamento, reclamaron contra el mismo varias Juntas de puertos y Cámaras de Comercio, así como las Asociaciones de navieros y aun algunos Ayuntamientos, por lo cual se dictó para la Junta del puerto de *Barcelona* el *Real decreto de 23 de Mayo de 1899*, aprobando un *Reglamento especial* para dicha Junta, aumentando los Vocales de la misma y la representación en ella de varias entidades y Centros de la Ciudad Condal; y se dictó después en favor de dicho puerto el *Real decreto de 8 de Junio de 1900*, concediendo mayores atribuciones y facilidades para la gestión de su servicio, el cual se hizo extensivo á las demás Juntas, hasta que por el *Real decreto de 11 de Enero de 1901* se aprobó el *primer Reglamento general* con carácter definitivo para la organización y régimen de las expresadas Corporaciones.

En el año 1902 y por *Real decreto de 29 de Julio* se aprobó el *Reglamento especial* para la Junta de Obras del puerto de *Valencia*, el cual, remitido á las Cortes y enterados los Cuerpos Colegisladores, del mismo, sin ninguna observación fué admitido, y adquirió, por tanto, carácter de ley dicho Reglamento. En éste, atendiendo á ley anterior respecto á la formación de dicha Junta, la cual estaba constituida por la Diputación provincial, se dispuso que quedasen en la misma un Diputado por cada uno de los distritos de la provincia (porque en el puerto se cobra un arbitrio para la construcción de las carreteras provinciales), y como además se dispuso que formasen parte de la Junta varias representaciones del comercio, de la industria, de la Cámara Agrícola y del Círculo Frutero y de los obreros del puerto, es hoy dicha Corporación la que tiene más numerosa representación.

de las diversas entidades de aquella localidad, y constituye, entre todas, la de mayor número de Vocales, ateniéndose á su Reglamento especial.

Por último, por *Real decreto de 17 de Julio de 1903* se aprobó el *vigente Reglamento general* para la organización y régimen de las Juntas de Obras de puertos, en el cual, en sus artículos 3.º y 4.º (según se trate de Juntas establecidas en los puertos que sean capitales ó fuera de éstas), se establecen el número y calidad de los Vocales que han de constituir dichas Corporaciones, siendo dichos Vocales, además de los catorce á que se refería el primer Reglamento de 7 de Agosto de 1898, *cuatro más*, representantes de Asociaciones de agricultores, de industriales, de mineros exportadores, de la Marina mercante y de la Liga Marítima Española; además podrá formar parte de dichas Juntas un Vocal por derecho propio donde tengan su domicilio oficial Compañías ó propietarios de buques que posean un tonelaje de registro superior á 20.000 toneladas. (Artículo 6.º, que en esto es igual al primer Reglamento de 1898.)

Posteriormente, se dispuso que en lugar de los dos Vocales de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio (cuando por Real decreto se dividió dicha Junta en las dos Secciones de Cultivo y Ganadería y de Industria y de Comercio) formasen parte de las de puertos un Vocal perteneciente á cada una de las dos indicadas Secciones.

Y por último, se ha dispuesto que sean Vocales de dichas Corporaciones, con carácter permanente, el Director de Sanidad marítima de cada puerto (no sólo en los casos á que se refiere el art. 7.º del Reglamento vigente) y el Administrador de la Aduana existente en el puerto.

Es decir, que en la actualidad se constituyen dichas Juntas con *seis individuos* más que las que se formaron con sujeción al primer Reglamento de 1898, ó sea con un total de *veinte personalidades*.

Y volviendo á nuestras observaciones; si bien nos parecen, justificadas en calidad, las diversas representaciones que se detallan en los dos últimos Reglamentos para formar parte de las Juntas de Obras de puertos, estimamos, sin embargo, que no deben aumentarse más dichos Centros con nuevas representaciones ni personas, porque realmente están ya representadas con las existentes todas las entidades é intereses de las localidades respectivas; porque el aumentar el número de Vocales de cualquiera de ellas sería en demérito de las demás, y aumentándolos de todas, se obtendría una Junta muy superior á las exigencias de dicho servicio (que podría perturbarse, como lo ha demostrado la experiencia en tales casos), y porque el aumentar otras personalidades en dichas Juntas que pudieran ostentar representación distinta de las hasta ahora representadas (acaso de elementos políticos) podría ser causa de dificultades para el acuerdo que siempre debe perseguirse en el resultado de las deliberaciones de las Juntas, y para obtener la debida armonía de los intereses que se ventilan en dichas Corporaciones, en bien del servicio encomendado á su gestión.

En suma: estimamos que las Juntas de puertos no deben tener mayor número de Vocales que los fijados en su actual Reglamento y que no sería conveniente al buen servicio el aumentarlos.

(Resultando ya demasiado extenso el presente artículo, dejaremos para el siguiente el ocuparnos de la tercera cuestión, relacionada con la constitución de las Juntas de Obras de puertos, ó sea la relativa á las demás prescripciones es-

tablecidas en el Reglamento vigente para dichas Corporaciones, su comparación con los anteriores y las modificaciones que podrán ser convenientes introducir en el mismo.)

B. DONNET.

## DON RAMÓN GARCÍA HERNÁNDEZ

El día 7 del corriente Abril dejó este mundo, pasando á mejor vida, D. Ramón García Hernández, benemérito veterano de nuestro Cuerpo, incansable é inteligentísimo trabajador, excelente padre de familia y respetado Jefe y amigo, á quien queríamos con afecto filial los que jóvenes aún sólo tuvimos el placer de conocerle y tratarle cuando él ya era viejo.

Nació en Villafranca del Campo, provincia de Teruel, el año 1831; salió de la Escuela de Caminos hacia el 1855, y se jubiló á su instancia en 1898, ejerciendo nuestra honrosa profesión cuarenta y tres años.

Diputado á Cortes por Daroca (Zaragoza) en las célebres y celebradas Constituyentes y nuevamente en 1877, salió de ellas detestando la política tal como con deplorable persistencia suele entenderse.

Su principal característica fué la tenacidad. Hombre modesto, enemigo de oropeles, dotado de esa energía aragonesa que, aparentemente brusca por su forma, no está reñida con la bondad ni otras especies de afectos delicados, no brilló cual debiera en ese torbellino que en inconstante y ciego desconcierto trae y lleva nombres ante los ojos distraídos de la eternamente menor de edad opinión pública, y no fué seguramente porque faltaran sus trabajos en la prensa profesional y periódica, señaladamente por los años 1875 á 1880, defendiendo con tesón y paternal empeño la construcción en España de obras hidráulicas para mejorar y ampliar los riegos como base de la regeneración de nuestra Patria. Ni tampoco faltó en sus campañas la batalla reñida sobre el papel de oficio y las blancas caras del pliego destinado á la Memoria justificativa, abrigados, perdonad la paradoja, por la negra tinta que sobre ellos estampó el fruto de los positivos conocimientos del Ingeniero y el economista, porque, lectores amigos, D. Ramón García era un Ingeniero eminentemente práctico. Ni, por último, dejó de imprimir el sello de sus concepciones y actividades como constructor de obras, cuyos beneficios recogen las de hoy y recogerán otras generaciones más tarde, sin que á sus labios acuda el nombre del que luchó para legárselas.

El paso del difunto Inspector del Cuerpo de Ingenieros de Caminos por la Jefatura de la División Hidrológica del Ebro, donde desarrolló intenso trabajo, cumpliendo su deber, espoleado por el entusiasmo de sus ideales, dejó jalonadas las posiciones que años andando dieron condiciones de vida á la propuesta de la Zona de Zaragoza, origen más adelante de los planes de obras hidráulicas patrocinadas por el Estado. Los itinerarios de los ríos de la cuenca del Ebro, aforos metódicos de los mismos, señalamiento de numerosos puntos adecuados para la construcción de pantanos, levantamiento de planos de embalse para 18 de éstos (entre ellos los de La Peña, Moneva, Santa María de Belsué y Cueva-Foradada, hoy en construcción), proyectos primitivos de los pantanos de Mezalocha, Santolea, Moneva y Santa María de Belsué,