

MADRID, 30 DE ABRIL DE 1872.

TOMO XX.

NÚM. 8.

## SUMARIO.

Reorganizacion del servicio de inspeccion de los ferro-carriles, por F. L.— Salvamento de náufragos (continuacion), por F. L.— Aprovechamiento de las aguas de los rios de la provincia de Madrid, por A. Camon.— Situacion de las carreteras del Estado en 1.º de Enero de 1872.— Bases para la nueva legislacion de minas, por F. L.— Parte oficial.— Subastas.— Noticias varias.

## REORGANIZACION DEL SERVICIO

## DE INSPECCION DE LOS FERRO-CARRILES.

## III.

Es tal la íntima conexion que existe entre el estudio, la construccion y la explotacion de los ferro-carriles, que no es dable separar del conjunto el conocimiento de una cualquiera de esas partes sin menoscabo de la unidad, que es primera condicion del éxito en este interesante servicio.

Del mismo modo que es imposible hacer un buen proyecto de ferro-carril sin el conocimiento más completo y profundo del sistema de traccion que haya de emplearse, todo vez que él impone los límites que determinan las condiciones de la traza en sus proyecciones horizontal y vertical, es asimismo incompleto el servicio en la explotacion cuando no abraza el material de traccion y de transporte al ocuparse del material fijo de la via y las obras de ésta, para cuyas condiciones ha sido aquél dispuesto; ya que su mutua dependencia los hace completamente solidarios, y por lo tanto difícilmente apreciables las causas de las vicisitudes del servicio á que ambos concurren, sin tomar á la vez en cuenta su accion siempre combinada. Por eso entre nosotros la enseñanza del ingeniero de caminos comprende el más amplio y profundo estudio de las máquinas, que tan útil aplicacion obtiene en

el curso de ferro-carriles al conocimiento de la locomotora; siendo evidente prueba de la necesidad y conveniencia de esto los proyectos de esas vias ejecutados en España, en su mayor parte debidos á ingenieros del cuerpo que el Estado tiene instituido con objeto de practicar el estudio y ejercer la direccion y vigilancia de las obras públicas, y al cual corresponde, ademas, con arreglo á su reglamento, todo lo concerniente al régimen general, policia y conservacion de las expresadas obras.

Es, pues, evidente que si la explotacion de los ferro-carriles en lo que tiene de técnica ha de comprender, así la conservacion de la via y sus obras como el cuidado y servicio del material fijo y móvil, la vigilancia que al Gobierno corresponde ejercer sobre estos particulares debe ser del cargo de los ingenieros de caminos, canales y puertos, no solamente por la instruccion especial que para este fin han recibido, sino porque tal es uno de los principales objetos de su instituto, y así se halla establecido expresa y terminantemente en el reglamento orgánico del cuerpo.

Mas si la explotacion, considerada bajo el punto de vista del servicio que los ferro-carriles prestan como vias de transporte, afecta un carácter esencialmente técnico, tambien constituye una industria; y en tal concepto, su índole es puramente mercantil. Veamos, pues, considerando este aspecto, cuál deba ser la intervencion que en sus actos corresponda ejercer al Estado.

Si una vez construidos los ferro-carriles consintiera su manera de ser que, sin más restricciones que las impuestas por la policia necesaria para su conservacion, se entregáran libremente al uso público, su explotacion entónces se encontraria en el mismo caso que la de las carreteras, y la industria de los transportes habria de ser en aquéllos tan libre como es en éstas. Pero las condiciones especiales de las vias que nos

ocupan, no consienten esta absoluta libertad que, ocasionando la competencia, hace innecesaria la intervencion del Gobierno para proteger intereses que esa misma competencia ampara. Las compañías concesionarias que ya para la creacion de su industria recibieron auxilios del Estado, ejercen bajo su amparo el monopolio de esa industria misma; y ese monopolio es tanto más absoluto entre nosotros, cuanto más escasos y más imperfectos son los demas medios de transporte que pudieran servirle de cortapisa. De la prestacion de aquellos auxilios y la concesion de este monopolio nace el derecho del Estado á fijar las tarifas de transporte, y de aquí el de intervenir las operaciones mercantiles de las compañías para adquirir el conocimiento de sus utilidades y de las causas que puedan contribuir á su aumento ó disminucion, que son estas bases indispensables para el ejercicio de aquel derecho de la manera más benefica á los intereses que el Estado representa.

Tales son en suma la naturaleza y objeto de la intervencion que al Gobierno compete en esta materia; y una vez así definida, fácil es determinar sus límites y la forma en que haya de ejercerla. Mas, sin embargo, necesario es tomar en cuenta una circunstancia que, acaso por el concepto en que viene siendo considerada, ha podido contribuir á complicar este servicio.

El movimiento que da vida á la explotacion de los ferro-carriles, motivo es de las múltiples relaciones que forzosamente se establecen ya entre los viajeros, que constituyen una poblacion flotante de importancia, ya de éstos con las compañías concesionarias en su calidad de empresas de transporte, y ya tambien de las mismas empresas con los consignatarios de las mercancías y efectos transportados. Del choque de los intereses que tales relaciones motivan, surgen cuestiones á que las circunstancias especiales en que con frecuencia ocurren, parecen imprimir un carácter peculiar de urgencia, que impone la necesidad de su resolucion inmediata; y de aquí sin duda han tomado origen disposiciones que, ademas de las que fijan los derechos y deberes que de esas relaciones nacen, encargan á funcionarios de la inspeccion el cuidado especial del

cumplimiento de éstas, y en casos dados les confieren el carácter de auxiliares de la policia judicial con facultades bastantes para resolver las cuestiones que por su índole especial y las circunstancias en que nacen así lo requieren.

Pues bien, el íntimo enlace que existe entre la causa principal de donde se derivan las relaciones á que nos referimos, que es el tráfico y el movimiento á que da origen, y las consecuencias de esas relaciones, que son las cuestiones á que dan lugar los encontrados intereses creados por aquella causa misma, han sido sin duda alguna el motivo principal de la confusion que se viene observando en la organizacion de este servicio, nacida en nuestro concepto de que como resultado de ese enlace se ha incurrido en el error de confiar á unos mismos funcionarios lo que tan fácil fuera distinguir, y corresponde de hecho á ramas distintas de la Administracion pública.

Vamos, pues, á ver si tomando en cuenta todos los incidentes y las condiciones todas de la explotacion, nos es posible establecer con la claridad necesaria las diferencias que caracterizan su índole para deducir las bases de la organizacion del servicio de inspeccion y vigilancia.

Que es esencialmente facultativo cuanto se refiere á la conservacion de la via y sus obras, así como lo que se relaciona con el material fijo y móvil y su servicio, se deduce claramente de lo expuesto; y es por lo tanto evidente que á la misma seccion corresponde el conocimiento y resolucion de lo tocante á la formacion de los trenes y su marcha ó movimiento en cuanto de estos particulares se ocupan los capítulos IV, V y VI del reglamento de 8 de Julio de 1859, siendo por lo mismo del exclusivo cargo de la inspeccion facultativa la vigilancia de esta parte del servicio, segun explícitamente se determina en el capítulo primero del reglamento de 9 de Enero de 1861, comprendiendo tambien el servicio de las estaciones en lo que con los particulares indicados se conexe. Y ésta es la ocasion de señalar, de un modo más concreto que ántes lo hemos hecho, el defecto radical de este reglamento, que, como en nuestro primer artículo indicamos, ha sido origen de la confusion despues introducida en el servicio.

Si en su primer capítulo deslinda con la precision apetecible las atribuciones de la inspeccion facultativa, y en el segundo define la administrativa y mercantil, limitándola á su objeto al tratar de los inspectores encargados de ejercerla, cuando en el capítulo III se ocupa de los auxiliares de las inspecciones, el hecho de confiar á unos mismos agentes subalternos los detalles del servicio de una y otra de aquellas secciones, y tambien el que es propiamente de orden público y á ninguna de ambas corresponde, trae consigo el carácter mixto de estos empleados, que dependiendo de los jefes facultativos y los económicos á un mismo tiempo, y habiendo de recibir instrucciones de unos y otros en asuntos tan íntimamente conexados, que por más que se distingan por su índole se han designado con un mismo nombre, han debido contribuir á confundirlos, dándose así márgen á esa inmiscion de atribuciones, origen indudable de errores que han ocasionado los que despues se han cometido en disposiciones subsiguientes, entre los cuales se distingue, y es muy notable, la instruccion de 8 de Marzo de 1861 para el cumplimiento del repetidamente citado reglamento de 9 de Enero anterior.

Éste, como ántes se ha dicho, en sus dos primeros capítulos deslinda las atribuciones de la inspeccion técnica y la administrativa y mercantil, y parece, por lo tanto, que al definir en el tercero las obligaciones de los auxiliares, ya que éstos fuesen comunes á ambas, debiera dejar establecido claramente cuáles correspondian á la primera y cuáles á la segunda. Mas, léjos de hacerlo así para el debido cumplimiento de lo que dispone el art. 24, se involucraron en los subsiguientes unos y otros; y si á esto se añade que, conservando dicho reglamento los ayudantes de obras públicas como auxiliares inmediatos de los ingenieros encargados de la inspeccion facultativa, pudo esto inducir á juzgar á los comisarios, celadores y vigilantes como más especialmente afectos al servicio de la inspeccion económica, no se extrañará que al redactar la instruccion explicativa del reglamento se prescindiera del espíritu de lo que éste dispuso en su segundo capítulo, y se encomendase ya franca-

mente á los inspectores económicos una gran parte del servicio facultativo. Porque no otra cosa significa lo dispuesto en el art. 98, que al citar los de las leyes y reglamentos que caracterizan y se ocupan de lo que ha de ser objeto de sus atribuciones, comprende la explotacion y todos sus incidentes, no ya en lo que pueda calificarse de mercantil, sino en sus condiciones esencialmente técnicas; que es facultativo, y no de otro modo puede calificarse, no sólo cuanto se refiere á la policia de conservacion de los ferrocarriles, sino todo lo que atañe á las operaciones necesarias para su explotacion, como es la construccion, uso y reparacion de todo el material fijo y de traccion y transporte, y por lo mismo la composicion y marcha de los trenes y sus incidencias, entre ellas lo tocante á los accidentes y siniestros, como tambien lo concerniente á la reglamentacion de este servicio y á los cuadros que determinan el orden en que ha de verificarse, sin que tampoco pueda decirse exclusivamente económico lo relativo á la formacion de tarifas, si se tienen presentes los elementos que para ello concurren, y designa de un modo terminante la disposicion tercera del artículo primero de la Instruccion de 15 de Febrero de 1856 para el cumplimiento de la ley general de Junio de 1855, que se cita en el artículo 98 ántes mencionado entre los que constituyen objeto de las atribuciones de los inspectores económicos.

Larga es la digresion que nos ha apartado de nuestro propósito de establecer las diferencias que caracterizan los servicios facultativo y económico ó mercantil. Pero ella nos ha permitido justificar, ampliándolo, cuanto habiamos indicado acerca del reglamento de 9 de Enero, y á la vez ha servido para dar una idea más precisa y concreta de lo que acaso permitiera toda otra explicacion acerca de lo que nosotros creemos que debe abrazar la inspeccion facultativa.

Esto hecho, y conociendo el servicio de los ferrocarriles, y los reglamentos y demas disposiciones que lo rigen, fácil es deducir cuáles habrian de ser á nuestro juicio las funciones de la inspeccion económica, ó sea administrativa y mercantil, hoy llamada de tráfico y movimiento. Sin embargo, creemos que al redactar los nue-

vos reglamentos hay dos reformas que hacer, reclamada la una por el espíritu de la legislación ya vigente y la tendencia que á la misma imprimen las ideas modernas, y derivada la otra de la distincion que hemos ya apuntado, y creemos que debe hacerse entre lo que es puramente mercantil y lo que acaso convenga segregar de este ramo, caracterizándolo como de orden público, cuando no haya de considerarse como de la exclusiva incumbencia de la autoridad judicial.

Mas esto requiere una ampliacion harto extensa para que ya quepa en el presente artículo, por cuya razon lo harémos objeto del siguiente.

F. L.

### SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.

#### III.

En tal estado de cosas es cuando resolvió el Ministerio de Fomento escogitar los medios más eficaces de llevar á cabo el laudable pensamiento intentado realizar en el puerto de San Sebastian, para hacerlo extensivo á los demas de nuestras costas; y con este propósito dispuso en 27 de Setiembre de 1859 que el inspector general D. Lucio del Valle pasase á Inglaterra para estudiar, entre otras cosas, todo lo relativo á los botes salva-vidas y demas medios de auxilio de que conviene estén dotados los puertos; y desde aquel punto tuvo comienzo otro periodo, ó la segunda época de este interesante, y hasta ahora poco afortunado asunto.

Desempeñó cumplidamente su cometido dicho inspector, puesto que en 14 de Marzo de 1860 ya remitió desde Lóndres al Ministerio de Fomento una memoria descriptiva de los botes salva-vidas y de la organizacion de su sostenimiento y servicio, como se hallaba establecido desde el año de 1824 en Inglaterra, acompañando tambien un ejemplar en inglés de las *instrucciones para manejar botes de remos sin cubierta en grandes resacas y rompientes*, con la traduccion de las mismas, hecha por el entonces capitán de fragata de la armada D. Miguel Lobo. Poco despues acudió tambien este último al Ministerio de Fomento, exponiendo: que habiendo permanecido algun tiempo en Inglaterra y observado los excelentes resultados que producian en aquellas costas dichos botes salva-vidas,

encargó la construccion de tres, con sus cascos de madera para guardarlos y carros para echarlos y vararlos, los cuales fueron conducidos á los puertos de San Sebastian, Bilbao y Cádiz, donde se hallaban custodiados; añadía que dichos botes los habia construido el mismo fabricante Mr. W. Forrest, que hace los que usa la Real y Nacional Institucion de botes salva-vidas de Inglaterra, siendo su precio el mismo, á pesar de ser mayores sus dimensiones, por haberlos encargado él así para mejorar sus propiedades, cuya variacion habia admitido dicho Instituto inglés; y manifestaba, por último, que si bien habia tratado por todos los medios á su alcance, de encontrar fondos con que cubrir el coste de dichos botes á fin de introducir y dar á conocer su uso en España, no lo habia conseguido, por lo que suplicaba le fuesen recibidos por dicho Ministerio de Fomento.

Entre tanto, habiáanse pasado las noticias y documentos presentados por el citado señor inspector Valle á la Comision de Faros, para que en su vista y de las ideas que por la Direccion general de Obras públicas se le indicaron sobre un ensayo que se trataba de hacer en cada uno de nuestros principales puertos, informase acerca de dicho pensamiento, designando el número y clase de los botes de salvamento que inmediatamente podrian adquirirse, y los puntos adonde deberian destinarse, sin perjuicio de extender un reglamento provisional para el plan definitivo, que más adelante podria completarse en virtud de los estudios y experimentos que se hicieren con tal objeto, así por los marinos como por los ingenieros de los puertos.

Evacuó su cometido la Comision de Faros en 18 de Noviembre de aquel año, presentando á la misma Direccion general las bases de un reglamento para el servicio de los botes salva-vidas, extendidas aquéllas con tanta amplitud, que se presentaban explicadas y desenvueltas en 42 artículos. Hecha la designacion de los puertos principales como estaciones de los botes de salvamento, especificábase el número y clase de sus tripulantes, así como sus obligaciones respectivas, poniéndolos bajo las órdenes y dependencia inmediata de los capitanes de puerto, las gratificaciones ó premios, las recompensas honoríficas y demas ventajas que disfrutarían los marineros inscritos para el servicio de dichos botes, y en su caso, los inutilizados y las viudas y huérfanos de los que pudiesen prestando auxilio á los naufragos, los ejercicios prácticos que periódicamente habian de tener lugar, y