trayectoria que podemos seguir. En este proyecto se ha querido, precisamente, enlazar esa curvatura, que esperamos ha de seguir la ciencia española, con la inicial que su señoría señalaba, que S. S. establecía, en buena hora, y que la Universidad le agradece.

Por otra parte, si yo examino la enseñanza en una Escuela de Ingenieros desde el punto de vista de su utilidad absolutamente inmediata, si paso por un momento—lejos de mí el querer mantenerme en ese coto—a razonar como aquellos que opinan que en las Escuelas se dan excesivas matemáticas y que la enseñanza es excesivamente especulativa, entonces ocurre pensar si la tarea fundamental de las Escuelas de Ingenieros no es la de formar el carácter del ingeniero, más acaso que su propia formación científica. Si S. S. me guardara el secreto, yo le comunicaría que lo que como ingeniero más preocupa, es, primero, qué precios van a dar mis contrincantes, es decir, cuáles serán los valores, los precios unitarios de mis contrincantes, o de qué treta se van a valer para rebajarlos; y segundo, cómo pagaré a los jornaleros el sábado próximo, en las tres hipótesis de cobrar yo lo que me deben antes del sábado, en el sábado o después del sábado, porque el verbo *pagar* es muy parecido al verbo *parir*. Como ingeniero esas son mis dos preocupaciones fundamentales; después de esto, el que mi obra no caiga, el que esté bien calculada, el que esté perfectamente definida, el que sea para mí una honra el día de mañana, el que financieramente se sostenga, etcétera, etc.

Cuando la Escuela de Ingenieros, con su brillante historia, porque su profesorado merece todos los plácemes, su profesorado constituye una de las agrupaciones más brillantes, más sólidas y de mayor prestigio con que cuenta hoy la enseñanza española—yo me honro en reconocerlo así y conmigo lo reconocerá todo el mundo, propios y extraños, españoles y extranjeros—; cuando la Escuela de Ingenieros, aparte de esa formación de carácter, aparte de estos estudios bancarios, financieros, de precios, de ordenanzas, se dedica, como yo creo es su deber, a estudios de especulación científica; cuando esta Escuela señala a Echegaray y a Saavedra como columnas de honor de su prestigio, yo me pregunto, señor director, si en este instante la Escuela no está haciendo Universidad. Yo entiendo que sí, porque para mí Universidad no es un edificio que está en la calle de San Bernardo, ni en el pueblo tal o cual; Universidad no es ni siquiera un elemento que depende del Ministerio de Instrucción pública. ¿Qué importa esto? Yo miro a la Universidad como la mira un español amante de su Patria fuera de sus fronteras, que es como mejor se mide el patriotismo; yo veo en la Universidad española el conglomerado de todos los que trabajamos para el prestigio de España y de la Ciencia española. Esta es para mí la definición de Universidad y en esta Universidad, no estáis vosotros ausentes, en esta definición de Universidad, sois parte integrante y principalísima.

Este es, señores, el criterio que ha mantenido la Sección y creo que después de estas explicaciones mías, S. S. quedará convencido de cuál ha sido el criterio que nos ha animado a todos y de cómo esperamos y anhelamos de la intervención de S. S., que podamos llegar a ese ideal, sea de federación, sea de ayuda mutua, en que nadie estorbe a nadie, en que cada uno mantenga sus prerrogativas, el que la Escuela de Caminos, que puede servir de tipo, sea, efectivamente, espejo de las demás; es decir, y termino, para que esta gema maravillosa que es la Escuela de Caminos, forme parte de la diadema que queremos todos nosotros para la Ciencia española. *(Grandes aplausos.)*

Del discurso resumen del Sr. Ministro de Instrucción pública

El Sr. Machimbarrena, ilustre director de la Escuela, verdaderamente modelo, de Ingenieros de Caminos, nos hablaba aquí en términos a los que me quiero referir. Nos decía—y yo lo oía con gusto, con orgullo como español y sin recelo como universitario—todo el auge, todo el esplendor y mérito de la labor que allí se realiza y que no es de dudar cuando la dirige tan insigne maestro como el señor Machimbarrena, y yo estoy seguro de que si históricamente fué menester y está justificada esa emancipación por las flaquezas y las decadencias universitarias, de que tan repetidamente se ha hablado, y porque no podía de momento realizar aquel esfuerzo inmenso que ha sido necesario para que esas ciencias aplicadas de la Ingeniería puedan estudiarse con toda la intensidad, extensión y altura de ciencia pura y de investigación con que se realiza en esa Escuela; no debemos tampoco establecer un muro que las separe por completo y sea infranqueable.

No está tan lejana la época, apenas cinco lustros, cuando se emancipó, si no de la Universidad, sí del Ministerio que inmerecidamente regento, y creo que en buscar una cooperación, el intentar un acercamiento, entre dos entidades que quieren hacer ciencia, divulgarla y cultivarla, ha de haber una mayor relación, una cordialidad más grande. En este aspecto, en este sentido, como antes indicaba, oía yo, con orgullo como español y sin recelo como universitario, al Sr. Machimbarrena; pero aparte de todos los méritos, del ejemplo del trabajo ingente que ha puesto allí el Cuerpo ilustre de Ingenieros de Caminos, hay otro factor en que nos dan un modelo que imitar; porque, probablemente, muchos de los éxitos y de los triunfos alcanzados por esa Escuela, estriban en algo que es triste decir, que no es patrimonio de los universitarios, y es el espíritu corporativo, la solidaridad, el enlace de verdadero y fraternal compañerismo con que todos ellos, como un solo hombre, como un haz, han procurado el engrandecimiento de su Escuela, el de su Cuerpo y la gloria mayor para los ingenieros de Caminos. *(Aplausos.)*

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS cree recoger el sentir colectivo al felicitar al Sr. Machimbarrena por su oportuna intervención y por haber dado lugar a las manifestaciones generales de alta consideración de la Asamblea, y especialmente del ministro de Instrucción Pública, al Cuerpo de Caminos y a su Escuela especial.

Nueva ley de Puertos y Reglamento para su ejecución, y Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de puerto.

Por Real decreto-ley la primera y por Real decreto los segundos, de 19 del próximo pasado mes, se ha derogado la ley de 7 de mayo de 1880, el Reglamento para su ejecución de 11 de junio de 1912 y el relativo a las Juntas de Obras de puertos, de 11 de octubre de 1923.

Con esto se han cumplido dos fines: recopilar en una sola disposición las que, como complementarias, se habían ido dictando, y reformar los preceptos relativos a las concesiones a particulares para ejecutar y explotar obras o servicios en los puertos y, en general, en la zona marítimo-terrestre, con objeto de facilitar y abreviar las largas tramitaciones a que las anteriores disposiciones daban lugar.

Y, como sigue diciendo el preámbulo de ese Real decreto-ley, se ha tenido en cuenta en estas nuevas disposiciones la mayor complejidad de los casos que en la actualidad se presentan con relación a los de tiempos anteriores, debido al progreso considerable de las industrias marítimas, casos que, aun siendo muy previsora aquella ley, no podían ser en aquella época previstos.

Según también dice el citado preámbulo, estas nuevas

disposiciones han sido dictadas sirviendo de base la propuesta de la Junta Central de Puertos, estimando el acierto con que ha sido redactada y considerando es la encargada de estudiar y proponer las reformas necesarias en este importante ramo.

Haremos una comparación de esos preceptos antiguos con éstos, indicando las variantes observadas.

Ley de Puertos

Consta de los mismos seis capítulos y con las mismas denominaciones que en la ley derogada.

En los capítulos I y II, que tratan, respectivamente, "Del dominio de las aguas del mar litoral y de sus playas, de las accesiones y servidumbres de los terrenos contiguos" y "Del uso y aprovechamiento del mar litoral y de sus playas", no se ha hecho variación alguna.

En el capítulo III, "Clasificación de puertos", se han conservado iguales todos los artículos y se han suprimido los números 16 y 17 antiguos, en los que se especificaba cuáles eran los puertos de interés general de primero y segundo orden, los de refugio y los de interés local, no haciendo ahora, por tanto, designación alguna.

El capítulo IV, "De la ejecución y conservación de las obras de los puertos y del régimen de policía en los mismos", se conserva realmente igual, pues aunque se han suprimido los artículos 27 y 30 antiguos, parece huelgan, porque se decía en ellos se redactase el Reglamento de las Juntas de Obras de puertos y se indicaba la forma de nombrar y separar el ingeniero director, y nombramiento de delegados especiales, y se consignasen en el Reglamento disposiciones para formación, tramitación y aprobación de proyectos, que todo se ha hecho ya y se hace al presente.

Es igual el capítulo V, "Servicios anejos a los puertos".

En el capítulo VI, "Obras construídas por particulares", es donde se observan algunas más variaciones, que son las siguientes:

En el artículo 36, equivalente al 40 antiguo, que trata de los permisos para servicios o aprovechamientos de carácter temporal en la zona marítimo-terrestre que pueda concederse por los comandantes de Marina siempre que no perjudiquen al aprovechamiento común, se añade "que no requieran la construcción de obras o que, en caso contrario, éstas sean desmontables o formadas por materiales ligeros", y se ha suprimido la condicional de que se concedieran de acuerdo con los gobernadores e ingenieros jefes de Obras públicas "cuando estas concesiones puedan afectar a otros servicios dependientes de Fomento u otros ramos de la Administración", quedando, por tanto, el concederse con ese acuerdo para todos los casos.

En el artículo 38, equivalente al 42 antiguo, que se refiere a las construcciones y aprovechamientos de que tratan artículos anteriores, en lugar de conceder siempre la autorización el ministro de Fomento, oyendo al de Marina, ahora se dispone "se otorgue por el gobernador civil, si su parecer fuese de acuerdo con el ingeniero jefe de Obras públicas y comandante de Marina, y, en caso de discrepancia, el ministro de Fomento oyendo al de Marina", y añade el artículo siguiente, que dice: "para cesar esos permisos, corresponde la resolución al Ministerio de Fomento oyendo al de Marina".

Añade en el artículo 40, equivalente al antiguo 43, que "cuando las obras de defensa hayan de proteger poblaciones o partes importantes del litoral, serán autorizadas por el ministro de Fomento, oyendo al de Marina, y cuando en las otras obras citadas en este mismo artículo no hubiese acuerdo entre el gobernador, autoridad de Marina e ingeniero jefe de Obras públicas".

En el artículo 42, para otorgar la autorización para formar salinas, fábricas, etc., que corresponde al ministro de Fomento, oyendo al de Marina, añade el que sea "para los que se necesite construir obras de fábrica o que tengan carácter de estabilidad o permanencia".

En el artículo 48, análogo al 51 antiguo, que trata de las autorizaciones para sanear marismas, suprime el párrafo en el que se daba el plazo de un año para solicitar del ministro de Hacienda la declaración de los terrenos pertenecientes a los propios de los pueblos o de aprovechamiento común, y no concedido o transcurrido el plazo, eran considerados como terrenos baldíos.

Añade que si esas obras de saneamiento afectaran a puertos a cargo de Juntas de Obras, "oirá el gobernador al ingeniero director del puerto antes de otorgar el permiso".

Suprime, por innecesario, el artículo 52 antiguo, que decía se sometieran esas concesiones al Reglamento.

En el artículo 50, que se refiere a las concesiones indicadas en los artículos 41, 42, 44 y 45, en lugar de decir: "se concederán sin pública licitación *ni plazo ilimitado*", dice ahora: "*y plazo ilimitado*", es decir, establece ahora la limitación de plazo de la concesión, y respecto del plazo de prioridad de los proyectos, añade "que empezará a contarse desde la fecha en que el gobernador, a propuesta de la Jefatura de Obras públicas, declare suficientes los documentos presentados, y esta declaración deberá ser hecha en el mismo orden de presentación de los documentos".

En el artículo 52 se añade que "cuando se soliciten concesiones de marismas con el auxilio del Estado, regirán para la tramitación y otorgamiento de las mismas los preceptos de la ley de 24 de julio de 1918, con las modificaciones dispuestas por el Real decreto-ley de 19 de julio de 1927".

En el artículo 55, en que se determinan las cláusulas con las cuales habrán de otorgarse las concesiones, se añade una, en la cual se establece "que si, transcurrido el plazo señalado para el comienzo de las obras, no se hubiesen empezado ni solicitado prórroga por el concesionario, se considerará desde luego, y sin más trámite, anulada la concesión, quedando a favor del Estado la fianza depositada".

En resumen: las variantes más importantes, además de suprimir la clasificación de los puertos, están en la determinación de las autoridades que han de dar las autorizaciones y concesiones y en limitar el plazo de éstas y en dar también cabida en esta ley a las disposiciones que determinaban las concesiones de marismas con el auxilio del Estado.

Reglamento para la ejecución de la ley de Puertos
(19 enero 1928)

Como consecuencia natural de lo que en la ley ocurre, se divide en el mismo número de capítulos y con la misma denominación que el Reglamento derogado.

Los cuatro primeros capítulos no tienen más variantes que las consiguientes de la supresión de lo relacionado con la clasificación de puertos, que se suprimió en la ley, y la del artículo que trataba de la forma y condiciones para el nombramiento y separación del ingeniero director del puerto en una Junta de Obras.

En el capítulo V, artículo 66, limita la forma en que las autoridades de Marina han de dar las autorizaciones, por plazo inferior a un año, para la extracción de arenas o piedras en la zona marítimo-terrestre, diciendo "oigan antes de otorgar esas autorizaciones a los gobernadores e ingenieros jefes de Obras públicas, quienes, a su vez, pedirán informes a los servicios provinciales y municipales. También oirán a los mismos cuando se trate de prorrogar un permiso concedido".

"Dichas autoridades, en un plazo máximo de treinta días, podrán mostrar su oposición al permiso o su prórroga, pasado el cual el comandante de Marina considerará no hay oposición al permiso."

Para la concesión de extracción de arena en el inte-

rior de un puerto será necesaria la conformidad del ingeniero director de las obras.

Añade el artículo 67, análogo al 68 antiguo, que cuando se solicite esa extracción de arenas o piedras para plazo mayor de un año, en que otorgará el permiso el ministro de Fomento, oyendo al de Marina, no podrá exceder de cinco años la duración de esos permisos.

En el artículo 68, equivalente al 69, fija expresamente el plazo de "tres meses como máximo" para cesar en los aprovechamientos temporales y retirar las construcciones que hubiesen levantado y quedando, en todo caso, de propiedad de la Administración las obras que tengan el carácter de cimentaciones.

Suprime en el artículo 69, análogo al antiguo 70, referente al caso de construcciones de carácter permanente, la condición de que al final de la tramitación, cuando el caso lo requiriese, oyese el ministro, antes de su resolución, al Consejo de Obras públicas.

En el artículo 71 adiciona el señalar *prescripciones*, además de plazo, para hacer desaparecer las construcciones indicadas en el artículo 38 de la ley.

Del artículo 72 antiguo suprime, al redactar el 71 actual, el que se autoricen las obras de defensa de heredades o edificios por los gobernadores.

En el capítulo VI, dice, en el artículo 73, se deposite una fianza, ahora con carácter provisional, del 2 por 100 del presupuesto de la obra cuya concesión se solicita (según el artículo 41 de la ley), presentando la carta de pago de ese depósito acompañando a la solicitud.

Al tratar, en el artículo 75, de la tramitación de los expedientes de petición de concesión de estas obras incluídas en el artículo 41 de la ley, suprime el informe del Consejo provincial de Fomento, de las Cámaras de Comercio, y en lugar de decir que se oirá a las Juntas, dice informará el ingeniero director, y añade que "también podrá oir el gobernador, en el término de diez días para cada informe, los de las entidades locales que estime necesarias por relación inmediata con el asunto a que el expediente se refiere".

Sustituye también el director a la Junta para que diga si la obra solicitada entra en los planes de ella.

Suprime el oir al Consejo de Obras públicas, y añade como final que, "en el caso de que fuese otorgada la concesión constituirá el concesionario una fianza, elevando al 5 por 100 del presupuesto la del 2 antes constituída como provisional". Antes era una fianza única del 3 por 100. El artículo 76 se refiere a la pérdida de la fianza provisional "si durante la tramitación del expediente o después de obtenida la concesión, pero antes de terminar las obras, renunciara a aquélla y desistiese de terminar éstas".

El artículo 77 se refiere a la recepción de esas obras por el ingeniero jefe de Obras públicas con el ingeniero director del puerto, y, aprobada el acta de la recepción por la Dirección general, se devolverá al concesionario la fianza total.

En el artículo 78 suprime los depósitos flotantes como obra accesoria de los puertos, y en el artículo siguiente trata de las concesiones para establecerlos como depósitos flotantes de *combustibles*, no sólo de carbones, como antes consideraba, y añadiendo, por tanto, a las condiciones de tramitación de esas concesiones el complemento del Real decreto-ley de 15 de agosto de 1927 y disponiendo se constituya, al hacer la petición de concesión, una fianza de 2 000 pesetas, que se elevará a 50 000 al otorgarse la concesión, y que se devolverá al término de ésta.

En el artículo 80 determina se ha de fijar por el ingeniero jefe, el director del puerto, el comandante de Marina y administrador de la Aduana, en el plazo de tres meses, el fondeadero para esos depósitos flotantes, y si no lo hubiesen hecho en ese plazo, el concesionario tendrá un mes para recurrir al ministro de Fomento.

En la concesión de boyas de amarre a que el artículo 81 se refiere, también se establecen la fianza provisional del 2 por 100 y la definitiva del 5 por 100 con las mismas condiciones expuestas para otras obras.

En el artículo 85, que trata de las concesiones a que se refiere el artículo 42 de la ley, añade, con relación al artículo análogo del antiguo Reglamento, que "cuando la petición sea con destino al uso particular, será necesario para otorgarla la declaración expresa del gobernador, de acuerdo con el ingeniero jefe y comandante de Marina, de que es de verdadera conveniencia pública y que con las obras no se causa perjuicio o entorpecimiento alguno".

En el artículo 90, que trata de la tramitación de las concesiones a que se refiere el artículo 46 de la ley, se suprime el que, "al finalizar la tramitación en el Ministerio, se reserve al mismo el consultar al Consejo de Obras públicas en los casos que estimase necesario o conveniente".

En el artículo 91, que se refiere a las tasaciones y valoraciones que fija el artículo 47 de la ley, suprime el oir al Consejo de Obras públicas antes de ser aprobadas por el ministro.

En la tramitación de concesiones de marismas, según el artículo 94, equivalente al 92 antiguo, se suprime el oir al Consejo provincial de Fomento y Cámara de Comercio y dispone que, si se solicita auxilio, se sujete a lo prescrito en esta nueva ley.

Como resumen puede apreciarse que las variantes en este Reglamento consisten esencialmente, además de la supresión de la clasificación de los puertos y el artículo de nombramiento y separación del ingeniero director de un puerto, en no dejar solamente en las atribuciones de la autoridad de Marina los permisos para extracción de arenas y piedras en la zona marítimo-terrestre, reglamentando más la forma de dar esos permisos; en suprimir el informe o consulta al Consejo de Obras públicas en las autorizaciones para construcciones de carácter permanente, en las concesiones de muelles, astilleros, diques, varaderos y demás obras incluídas en el artículo 41 de la nueva ley, en las concesiones para llevar a cabo las obras de un puerto y en las tasaciones o valoraciones de las obras de las concesiones hechas a particulares.

En suprimir los informes del Consejo provincial de Fomento y Cámaras de Comercio en la tramitación de las concesiones de obras incluídas en el artículo 41 y las de marismas.

El fijar para la petición de las concesiones fianzas más crecidas, el 2 por 100 provisional y 5 por 100 definitivo en lugar del 3 por 100 único que antes se fijaba, y lo mismo en las de obras de amarre.

El determinar más las condiciones de concesión de depósitos flotantes de combustibles, fijando también las fianzas provisional y definitiva en 2 000 y 50 000 pesetas, respectivamente, y las concesiones de marismas con petición de auxilios al Estado.