

Por eso importa consignar ahora que el material existente estuvo en aquella ocasion, y aún antes, á disposicion del Capitan del puerto, no por la mera atencion de los ingenieros, como el Comandante de Marina suponía erróneamente, sino porque así se hallaba establecido por todas las disposiciones vigentes sobre el particular, y que él mismo ignoraba ó afectaba desconocer. Y una vez sentado eso no se puede ménos de observar que si fué en aquella ocasion crítica cuando se echó de ver que entre los efectos de auxilio existentes no existía el aparato de cuya falta se lamentaba entónces dicho Comandante, éste omitió decir en su comunicacion citada si oportunamente se habia reclamado, ó indicado siquiera la necesidad ó conveniencia de su adquisicion, como debió hacerlo el Capitan del puerto en cumplimiento de sus mencionadas atribuciones; y léjos de constar que así se hubiese hecho, puede recordarse que la Junta de Comercio de Valencia en su exposicion mencionada aseguraba que dicho Capitan habia declarado ántes del siniestro *que era suficiente el material de auxilio existente.*

No aduce la Junta como cargo esta última observacion; el aparato á que, sin darle nombre, se referia el Comandante de Marina de Valencia, debe ser el lanza-amarra (1), que la Junta de Comercio designa llamándolo *obus*, apénas conocido entre nosotros, y que sirve hace tiempo en otras naciones más adelantadas para prestar eficaz socorro á los tripulantes de los buques en peligro inminente, salvando las vidas de algunos náufragos que sin él hubieran perecido. El único de esa especie que existe en los puertos mercantes de España es el de San Sebastian, adquirido por el ramo de Obras públicas para completar el material de auxilios de aquella localidad; y cuya primera aplicacion tuvo lugar bajo la direccion del Comandante de Marina, con ocasion de un naufragio, habiéndose consumido en los disparos la provision de los cohetes especiales, que el Ingeniero de aquel puerto cuidó luégo de reponer. Despues han trascurrido cuatro años (2) sin que nada más conste sobre este particular en el expediente pasado á esta Junta; pero algunos vocales de ella mucho ántes de ahora tenian noticia de que tampoco dió resultado

(1) Conservamos aquí este nombre por llamarse así en el informe; mas por nuestra parte adoptaremos con preferencia el de *lanza-cabos*, propuesto por el Sr. Fernandez Duro, y que nos parece aún más propio.

(2) El informe en que esto se dice es de 7 de Enero de 1868.

aquel ensayo de dicho aparato, el cual se conserva en el puerto de San Sebastian sin que se utilice, por la misma causa que el bote salva-vidas (3).

Si para éstos se necesitan tripulantes instruidos, tambien requiere aquel aparato ser manejado por gente práctica y certera en los disparos; y ya se ha visto que han sido inútiles las diligencias hechas para encontrar hombres que se prestarán á hacer ninguno de esos servicios, sino asegurándoles un salario fijo. Hay, por lo tanto, bastante motivo para decir que aún cuando el Comandante de Marina de Valencia hubiera tenido á su disposicion el aparato de cuya falta se ha lamentado, es probable que de poco ó nada hubiera servido para salvar la vida de los náufragos que allí perecieron á su vista, porque tampoco habia hombres instruidos de antemano en la práctica de su manejo.

Y así resulta aclarado de todas maneras que, en el caso concreto del puerto del Grao, nada de cuanto ha dicho sobre material de auxilios aquel Comandante de Marina puede servir de apoyo á la idea que ha formulado de que el material y servicio juntamente deben correr á cargo del ramo de Marina.

(Se continuará.)

La Francia republicana, que no se ha creído, por serlo, en el deber de trastornar las bases de su organizacion administrativa, no olvida cuanto puede contribuir al fomento de su riqueza, allí nunca abandonada por el Gobierno, que sabe bien por experiencia que éste es el mejor camino para restaurar las fuerzas que han de devolver á aquel país toda la importancia que sus recientes desgracias le hicieron perder. — Una prueba de esta verdad se encuentra en las noticias que á continuacion insertamos.

Por la ley de 11 de Julio de 1868 se concedieron 100 millones de francos para terminar los caminos vecinales ordinarios, y 15 millones para los de interes comun, pagaderos en diez años; se autorizó además á los ayuntamientos para tomar á préstamo de una caja especial 200 millones, pagando en treinta años 4 por 100 de intereses y amortizacion. — Se han repartido tres anualidades, con fecha 15 de Marzo de 1872 la cuarta; habiéndolo sido las tres primeras en 1868, 69 y 70.

La guerra, además de las degradaciones generales en los departamentos invadidos, ha sido causa de la destruccion de doscientas treinta y cinco obras, cuya reconstruccion se ha calculado en 6 millones, que se pagarán de la subvencion de la ley de 1868

(3) Posteriormente á la fecha de este informe se empleó con buen éxito, como despues se dirá.

por valor de 1.500.000 francos, pagando el resto por medio de otros recursos.

La subvencion que se reparte es de 8.896.000 frs. para los caminos vecinales ordinarios, y 1.304.000 francos para los de interes comun.

Por decreto de 8 de Diciembre de 1868 se fijó el plan de los caminos que tenian derecho á la subvencion de los 100 millones en 137.281 kilómetros, cuya longitud ha quedado reducida por la pérdida de territorio debida á la guerra, á 134.473 kilómetros, puesto que se contaban 2.808 en los departamentos cedidos.

Algunos de los demas han pedido aumento en sus planes, y entre ellos autorizará el Gobierno hasta los 2.808 kilómetros, á condicion de que concluyan las líneas del plan vigente.

	Kilómetros.
Habia de este plan en conservacion.	100.713
Deducido por cesion de territorio.	2.609
Quedan para la Francia actual.	98.104

El coste para construir en diez años los caminos del plan aprobado se calculó, al hacer la última distribucion de subvencion, en 838.970.961 frs., cuya cifra se ha reducido, por las causas indicadas y otras, á 812.295.426 frs.

Los recursos municipales, que eran en aquella época de 287.538.074 frs., son ahora de 288.200.553 francos, á pesar de la pérdida de territorio; resultando un déficit para la conclusion de la red de caminos vecinales ordinarios de 524.094.873 frs.

Los recursos de los pueblos, que eran, deducidos los territorios perdidos, de 95.673.067 frs., llegaban en 31 de Diciembre de 1871, á pesar de las pérdidas ocasionadas por la guerra, á 101.865.600 frs.; habiéndose conseguido, por lo tanto, un aumento de 6.192.533 frs.

Los recursos de los departamentos, que ascenden á 98.147.227 frs., subieron á 106.383.919, aumentando en 8.236.692 frs. Además, los pueblos y los departamentos han consignado oficialmente su propósito de votar mayores recursos.

La situacion financiera de esta empresa es hoy la siguiente:

	Francos.
Recursos ordinarios.	288.200.553
Idem especiales de las localidades.	101.024.759
Idem idem de los departamentos.	98.312.045
Subvencion del Estado.	90.460.381
TOTAL.	577.997.738
Y siendo el presupuesto de.	812.295.426
Resulta en definitiva un déficit de.	234.297.688

PARTE OFICIAL.

Junio 9. (*Gaceta del 16.*) Real orden autorizando á D. Ramon Giraldez Ribera para que establezca una barca de paso en el rio Miño, punto denomina-

do Portovivo, en el término municipal de Creciente, provincia de Pontevedra.

NOTICIAS VARIAS.

Se ha aprobado la recepcion provisional de las obras de la carretera de tercer orden de Madrid á Fuenlabrada, seccion comprendida entre el último punto y Leganés, cuya longitud es de 5,172 kilómetros.

Se ha aprobado la recepcion definitiva de las obras de la carretera de tercer orden de Carrasposa al confin de Guadalajara, en la seccion comprendida entre dicho limite y Huete, cuya longitud es de 54,189 kilómetros, provincia de Cuenca.

Se ha aprobado la recepcion de las obras llevadas á cabo por administracion en la travesia de Camponaraya, cuya longitud es de 0,811 kilómetros, carretera de primer orden de Madrid á la Coaña, provincia de Leon.

Se ha aprobado la recepcion definitiva de las obras del trozo primero de la carretera de tercer orden de Cuéllar á Peñafiel, cuya longitud es de 14,507 kilómetros, provincia de Valladolid.

Se ha aprobado la recepcion provisional de las obras del trozo segundo de la carretera de tercer orden de Peñafiel á Esguevillas, en una seccion de 2,771 kilómetros, y la definitiva de las de todo lo demas de la misma carretera en longitud de 29,249 kilómetros, provincia de Valladolid.

TRATADO

DE LAS

CONSTRUCCIONES EN EL MAR,

ARREGLADO AL PROGRAMA

DE LA ESCUELA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS,

POR

D. PEDRO PEREZ DE LA SALA.

Los pocos ejemplares que quedan de la primera parte de esta obra, despues de cubierta la suscripcion que se abrió cuando se principió á publicar, se hallan de venta al precio de 58 reales en la Administracion de este periódico, y en las librerías de Durán (Carrera de S. Jerónimo) y de Bailly-Bailliére (Plaza de Topete).

REDACCION Y ADMINISTRACION,

CALLE DE ALCALÁ, NÚMERO 56, CUARTO PRINCIPAL.

MADRID.—1872.

IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA,
calle del Duque de Osuna, número 3.