

MADRID, 31 DE JULIO DE 1872.

TOMO XX.

NÚM. 14.

SUMARIO.

Salvamento de náufragos (continuacion), por F. L.—Aprovechamiento de las aguas de los rios de la provincia de Madrid (conclusion).—Notas sobre el empleo de la tachemetría en el levantamiento de planos y nivelaciones (continuacion).—Parte oficial.—Noticias varias.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.

(Continuacion.)

VII.

Para procurar eficazmente el mejoramiento del servicio y material de auxilios que los intereses de la navegacion, del comercio nacional, y hasta la humanidad reclaman en nuestros puertos y costas, es indudable que se encuentra en mejores condiciones que el Ministerio de Marina el de Fomento. Éste es el que tiene á su cuidado los intereses del comercio marítimo, así como las obras de abrigo, limpia y demas mejoras de los puertos; y éstos, juntamente con la marina mercante, que les da vida, demandan de la autoridad pública una atencion vigilante, expansiva, propia de los elementos civiles que los constituyen y en consonancia con la proteccion tutelar que el Estado les debe; la cual, segun la experiencia de largos tiempos ha enseñado, en vano esperarían alcanzar en su justa medida aquéllos, sino dependiendo de dicho Ministerio de Fomento, que para eso precisamente fué instituido.

Los cuerpos militares en general son los menos á propósito para fomentar instituciones esencialmente civiles. Por otra parte, es inherente y forzoso á los jefes y oficiales de la Armada el que consideren, en donde quiera que sea, predominante siempre el objeto de su peculiar instituto, y hasta natural, por consiguiente, en todas la dependencias de Marina, la propension á seguir en todo caso, y aún respecto de ra-

mos que ménos lo necesitan ni consienten, el espíritu y los métodos de rigidez que vigorizan y perfeccionan la disciplina y el severo régimen interior de los buques de guerra, al que tanto se asimilan tambien los trabajos y servicios propios de los puertos y arsenales militares.

Pero los puertos de comercio difieren tanto por su esencia y objeto de estos otros, que se engañaría grandemente el que quisiera asimilarlos. Lo que ménos puede tener lugar en aquéllos es precisamente lo que en los últimos hay que procurar á toda costa y sin perjuicio del buen orden la mayor libertad posible juntamente con la más desembarazada, segura y cómoda ejecucion de todas las faenas y operaciones, bien sean maríneas, bien de carga y descarga en los muelles, de transporte de mercancías á los depósitos y almacenes, y sobre todo, la más amplia circulacion de personas, y en su caso, hasta de los animales. Por eso en algunos casos autoriza el Ministerio de Fomento que los particulares ejecuten ó construyan en los puertos, con carácter transitorio ó permanente, muelles embarcaderos y aparatos especiales de transporte, de carga y descarga, que establezcan tambien dentro de los mismos recintos almacenes de efectos navales, depósitos de carbon, etc., y que construyan varaderos, diques de carena y otros establecimientos útiles, necesarios á la navegacion, y que pueden ser debidos á la iniciativa de la industria privada. Y en nada de esto se mezcla ni ha tenido ingerencia realmente el ramo de Marina, como no la tuvo tampoco en el tiempo de los consulados en las obras, limpia y demas mejoras que proporcionan el abrigo y defensa, la fácil entrada y salida, el conveniente tenedero y atraque de los buques; en suma, sobre nada de lo que concierne, y ménos de lo que verdaderamente constituye un puerto de comercio.

Esa diferencia ha existido siempre y está reconocida por nuestra marina, digámoslo así,

hasta dentro de su propia casa, ó sea en las mismas capitales de sus departamentos. Lo mismo en la ría del Ferrol como en el puerto de Cartagena, se hallan tocándose, pero separados, el puerto militar al lado del de comercio, sin que por eso haya dejado de tener cada uno de estos últimos su respectivo capitán de puerto, por ser su cargo ajeno enteramente á cuanto constituye el puerto y arsenal militar, de cuyos jefes ó autoridades tampoco depende aquél sino meramente por razón de la jerarquía de la armada, lo cual sucede también en todos los demás puertos, porque no dejan de pertenecer en España dichos capitanes á su cargo militar mientras ejercen aquel destino enteramente civil. No obstante, dichos dos puertos de comercio se hallan, como corresponde, á cargo del Ministerio de Fomento, que ya ha ejecutado mejoras de consideración en el primero y promovido en el segundo obras de primera magnitud e importancia, que están en curso de ejecución. Mas, en cuanto á los capitanes de puerto, que siempre han formado, como ahora, un cuadro especial entre los jefes y oficiales de los tercios navales en las provincias marítimas, sucede lo que ya se ha indicado; también siguen subordinados á sus superiores jerárquicos de las últimas, aún para lo que no interesa directamente á la Marina sino al comercio en los puertos; siendo así que por esta razón el edificio de la capitanía y hasta la bandera de ella, como todo el material que constituye el puerto, son de cargo del presupuesto de Fomento.

Existe, pues, no sólo de hecho, sino conforme también al deslinde vigente de las atribuciones de los dos Ministerios de Marina y Fomento, una diferencia marcada de antemano en las cosas por la naturaleza de las mismas; al par que se ha dejado subsistir la anomalía chocante de que los capitanes de puerto, por lo ménos como tales, no dependen directamente del Ministerio de Fomento, como todo lo dicho persuade y aconseja, y la pública conveniencia á la vez que la de la Administración lo reclaman. Y es esto tanto más practicable y hacedero, cuanto que desprendiéndose el ramo de Marina (como sucede en las dos grandes naciones ya citadas y en otras muchas)

de la ingerencia, injustificable en el día, que tiene por la mera circunstancia acabada de indicar, sobre objetos que, por confesión propia, no la afectan directamente, nada perderá, como no perderán tampoco los dignos oficiales de nuestra armada; porque sólo á los que en ella hayan servido y obtenido la calificación suficiente deberán conferirse siempre los nombramientos para dichos cargos por el Ministerio de Fomento, como no podrá ménos, cuando llegue el día en que se declaren segregados de la Marina, ya que, si bien de índole especial facultativa, todas las funciones de aquel destino son esencialmente de carácter civil y comercial, ó sólo afectan á la marina mercante por el régimen de policía y buen órden que la misma y las faenas del comercio tienen que guardar en el puerto ó en sus inmediaciones á que se extiende la misma vigilancia entre los cabos ó puntas que limitan las conchas ó abras respectivas. Por lo demás, es óbvio también que nada de esto podrá perjudicar á la armonía y mutuo acuerdo, que procurarán sin duda los dos Ministerios citados en cualquier caso que eso convenga á los objetos de que respectivamente están encargados, como lo ha hecho hasta aquí el de Fomento al preparar los decretos, órdenes y disposiciones reglamentarias que ha dictado sobre las materias marítimas propias de su ramo, y particularmente acerca de los botes de salvamento.

Y volviendo ahora á la cuestión concreta, cuyo exámen ha motivado la digresión precedente, inútil parece prolongarlo más. Después de los importantes puntos que ya quedan ampliamente dilucidados, los más secundarios ya se pueden recordar, porque anotados quedan en la reseña que al principiar se ha hecho del expediente, ó en el análisis del inserto de la comunicación última del Ministerio de Marina.

Sin embargo, importa no olvidar que, según se ha podido advertir desde un principio, hasta ha debido considerarse que era ociosa esa cuestión, una vez demostrada, aún antes de entrar en ella, la completa innecesidad de la variación de que se trata, y que consistiría en que los botes salvavidas y su servicio estén bajo la dirección inmediata del respectivo capitán de puerto,

lo cual ya lo tiene dispuesto el reglamento de los mismos.

Resulta, pues, de todos modos, y en cuanto á la cuestion ya examinada, de si conviene que el ramo de Marina se haga cargo del material y servicio de los botes salvavidas: Que en España el material de auxilio de los puertos ha estado siempre á cargo de las localidades, y que por eso se halla al presente bajo la dependencia de Fomento, al que se debe su mejora, así como la importacion de los botes salva-vidas, si bien éstos no han servido todavía por falta de tripulantes: Que en las naciones más adelantadas y de mayor marina, la de guerra no tiene á su cargo semejante servicio, pues lo sostienen las localidades mediante los recursos que proporcionan asociaciones particulares: Que tampoco en esas naciones se halla este servicio á cargo del Estado: Que entregando los botes salva-vidas al ramo de Marina, para que teniéndolos á su cargo exclusivo organice su servicio, no se resuelve la dificultad, porque tampoco podrá tripularlos con la marinería destinada al servicio de buques y arsenales de guerra, ni obligar á los matriculados que residen en sus puertos á que hagan dicho servicio, si voluntariamente no se comprometen á ello: Que no se han encontrado hasta ahora medios de estímulo suficientes para decidir á los matriculados á que se inscriban para el servicio de dichos botes, sino los pecuniarios de salario constante. Que no hay partida especial consignada en el presupuesto de Fomento para el servicio de los mismos botes; y sobre ser muy exigua la del material de auxilios, está además destinada al de servicio de los mismos puertos: Que, por lo tanto, la Marina tendria que apelar al sentimiento humanitario de las localidades; pero que esta idea entró en el pensamiento del Ministerio de Fomento, y no es de esperar que sean más eficaces las diligencias de aquel ramo, ni de igual resultado, sino al contrario: Que ya entró en las miras de Fomento, la de ir entregando á las localidades, llegado el caso, dichos botes y su servicio; pero que el ramo de Marina tampoco reúne condiciones adecuadas para marchar hácia ese fin, que es en el que el Gobierno debe perseverar. Y por último, que examinada tambien

la cuestion bajo el punto de vista del deslinde que existe y debe haber necesariamente entre los objetos y atenciones que determinan claramente los respectivos cargos y atribuciones de ambos Ministerios, ninguna razon persuade que convenga entregar al ramo de Marina el material y servicio de que se trata.

(Se continuará.)

APROVECHAMIENTO DE LAS AGUAS DE LOS RIOS DE LA PROVINCIA DE MADRID.

(Conclusion.)

RIO HENÁRES.

Nace este rio en la cordillera denominada Orna, divisoria de los dos grandes rios el Ebro y el Tajo, que vierten sus aguas, el primero en el mar Mediterráneo, y el segundo en el Océano. Corre por las provincias de Guadalajara y Madrid, uniéndose en esta última al rio Jarama, cerca de San Fernando, y perdiendo, por lo tanto, su denominacion. El rio Henáres tiene dentro de esta provincia un curso de 25 á 30 kilómetros. En toda esta longitud sus aguas son susceptibles de aprovechamiento, tanto en los riegos como en los diversos artefactos, empleándolas como fuerza motriz. Los terrenos de sus márgenes son de excelente calidad, especialmente en la localidad conocida con el nombre de la *Campaña de Alcalá*.

Los aprovechamientos de las aguas de este rio legalmente establecidos, son de importancia, y merecen llamar la atencion de la Administracion, no tanto para respetar los derechos adquiridos por los actuales usuarios, cuanto para evitar nuevas concesiones fundadas en cálculos erróneos respecto al caudal y volumen de las que lleva el referido rio Henáres. La experiencia adquirida de resultados de cuestiones promovidas no há mucho tiempo acerca de la preferencia del uso de las aguas de aquél, nos hace llamar la atencion sobre este asunto tan capital para la produccion agrícola.

Una de las concesiones de las aguas de este rio, y que tiene gran importancia, es la que se otorgó en el año de 1859 á los señores D. José