

Fundado en estas consideraciones y usando de las facultades que me competen como individuo del Gobierno Provisional y Ministro de Marina, de acuerdo con el Consejo de Ministros y de la Junta Provisional de Gobierno de la Armada,

Vengo en decretar:

Artículo 1.º Pueden engancharse por un año en la Armada los matriculados que se hallen en el servicio y los que hayan sido licenciados.

Art. 2.º Los premios de enganche serán los vigentes, pero los interesados que lo deseen podrán cobrar de una vez en el primer pago los correspondientes á la mitad del tiempo de su compromiso voluntario, y la otra mitad por mensualidades.

Art. 3.º Se admiten también á enganche por un año los licenciados matriculados que hayan sido marineros ordinarios de primera y segunda clase, los cuales disfrutarán premios mensuales de 18 y 14 escudos respectivamente.

Art. 4.º Es requisito indispensable que los individuos que se enganchen no tengan nota alguna desfavorable.

Art. 5.º Del presente decreto dará cuenta el Gobierno Provisional á las próximas Cortes Constituyentes.

Madrid 13 de Noviembre de 1868.

El Ministro de Marina,
JUAN BAUTISTA TOPETE.

MINISTERIO DE FOMENTO.

DECRETOS.

El Cuerpo de Bibliotecarios, Archiveros y Anticuarios, llamado seguramente á prestar grandes servicios siempre que su organizacion corresponda á sus fines, ha sido uno de los que más han sufrido el influjo de las pasadas circunstancias. No es este el momento oportuno para intentar una reforma radical con objeto de convertirle en poderoso auxiliar de los estudios históricos y bibliográficos y en investigador y guardador de inestimables riquezas que yacen hoy dispersas, ocultas y en manos profanas, con escasa utilidad pública; pero el Ministro que suscribe cree urgente una reparación que exige la justicia, derogando el decreto de 12 de Junio de 1867, cuyo único objeto fué introducir en el escalafón unos cuantos favorecidos del poder y legalizar en apariencia la separación de dignísimos Catedráticos, cuyas ideas liberales se creían menos temibles en el Cuerpo de Bibliotecarios.

Por estas razones, y en uso de las facultades que me competen como Ministro de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Queda derogado el real decreto de 12 de Junio de 1867 que reformaba el Cuerpo de Bibliotecarios y Archiveros.

Art. 2.º Quedan sin efecto los nombramientos y ascensos dados á consecuencia del decreto que se deroga en el artículo anterior.

Art. 3.º Despues que se provean los cargos y plazas vacantes se cerrará el escalafón, y solo podrá ascenderse por antigüedad ó concurso como establecen los reglamentos primitivos del Cuerpo.

Art. 4.º Serán repuestos en la Junta directiva los individuos que quedaron fuera de ella á consecuencia del decreto de 19 de Junio de 1867.

Art. 5.º Los Catedráticos de la Escuela de Diplomática serán individuos del Cuerpo de Bibliotecarios y Archiveros.

Art. 6.º Los Directores especiales serán nombrados por el Ministro, y tendrán de sueldo 3.000 escudos el de la Sección de Manuscritos de la Biblioteca Nacional y del Museo Arqueológico, y 2.000 el del Archivo central.

Si fueren individuos del Cuerpo percibirán 600 escudos de gratificación en el primer caso y 400 en el segundo.

Madrid 10 de Noviembre de 1868.

El Ministro de Fomento,
MANUEL RUIZ ZORRILLA.

Por importantes que sean las obras públicas y grandes los intereses que representan, no constituyen una excepción á las leyes económicas del trabajo humano: progresan con la libertad, se paralizan con los sistemas restrictivos, y en la industria privada y en la asociación libre estriban su porvenir y su engrandecimiento. Pero en este ramo de la actividad social, como en todos los restantes, hay épocas sucesivas, hay estados transitorios, hay momentos, en fin, que deben conocerse y estudiarse, para acomodar á ellos las reformas, convirtiendo de esta suerte en hecho la idea y en realidad la teoría de la manera más rápida y segura.

El monopolio del Estado representa de hecho el primer período de las obras públicas en la Europa moderna: el Estado es, en efecto, en dicho período la única fuerza creadora de estas inmensas máquinas industriales que envuelven en una red de hierro á toda una nación, que rompen un istmo, que contienen un mar, que iluminan quinientas leguas de costa: él construye, pero no deja construir; de la misma manera que enseña y no permite enseñar, que dá crédito y anula ó limita el de los particulares, que mantiene un culto y dá un dios, y sin embargo, no tolera ni otros dioses ni otros cultos que á los suyos hagan competencia. Es este el momento del absolutismo gubernamental, es la concentración de todas las fuerzas en la unidad, es, por decirlo así, el panteísmo administrativo.

A esta realidad opresiva y absorbente, producto de varias causas históricas, se opone un ideal que al fin un día llegará á realizarse en la historia, y es aquel en que, sin restricciones ni obstáculos, trabajan todas las fuerzas de la Nación, desunidas unas, libremente organizadas otras, mientras el Estado, depuestas sus pretensiones de industrial, no hace ya, no impide que los demás hagan, y entre los individuos y las asociaciones, que funcionan en toda la plenitud de su autonomía, se conserva neutral para mantener derechos y administrar á todos recta é imparcial justicia.

Y entre aquel momento de monopolio administrativo y este de libertad, se extiende más ó menos rápido un período de transición, período necesario, fatal, inevitable según ciertas escuelas, que puede y debe evitarse según otras, y es aquel en que el Estado todavía funciona, y así, emprende grandes trabajos de utilidad general, conserva la alta ciencia en sus escuelas, sostiene un culto en sus templos, y es dispensador de crédito; pero el monopolio ha desaparecido, y á la par que el Estado, como promesa para el porvenir, como nueva sociedad que se organiza, funcionan los individuos en su esfera propia, y funcionan las pequeñas ó las grandes asociaciones en más amplias esferas.

Esta transición, en el concepto de algunos pensadores, podrá abreviarse; pero fuera empeño vano y aun temerario suprimirla, porque según ellos en las naciones como en la naturaleza no hay saltos bruscos, no hay nunca faltas de continuidad; y como entre dos direcciones distintas, á menos de choque y ruina, hay una curva de unión más ó menos amplia, y entre dos puntos de una línea, á menos de rotura, otros intermedios, así también entre dos sistemas administrativos opuestos hay una época de transición, en la cual se aprovecha para el nuevo régimen, y hacia el que, sin bruscas sacudidas, se dirige toda la fuerza viva del período precedente, todas sus conquistas, todo aquello, en fin, que á pesar del monopolio se realizó y merezca conservarse.

No todos aceptan, sin embargo, este período transitorio: muchos combaten su necesidad y su conveniencia, y aun hay quien lo considera como un peligro, porque es una tregua que á los antiguos sistemas se concede y en el que quizá se rehagan de un primer vencimiento.

Pero sobre una y otra teoría, tal vez armonizándolas, hay un criterio práctico, y es el de la opinión pública: lo que esta acepte y proclame es indudable que puede realizarse, porque donde está la idea clara y enérgica está la realidad; lo que desconozca y rechace, por excelente que sea, debe esperar mejores tiempos, porque no llegó su hora. Y esta consideración tiene aún más fuerza tratándose de intereses

materiales, en los que los pueblos son los verdaderos conocedores y los verdaderos jueces.

Este es el criterio supremo á que obedece nuestra grande y gloriosa revolucion: grande y gloriosa, por la pureza abstracta de las ideas y de las libertades que proclama, y no menos por el profundo sentido práctico que posee, y merced al cual distingue lo remoto de lo próximo, lo que vaga en el porvenir de lo que puede hoy mismo, y ya para siempre, encarnar en la inmediata y palpable realidad.

Este debe ser, por lo tanto, el criterio que adopte el Ministro que suscribe, sobre todo en materia tan vital, y que se relaciona con intereses tan profundos y tan extensos de la Nación española. Así el Estado seguirá construyendo obras, mientras la opinion pública lo exija, pero sólo en un caso: cuando una necesidad imperiosa, general, plenamente demostrada lo justifique, y la industria privada no pueda acometer tal empresa; y por si este caso llega, se establecen reglas como garantía contra la arbitrariedad. En oposición á estas restricciones en que al Estado se encierra, la industria privada, la accion libre del individuo; hallarán todas las facilidades compatibles con sagrados derechos que la Administración no puede en modo alguno sufrir que se atropellen.

Cuando una persona, una Sociedad, ó una empresa se proponga construir cualquier obra de las que se comprenden bajo la denominacion de públicas, y no pida al Estado auxilio alguno, ni invoque el derecho de expropiacion, sea cual fuere la importancia de dicha obra, el Estado no debe intervenir en ella, y así lo consigna el Ministro que suscribe en el art. 1.º del decreto. Toda peticion es innecesaria en este caso, toda concesion impropcedente, porque el particular ó la Compañía usan de un derecho sagrado, y hacerlo respetar, y cuando más impedir por reglamentos de policía que dañe otros derechos, es la única mision que compete al poder central.

El Estado deberá tener conocimiento de la obra que se emprende, pero sólo á fin de imponer la contribucion que corresponda y para suministrar noticias oportunas á la Estadística.

El art. 1.º es, segun queda dicho, la libertad en obras públicas: es el radicalismo en toda su pureza. Cualquier persona que por si, y sin intervencion del Estado, adquiera los elementos indispensables para construir una carretera, un ferro-carril, un canal, elementos entre los que se halla la zona necesaria para establecer la obra, puede sin trabas, sin restricciones, sin que la Administración se interponga, llevar á cabo la empresa que imaginó. Pero al salir del radicalismo y descender al terreno de los hechos y de las prácticas establecidas, al consultar nuestras costumbres y toda nuestra legislación, al ver lo que sucede en Europa y lo que sucede en América, preciso es confesar que hay en obras públicas, y no sólo en España sino en todas las naciones civilizadas, dificultades más serias y problemas más complejos de los que, á primera vista, ó tras un superficial examen, se descubren: y aun estas dificultades y estos problemas se relacionan y, por decirlo así, engranan hondamente con otras cuestiones de más alcance político y social, que el que puedan tener los trabajos de una vía férrea, de un desecamiento, ó de un puerto. Estas trascendentales cuestiones á que se refiere el Ministro que suscribe, son las siguientes: el dominio público; la expropiacion; el valor político y civil de la unidad provincia y de la unidad municipio ante esta otra unidad, la Nación.

Sin resolver previamente estos tres problemas, sin fijar para cada uno de ellos criterios seguros y principios inquebrantables, inmensos son los obstáculos con que se choca al abordar de lleno el problema práctico de la construcción de obras públicas; y fácil es convencerse de esta verdad á poco que en ello con calma y sin pasion se medite.

Casi nunca el particular que intenta construir una obra es dueño de los terrenos en que ha de establecerla, ni de algunos de los elementos naturales que para llevarla á cabo necesita. Las obras públicas por su naturaleza, por su impor-

tancia, por la misma generalidad de las necesidades que están llamadas á satisfacer, atraviesan comarcas enteras, chocan contra innumerables intereses, y en ocasiones penetran en el dominio del Estado: ya es un puerto que una empresa pretende construir, en cuyo caso necesita posesionarse de una zona de la playa y de una zona del mar, y aquella y éste, segun toda nuestra legislación, son de dominio público: ya es otra Compañía que se propone derivar un rio, y al intentarlo encuentra que las corrientes son de dominio público tambien: y en todos estos casos, y en innumerables que pudieran citarse, la industria privada se ve detenida ante un derecho social establecido y representado siempre por el dominio que la Administración ejerce en las cosas enclavadas en el territorio nacional, y á las que no ha llegado la accion del individuo, ni por el individuo se hallan de hecho ó con derecho poseídas. Y aquí surge este problema ineludible: ó los nuevos principios revolucionarios anulan el dominio público, ó lo sostienen.

Si como pretenden algunas escuelas radicales á donde no llega el trabajo pasado, ó el trabajo presente, no llega ni dominio ni propiedad; si toda molécula que no reviste el sello humano á nadie pertenece, y el primero que en ella deposita una parte de su sér, bajo forma de esfuerzo, la hace suya y puede hacerla suya; si esos dominios puramente nominales son ilusorios, en este caso, ni la playa del mar, ni la faja de agua que la ciñe, ni las corrientes de los rios, ni las canteras sin explotar, ni las minas ignoradas, son de dominio público, porque el dominio público no existe. El primer ocupante explota la parte de dichos elementos de que puede tomar posesion, y el Estado limita sus funciones á resolver los conflictos que entre derechos contrarios estallen, y á procurar la pacífica coexistencia de todos ellos.

Si, por el contrario, esta idea del dominio público tiene razon de ser, si á la Nación pertenecen las cosas no poseídas por los particulares, si es verdad que España ha hecho suya la tierra de la Península al defenderla de invasion extranjera con las armas, al removerla al través de los siglos con el trabajo, al enrojecer el agua de los rios con la sangre de sus hijos, y fatigar las olas de las costas con el peso de sus buques, entonces el dominio público existe, ante él debe detenerse respetuosa la accion de los particulares, y para penetrar en él es necesaria una autorizacion del Gobierno, representante legítimo del Estado.

Segun se parte de una ú otra hipótesis varía por completo toda la legislación de obras públicas en la parte que á dicho dominio se refiere.

Cuestion es esta sobre la que el Ministro que suscribe, sean cuales fueren sus opiniones propias, no puede fallar: examen más solemne, autoridad más alta requiere punto de tanta importancia para el nuevo organismo jurídico y administrativo de la Nación española, y entre tanto, toda vez que el dominio público existe en las leyes, y que representa un derecho social del que solo el país puede hacer renuncia, ó que solo él, solemnemente representado, puede declarar nulo, es forzoso tenerlo muy en cuenta y acomodar á este principio las disposiciones que sobre obras públicas se dicten.

En esta hipótesis, ya las consecuencias son naturales y lógicas: ningun particular puede construir obras que afecten al dominio público sin previa autorizacion; sin embargo, el Ministro que suscribe ha procurado reducir los trámites y simplificar los expedientes, á cuyo fin ha empleado tres medios. Es el primero descentralizar, es decir, conceder á sus agentes amplias facultades para que autoricen la construcción de obras en la mayoría de los casos. Es el segundo suprimir la aprobacion facultativa de los proyectos: en adelante, el Gobierno no impondrá condiciones técnicas á los concesionarios, no exigirá que la obra se ejecute bajo tal ó cual sistema, ni que se explote con arreglo á determinados principios, porque debe suponerse que sobre todo esto proveerá el interés de los particulares con más tino y con más eficacia que hacerlo pudieran los diversos centros administrativos; y en todo caso, del mal éxito de la empresa

solo serán responsables los concesionarios, y nunca podrán reclamar contra la Administración, como más de una vez ha sucedido; así la concesión solo supone que las obras son útiles y que el proyecto es racionalmente posible, y las condiciones con que aquella se haga tienen únicamente por fin dejar á salvo los intereses y los derechos del Estado. Es el tercero reducir dicha concesión única y exclusivamente á la parte de la obra que afecte al dominio público. Los artículos del 2 al 7 consignan los principios anteriores, y en una serie de decretos relativos á cada clase de obra en particular, como también en los reglamentos especiales, se desarrollarán ampliamente dichos principios.

El segundo de los tres problemas ya mencionados que se relacionan íntimamente con las obras públicas, es el problema de la expropiación.

Rara vez los particulares ó las Compañías que se proponen ejecutar obras poseen el terreno necesario para establecerlas: ó no se resignan á adquirirlo en libre contratación, ó es en efecto la empresa difícil como algunos suponen; sea lo uno ó sea lo otro, cosa que no decidirá el Ministro que suscribe, es lo cierto que hasta hoy, en España como en Inglaterra, en Europa como en América, cuando una obra ha sido declarada de utilidad pública, el Gobierno, por regla general, acude á domar las voluntades que resisten y á decretar la expropiación mediante el pago de la cosa expropiada, y de los perjuicios que se causen al dueño de la misma.

En este caso, radicalmente distinto de aquel á que se refiere el art. 1.º del decreto, ajeno ya al radicalismo liberal, que no admite ni puede admitir la expropiación, es de todo punto inevitable que el Estado intervenga para resolver un conflicto: conflicto grave entre el derecho del propietario por una parte, y una necesidad social por la parte contraria, y que no podrá resolverse ínterin no se sepa si hay, como ciertas escuelas suponen, ante el derecho del individuo y sobre él otros derechos superiores en cuyo nombre sea lícito para el bien común domar tercias voluntades, y hacer que retrocedan y abran paso á grandes intereses que llegan á la vida, en nombre de la Nación; ó si, por el contrario, como él radicalmente sostiene, ningún derecho existe sobre el del individuo, y es este derecho cosa tan excelsa y tan sagrada, que nunca la utilidad, por mucho que se multiplique y se acumule, podrá llegar á competir con él, que por su propia esencia impera en más altas regiones.

No es este el momento oportuno para resolver problema tan difícil y sobre el cual hay pareceres tan opuestos: puede el Ministro en nombre de la revolución decretar lo que la revolución ha proclamado; no puede ni debe decidir que todavía sea dudoso ó cuestionable; y como aceptó el dominio público, aceptará la expropiación, sin perjuicio de lo que el país en su día, legítimamente representado, resuelva sobre materias tan áridas y tan fundamentales.

Pero ya que se conceda esta arma poderosa al poder central, ya que se deje á los individuos, en cuanto son propietarios, á merced de un Gobierno ó de un Ministro, es natural y es justo dar al acto de la expropiación todas las garantías posibles de justicia y de moralidad; por eso establece el artículo 8.º que en todos aquellos casos en que los particulares pretendan construir una obra y pidan declaración de utilidad pública, que trae consigo, á más de otras franquicias y derechos, el de expropiación, tengan aquellos que presenten un proyecto de dicha obra en los Gobiernos de provincia, que se le dé publicidad, que se oiga á los opositores, y que el Estado falle, si preciso fuere, por todos los grados de apelación, entre el derecho del reclamante y la conveniencia general, pero única y exclusivamente sobre este conflicto.

Quizá los trámites puedan parecer todavía largos, aunque el Ministro que suscribe los ha reducido en gran parte; pero téngase en cuenta que no son para impedir á la industria privada que proyecte, construya y explote, ni mucho menos para limitar un derecho, sino, bien al contrario, para proteger el más sagrado de todos los derechos sociales, porque es fundamento de los restantes: el derecho de propiedad. Si las empresas quieren librarse de la tramitación que el

art. 8.º establece, fácil y expedito hallan el camino; renuncien al derecho de expropiación, adquieran por compra los terrenos, y no pidiendo ayuda al Estado estarán comprendidas en el caso del art. 1.º, y ningún agente administrativo entorpecerá su acción. Si al Estado acuden, obtendrán algunas ventajas, pero no sin graves y necesarios inconvenientes que en parte compensen aquellas: lo que ganen en fuerza perderán en libertad y en tiempo, y las empresas serias y de arraigo irán aprendiendo que es preferible renunciar á la declaración de utilidad pública y emprender las obras por cuenta propia, á engranar con la máquina administrativa, que por su naturaleza es de movimientos difíciles y de marcha pausada.

Resta por tratar el último de los tres problemas mencionados: á saber, el que se refiere á las atribuciones de las provincias y de los municipios en punto á construcción de obras públicas.

La libertad de la provincia, la libertad del municipio son dos de los grandes principios proclamados por la revolución: dar vida propia á estas importantísimas agrupaciones, romper las ligaduras que las oprimen, y, en una palabra, convertirlas en verdaderas personas morales, es lo que se ha propuesto el Ministro que suscribe, al menos en cuanto se refiere á obras públicas, y es lo que consigna en el art. 10 al igualarlas en un todo á los particulares. Pero si pueden como miembros de la familia española y con arreglo á dicho art. 10, que es reproducción del art. 1.º, proyectar, construir y explotar obras públicas sin que el Estado intervenga, en cambio al pedir el derecho de expropiación, ó al penetrar en el dominio público, están también sujetas á las mismas reglas que las demás personas; y entre la provincia ó el municipio que pretenda expropiar un terreno, y el legítimo dueño de éste, se hallará siempre el Gobernador, y en alza el Ministro del ramo para fallar entre ambos, porque primero que habitante de la provincia es el expropiado ciudadano español.

Distintos serían estos trámites en un país en que la provincia gozara de vida política y civil, no subordinada á otra alguna, y en el que solo estuviera unida á las demás provincias por el lazo de relaciones externas: allí cada una por su propio derecho vencería la voluntad del expropiado sin apelación posible de éste á un poder superior; pero donde la unidad nacional afortunadamente existe, toda persona que se sienta agraviada debe encontrar camino libre para ir hasta el más elevado Tribunal, y el límite de la provincia no puede ni debe ser barrera inaccesible para el que busca justicia y reparación. Hé aquí por qué el art. 10 no establece diferencias, en cuanto á declaración de utilidad pública, entre la provincia y el Municipio por una parte y los particulares por otra.

Solo resta al Ministro que suscribe hacer algunas observaciones en cuanto á las obras del Estado; y aquí conviene examinar, siquiera sea brevemente, lo que han sido y lo que deben ser.

Para darse cuenta exacta del carácter que afecta la legislación vigente de obras públicas, conviene fijar la atención en dos puntos radicalmente distintos: los fondos ó capitales con que se costean, y la persona ó entidad que las ejecuta. En un principio el Estado era capitalista é industrial, y así las obras se pagaban del Presupuesto y se construían por Administración: en estos últimos años ha seguido siendo capitalista, pero ha dejado casi por completo de construir, y las carreteras, los faros, los puertos se ejecutan hoy por contrata. Hé aquí un primer paso en el camino de la libertad: no ejerce ya el Estado la industria de la construcción; no hace por sí caminos, no forma materialmente puertos, y, en una palabra, no ejecuta; quien construye y ejecuta y hace es el contratista, nacional ó extranjero, es la industria privada, es el individuo ó la asociación, y para complemento de este gran triunfo de los principios liberales, en esta industria, única en su género que existe en el país, porque el Gobierno no hace á ella competencia, tienen cabida todos los

Ingenieros libres, posean ó no título profesional, vengan de Inglaterra, de Francia, de Italia ó de América.

La Administración hoy se limita á proyectar algunas veces; á ejecutar aquellas obras de detalles, difíciles, dudosas, en que la parte aleatoria es tan grande que ningun contratista querría tomarlas á su cargo; y por último á inspeccionar, ya el cumplimiento de las condiciones de contrata, ya la explotación de dichas obras públicas, cuando no las entrega libremente al uso común, sino que, por el contrario, las cede á una empresa explotadora.

Dada esta situación no puede ser dudosa la marcha que conviene seguir, marcha claramente descrita en el art. 15. Es lo primero inventariar todas las obras públicas que la Nación española posee, y después dividir las en distintos grupos según sus caracteres especiales. Todas aquellas que como las carreteras y los faros puedan ser usadas en común, deben quedar en poder del Estado, y deben entregarse gratuitamente al uso público, porque representan capitales ya empleados en provecho del país, y la ciencia demuestra de una manera clara é indubitable que la utilidad social es un máximo cuando el precio del uso es un mínimo; pero al decir, por ejemplo, que las carreteras deben quedar en poder de la Administración, no significa con esto el Ministro que suscribe que todas hayan de continuar sometidas al Gobierno central: muchas de segundo y tercer orden no sirven intereses generales, solo tienen una importancia local, y por lo mismo será conveniente cederlas á las provincias que las utilizan.

Verdad es que la nueva carga representa nuevos sacrificios para algunas de ellas; pero la vida que, al influjo de las ideas revolucionarias, han de adquirir estas grandes unidades sociales, la vigorosa personalidad á que aspiran, la importancia que ya tienen, les imponen grandes deberes que no duda el Ministro que suscribe sabrán cumplir con incansable celo y voluntad enérgica: y, por otra parte, los fondos que á la conservación de dichas carreteras se destinan, de la masa general de la Nación proceden, y, ó se reparten en justa proporción entre todas las provincias, ó en proporción arbitraria é ilegítima; si lo primero, nada pierden con hacerse cargo directamente de la conservación de estas vías públicas, antes bien, será más económica puesto que es más directa; si lo segundo, causa de regocijo debe ser para todos que á una distribución verdaderamente comunitaria, cuando no peor, se sustituya un equitativo reparto en el que el sacrificio hecho sea proporcional á la ventaja obtenida.

Segregado este primer grupo, deberá formarse otro con todas aquellas obras que en virtud de la explotación especial que exigen, no pueden ser aprovechadas en común por el público, y todas ellas se venderán resueltamente á la industria privada.

Esta clasificación de obras y esta enumeración de las actuales, es trabajo largo y difícil, que no puede verificarse en breves días, y que debe por lo mismo ser materia de un proyecto de ley.

Queda dicho que el Estado no es ya industrial ó constructor de obras públicas, sino única y exclusivamente capitalista: por el contrario, el estudio de proyectos en muchos casos, la ejecución casi siempre, y la explotación en ocasiones, constituyen hoy la esfera á que se extiende la actividad individual. Que aquella función única del Estado pase á la industria libre, y que estas tres industrias parciales, la que proyecta, la que construye, la que explota se organicen espontáneamente en el país, y que formen un todo armónico, con vida propia é independiente de toda acción gubernamental, es el fin á que deben dirigirse todas las reformas que se realicen en este importantísimo ramo; mas este fin no se consigue en un día: tiempo, constancia, voluntad entera pero reflexiva se necesitan; y hasta entonces la Administración no puede abandonar un servicio en el que escriban tantos y tan vitales intereses, aunque, en cambio, para cortar abusos harto conocidos y harto lamentables, ya procedan de falta de sistema, ya del ilegítimo influjo de poderosas in-

fluencias, debe y puede fijar reglas seguras é invariables para las obras que construya en adelante, y á este fin se encaminan los artículos 16 y 17.

Por último, el sistema de subvenciones que tan graves daños ha causado, que es germen inagotable de inmoralidad, y que bajo el punto de vista económico es por todo extremo inadmisibles, queda anulado por completo en los artículos 9.º, 11 y 18.

De esta suerte se evitan para el porvenir consorcios funestos entre el Estado y las empresas, problemas difícilísimos, irritantes reclamaciones de indemnización, y tantos y tantos conflictos como han surgido en tiempos pasados y aun hoy hacen sentir su desoladora influencia.

Darse cuenta exacta del presente sin exageraciones, siempre fatales, ya en uno ya en otro sentido; fijar la vista en el ideal que la ciencia nos muestra; medir el camino que entre el hoy y el mañana ha de recorrerse, y emprender la marcha con paso rápido y ánimo resuelto de llegar hasta el fin, es, á juicio del Ministro que suscribe, la conducta que su deber le impone.

El monopolio del Estado en punto á obras públicas era un mal: ya no existe.

El Estado constructor era contrario á los sanos principios económicos: ya no construye.

El Estado dedicando sus capitales á obras públicas es todavía un sistema vicioso, y desaparecerá.

La Asociación libremente constituida y de tal modo organizada que los asociados posean, aun dentro de ella misma, la mayor libertad posible, es la forma perfecta por excelencia, y á ella pertenece el porvenir.

En virtud de las consideraciones anteriores, como individuo del Gobierno Provisional y Ministro de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

BASES GENERALES

PARA LA NUEVA LEGISLACION DE OBRAS PÚBLICAS.

Obras construidas por particulares.

Artículo 1.º Toda obra de las comprendidas bajo la denominación de públicas, que se ejecute por los particulares, y para la cual no soliciten estos, previa declaración de utilidad, podrá ser proyectada, construida y explotada sin intervención de los agentes administrativos.

Queda el dueño libre de fijar las tarifas, peajes, derechos, y en general los precios que juzgue convenientes por el uso de dicha obra.

Las cuestiones que se susciten con las personas á quienes perjudique su establecimiento se ventilarán ante los Tribunales ordinarios con exclusión de las Autoridades administrativas.

Art. 2.º Cuando la obra que los particulares pretendan llevar á cabo haya de ejecutarse, ya dentro del dominio público, ya ocupando una parte de él, ya afectándole en algún modo, deberá preceder á la ejecución de dicha obra una autorización del Gobierno ó de sus delegados, según los casos; pero una vez obtenida, los agentes administrativos solo intervendrán para exigir el cumplimiento de las condiciones estipuladas en la concesión.

Terminada la obra, cesa la vigilancia por parte del Gobierno, y queda libre el concesionario de enajenar ó explotar aquella en la forma que estime conveniente.

Cuando solo una parte de la obra afecte al dominio público, los trámites para la concesión y esta misma, se referirán únicamente á dicha parte y no á la totalidad.

Art. 3.º Las condiciones mencionadas en el artículo anterior, tienen por objeto dejar á salvo los derechos y los intereses del Estado; pero nunca podrán inmiscuirse los agentes administrativos, bajo el pretexto de proteger los intereses del concesionario, en el sistema de construcción que éste adopte para la obra, dimensiones de la misma, materiales empleados, ni en general en la parte técnica, como tampoco en los medios de explotación, á menos que estas circunstancias no influyan sobre aquellos derechos é intereses del Estado.

Art. 4.º Para que el Gobierno otorgue la concesión á que se refiere el art. 2.º, deberá presentar el concesionario Memoria y planos explicativos de la obra, de su objeto y de las ventajas que han de reportar con ella los intereses generales.

La Administración consultará, para ilustrar su juicio, los informes que para cada clase de obra estén vigentes, ó que se establezcan en lo sucesivo; pero estos informes versarán tan solo sobre las ventajas ó inconvenientes de la obra, y daños ó beneficios que pueda causar á otros intereses del Estado, segun se expresa en el art. 3.º

Art. 5.º Estas concesiones se harán por el Ministerio de Fomento, sin pública licitación, y á perpetuidad: si hubiere más de una petición para una misma obra, será preferida la que mayores ventajas ófrezca, y en igualdad de circunstancias la que tuviere prioridad. Entiéndese además que dichas concesiones no constituyen monopolio.

Art. 6.º El Gobierno fijará en la concesión la garantía del cumplimiento de las condiciones estipuladas, siempre que aquella no se hallare consignada en la legislación vigente, así como los casos de caducidad.

Art. 7.º Toda concesión se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando á salvo los intereses particulares. Los agraviados harán valer sus reclamaciones ante los Tribunales ordinarios sin intervención de los agentes administrativos y sin responsabilidad para el Estado.

Art. 8.º Cuando para alguna obra soliciten los particulares la declaración de utilidad pública se procederá conforme á las siguientes reglas, segun los casos.

Si la obra es de tal importancia que se extiende á varias provincias:

1.º El peticionario depositará en cada uno de los Gobiernos de provincia, simultáneamente ó sucesivamente, á voluntad suya, un ejemplar de los documentos á que se refiere el artículo 4.º para toda la obra ó parte de la misma que exija la declaración de utilidad pública.

2.º Cada Gobernador anunciará por medio del *Boletín oficial* la concesión que se solicita con una lista nominal de los interesados en la expropiación, autorizando al propio tiempo al peticionario para hacer el replanteo de las obras, y haciendo saber á los Alcaldes de los términos respectivos los días en que dicho replanteo ha de verificarse para que á su vez lo pongan en conocimiento de los interesados.

3.º El peticionario ó un delegado suyo, procederá en los días señalados al replanteo de las obras, oír á los dueños de los terrenos y dará las explicaciones que se le exijan.

4.º Las reclamaciones deberán dirigirse á los Alcaldes, dentro de los ocho días siguientes á la terminación del replanteo en el término de cada pueblo, y aquellos las transmitirán con su informe al Gobernador, en el plazo de dos días. Dichas reclamaciones podrán versar lo mismo contra la declaración de utilidad pública, que sobre los daños y perjuicios que á los interesados se irroguen. Si por ausencia del dueño del predio que se pretende ocupar, faltare éste ó un apoderado, se procederá en la forma establecida judicialmente para los asuntos civiles. Los gastos originados serán de cuenta del peticionario.

5.º Cada Gobernador, despues de oír, fijando plazos, á la Diputación provincial, á las personas ó á las corporaciones, que en cada caso se determine y al peticionario, mandará el expediente al Gobierno central, quien decretará en el término de un mes la declaración ó no declaración de utilidad pública. Los informes facultativos no se referirán al mérito del proyecto, porque sobre dicho proyecto no ha de recaer aprobación, sino única y exclusivamente á su posibilidad racional y á las cuestiones de hecho propias para ilustrar los dos puntos sometidos al fallo administrativo, á saber: la utilidad pública y la expropiación.

Si la obra afecta tan solo á una provincia se seguirán reglas semejantes á las anteriores, sustituyendo á la Administración central el Gobernador de la provincia, y éste, de acuerdo con la Diputación, declarará la obra de utilidad pública ó negará dicha declaración.

Sin embargo, cuando los que se sientan agraviados acudan en alzada contra el Gobernador, compete al Ministro de Fomento fallar en último término; pero el recurso contra aquella providencia deberá hacerse precisamente en el término de ocho días, á contar de aquel en que se publique el fallo del Gobernador.

Por último, si la obra estuviera comprendida en un municipio, al Alcalde, de acuerdo con el Ayuntamiento, y despues de oír al agente facultativo que corresponda, compete la declaración de utilidad pública; pero si los que se crean agraviados recurren en alzada, decretará de nuevo el Gobernador, oída la Diputación y el Ingeniero; y si aun apela sen, fallará en último término la Administración central.

Queda siempre expedita para toda reclamación que se refiera á expropiaciones la vía contenciosa.

Art. 9.º El Estado no subvencionará ninguna obra de las comprendidas en los artículos 1.º y 2.º No se consideran como subvenciones las franquicias y derechos que lleva consigo la declaración de utilidad pública.

Obras provinciales y municipales.

Art. 10. Las provincias y los municipios podrán ejecutar las obras comprendidas en los artículos 1.º y 2.º en la misma forma y bajo las mismas condiciones que los particulares.

La autorización del Ministerio de Fomento no prejuzga ninguna de las cuestiones que la concesión envuelva respecto á la dependencia en que están aquellas corporaciones de los demás Ministerios.

Art. 11. El Estado no subvencionará obra alguna de las comprendidas en el artículo anterior.

No se consideran como subvenciones las franquicias y derechos que concede la declaración de utilidad pública.

Art. 12. Las corporaciones provinciales y Municipales procederán en el nombramiento de los empleados que se han de encargar de la dirección, vigilancia é inspección de las obras, en la forma que para otros servicios está prescrito en la ley de Diputaciones y Ayuntamientos.

Art. 13. La Administración central no tendrá otras funciones, en cuanto se refiere á la construcción de obras públicas por las provincias y los Municipios, que las de ejercer alta inspección, y exigir responsabilidad cuando proceda.

Obras construidas por el Estado.

Art. 14. El Estado costeará en totalidad ó contribuirá en parte á la construcción de las obras afectas á los servicios que hoy están á su cargo, siempre que ningun particular, empresa ó corporación lo solicite.

Art. 15. El Gobierno presentará á las Cortes un proyecto de ley fijando individualmente las obras que en adelante tomará á su cargo dentro de cada servicio público y especificando de las ya construidas:

- 1.º Las que conserva bajo su dominio.
- 2.º Las que enajena por venta.
- 3.º Las que se propone arrendar, ya para su conservación, ya para su explotación.
- 4.º Las que conviene abandonar á las provincias ó Municipios.

Art. 16. En el proyecto de ley á que se refiere el art. 25 se fijarán las reglas á que debe sujetarse la Administración al emprender la construcción de cualquier obra pública.

Art. 17. El Estado atenderá de preferencia en la construcción de las obras comprendidas en el artículo 14 á las subvencionadas por las provincias ó por los municipios, y entre estas á las que lo sean con un tipo mayor.

Art. 18. Cuando algun particular, empresa ó corporación solicite la concesión de obras comprendidas en el art. 14; el Estado, bajo las debidas garantías, le autorizará para construir dichas obras y para explotarlas; pero en ningun caso, ni bajo pretexto alguno las subvencionará.

No se consideran como subvenciones las franquicias, derechos y ventajas concedidas por la declaración de utilidad pública.

Art. 19. El Gobierno podrá establecer sobre las obras existentes, ó sobre las que en adelante construya, salvo los derechos adquiridos, los recargos ó impuestos que considere necesarios para reintegrarse de las sumas invertidas y de sus intereses; ó solo de las primeras, cuando sea gratuito el uso de la obra.

En cada obra en particular, y en la ley que la autorice, se fijará la manera de entregarla al uso público.

Art. 20. Si el Estado decidiese reintegrarse del capital y de los intereses, y á la ejecución de la obra hubieran contribuido particulares, municipios ó provincias serían reintegrados en este mismo orden en cuanto al capital, y los intereses se repartirán en justa proporción.

Art. 21. Quedan anuladas todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Art. 22. Sin perjuicio de las reformas que ulteriormente se introduzcan en la ley de Aguas, quedan derogados los artículos 93, 94, 95, 98, 101, 102, segunda parte del 106, 108, 217, 218, 236, 249, 252, 254, 255, 256, 257 y 251.

Art. 23. Se dictarán por este Ministerio las reglas necesarias para aplicar á cada clase de obras el presente decreto, así como las disposiciones transitorias indispensables, dejando á salvo todos los derechos adquiridos.

Art. 24. Podrán aplicarse á los expedientes de obras públicas que se hallan en tramitación las reglas de este decreto en

todo aquello que tienda á simplificar dichos trámites, á menos que los interesados no prefieran que continúen con arreglo á lo que prescribe la legislación vigente.

Art. 25. El Gobierno presentará á las Cortes un proyecto de ley sobre obras públicas.

Madrid 14 de Noviembre de 1868.

El Ministro de Fomento,
MANUEL RUIZ ZORRILLA.

MINISTERIO DE ULTRAMAR.

DECRETO.

Usando de las facultades que me competen como individuo del Gobierno Provisional y Ministro de Ultramar, y de acuerdo con dicho Gobierno,

Vengo en admitir la renuncia que en 30 de Julio último hizo D. Manuel de Lara y Cárdenas del cargo de Intendente general de Hacienda de la Isla de Cuba, declarándole cesante con el haber que por clasificación le corresponda; y quedando satisfecho del celo é inteligencia con que ha desempeñado el referido cargo.

Madrid 22 de Octubre de 1868.

El Ministro de Ultramar,
ADELARDO LOPEZ DE AYALA.

DIRECCION GENERAL DEL TESORO.

EMPRÉSTITO DE 200.000.000 DE ESCUDOS.

Resumen de las suscripciones presentadas hasta la fecha.

	Bonos pedidos.	Su importe nominal.
		Escudos
Suscripciones presentadas hasta el día de ayer en Madrid y las provincias.....	28.424	5 684.800
Suscripciones realizadas en el día de hoy en Madrid.....	1.661	332.200
Idem id. en las provincias.....	1.127	225.400
Total de suscripciones.....	31.212	6.242.400

Madrid 14 de Noviembre de 1868.—El Director general del Tesoro, Antonio Martínez Lage.

ANUNCIOS OFICIALES.

MINISTERIO DE ESTADO.

MEMORIA dirigida á este Ministerio por el Cónsul general de España en París. (1)

¿Se ha llegado á lo alto de la cuesta? ¿No hace ya falta la mayor adherencia de las ruedas? Se suelta el tubo flexible que lleva vapor al tender, y queda éste reducido á sus ordinarias funciones. ¿Cabe ya mayor ventaja?

Es hoy esta solución considerada generalmente como la más perfecta, y á la verdad, no sin motivo. Con la máquina modelo de la exposición se remolcaba por pendientes de 50 milímetros, y con una velocidad de 25 kilómetros por hora hasta 580 toneladas.

Ha habido aún quien se ha propuesto ir más lejos en este sistema: Mr. Hachat ha querido para el paso de los Alpes que llevasen cilindros, no solo el tender, sino tambien todos los wagones ó á lo menos algunos, y se transmitiese el vapor á todos por medio de un tubo vertebrado. Mas ni ha sido hasta aquí adoptable su idea, ni la vimos realizada bajo forma alguna en el Campo de Marte.

Mas allá de Vuillemin no ha ido en la práctica nadie. Había del mismo sistema en el Palacio de la Exposición las máquinas ya citadas de Sturrock y unas construidas en Lovaina (Bélgica) por los planos del Ingeniero Mauricio Urban; pero ni unas ni otras llevaban ventaja á la francesa, á pesar de ser muy ingeniosas y aun muy parecidas. Un francés fué el primero en concebir la idea, y un francés ha sido el que le ha dado su última forma.

Un francés fué tambien el primero que trató de resolver el mismo problema por medio de una ó más modificaciones, no en la locomotora, sino en la vía. Puesto que la falta de adherencia, se dijo, es lo que limita la fuer-

za de las máquinas y las hace inútiles para las grandes pendientes ¿ha de ser tan difícil aumentarla valiéndose de un rail suplementario? Ideó colocarlo entre los dos rails del camino otro un poco más alto con dos faces verticales, á que, cuando fuese necesario vienesse á ajustarse estrechamente dos ruedas horizontales puestas debajo del fondo de la locomotora, que fuesen tambien motrices. No lo puso en práctica ni encontró en su país quien lo pusiera; pero no faltó más tarde un inglés que se propusiera realizar la idea y lo consiguió al fin con el más brillante éxito. El francés fué el Barón Seguíer, individuo de la Academia de Ciencias; el inglés Fell, uno de los mecánicos mejores de la Gran Bretaña. Creía el Barón Seguíer que podía adoptarse con ventaja este sistema, no solo para subir y bajar cuestas, sino tambien para recorrer vías de nivel; mas no lo ha creído así ningún Ingeniero, ni tampoco el que ha llevado á ejecución su pensamiento. Fell lo ha empleado solo para el paso del Mont-Cenis, y ha distado de contentarse con el rail y las dos ruedas suplementarias. Ha reformado además la máquina construyendo en realidad dos locomotoras distintas, cada una con su caldera, su regulador y sus cilindros. Obra la una de las dos por la adherencia natural que produce su peso sobre los rails laterales; la otra, por la que produce la presión de las ruedas horizontales sobre el carril del centro. La primera tiene dos cilindros exteriores y cuatro ruedas aparaejadas, cuyo diámetro es de 60 centímetros; la segunda, que lleva tambien dos cilindros entre las ruedas, ejerce su acción sobre otras cuatro horizontales de solo 40 centímetros de diámetro, que por medio de un resorte caen sobre el rail suplementario á voluntad del maquinista.

Ha hecho aun más Fell, y ha sido aunar cada wagon de otras cuatro ruedas directoras que obran tambien sobre el rail central é impiden durante el paso de las curvas el excesivo frote de las ruedas contra los carriles laterales.

Tenia Fell en el campo de Marte un modelo de su locomotora, que no había á la verdad persona medianamente entendida que no la admirase y aplaudiese, sobre todo al recordar que gracias á tan ingenioso mecanismo se iba á atravesar al vapor una de las cumbres de los Alpes. Sabíase que estaba fundada en el principio de Seguíer; pero no por esto rebajaba nadie su mérito, pues sobrado se comprende que no es pocas veces menos difícil aplicar una idea que concebirla, y aquí por otra parte no dejaba de ver nadie cuánto no había debido de pensar é inventar Fell para completar el pensamiento rudimentario del sabio Académico.

Fell ha venido en realidad á manifestar que por la simple añadidura de un rail en medio, no es posible subir considerables pendientes, como no se reforme á la vez la locomotora en mucho más de lo que el Barón pretendía. ¿Deja por esto de tener importancia la idea de Seguíer? Su rail suplementario no solo aumenta la adherencia de la máquina á los carriles, hasta permitir que suban los trenes por pendientes de 70 milímetros, sino que tambien sirve de vigoroso freno á la bajada, de otro modo peligrósísima.

Ni el sistema de Seguíer, ni los anteriormente mencionados bastan, con todo, para toda clase de pendientes. Las hay tan rápidas que, si permiten aún la subida de las locomotoras, no la de los trenes. Basta en ellas la fuerza del vapor para ir las venciendo, no para remolcar un solo coche.

Donde tal sucede, esos medios de tracción no son suficientes. Verifícase generalmente por medio de máquinas fijas colocadas en la cumbre, que van arrastrando los trenes á merced de un cable. Así se viene hace tiempo subiendo en Leon de Francia la cuesta de la Cruz Roja. Se emplean en otros puntos dos máquinas, puestas, una al pie del cerro, otra en la cima; y se obtienen aún más ventajosos resultados. Tal acontece en el monte Dusino, cerca de la antigua capital de Cerdeña.

Comunican allí las dos máquinas un movimiento rápido, el de 18 metros por segundo, á un cable sin fin, que mientras sube por uno de los dos lados de la vía, baja por el otro. Obra este cable, que es de hilo de acero, como una correa tambien sin fin, y transporta á cualquier punto de su longitud la fuerza de las máquinas. A la cabeza del tren va un coche de una forma especial provisto á derecha é izquierda de poleas, por las que se hace pasar el cable. Las poleas, sobre las que viene á concentrarse por este medio la fuerza de las máquinas, son las que sirven de órganos motores: comunican su movimiento á las ruedas del coche por medio de otras que en ellas encajan y están hábilmente combinadas. No podrian sin embargo esas ruedas arrastrar el tren si no estuviera adoptado al mismo tiempo el sistema de Seguíer para obtener la adherencia necesaria. Comunicas: la fuerza de que se ha hablado á seis ruedas horizontales que obran lateralmente sobre un rail central, al que puede ajustárselas tan estrechamente como se quiera.

Los resultados de este sistema, invención de Agudio, son, según se dice, excelentes, tales que á los ojos del entendido ingeniero Carlos Gabriel, convendría ya abandonar las locomotoras para subir pendientes un poco rápidas. La locomotora, dice, es de un peso harto considerable, tanto por su caldera y mecanismo como por sus provisiones de carbon y de agua; solo para ponerla en movimiento se necesita de la mayor parte de la fuerza que el vapor produce. Por otra parte, añale, cuando hay que detener el tren se hace preciso destruir ó, por mejor decir, transformar la fuerza viva que posee no ya tan solo el sino tambien la locomotora, operacion que exige un buen espacio de tiempo cuando convendría practicarla en segundos. En el sistema de Agudio el coche conductor no pesa sino la cuarta ó quinta parte de las locomotoras de montaña; su ventaja sobre esto es inmensa. Ni es esta sola la que posee el sistema. Al bajar la cuesta el mismo cable sin fin podría en caso desgraciado servir de freno y detener el tren casi instantáneamente. Cabe además subir por este medio cuestas de 100 milímetros y recorrer con facilidad curvas de 100 milímetros de radio. Añádase ahora á todo que las máquinas pueden ser movidas no ya tan solo por el vapor sino tambien por saltos de agua como sucede en esa misma cuesta de Dusino.

Otro sistema figuraba aún en la Exposición que no es para olvidado. Llamaba mucho la atención general por estar presentado en un pequeño modelo de esmerada ejecución que se veía en el parque y llevaba el nombre de Mahovos. Tiene esta máquina, invención de un Ingeniero ruso, por objeto

(1) Véase la GACETA del 13.