

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 NAÚFRAGOS.

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 cascas 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 náufragos, los ejercicios prácticos que periódicamente habian de tener lugar, y

el régimen general que así en lo económico como en lo facultativo de este servicio especial se había de observar; todo en el supuesto de que la organización de este ramo y su sostenimiento quedara á cargo del Estado, bajo la dependencia del Ministerio de Fomento y al cuidado de una junta ó comision central y de las locales ó de los puertos respectivos en el modo y forma que proponía la citada Comision de Faros.

Ni esta organizacion se propuso como definitiva, ni tampoco al decir que se realizase bajo la dependencia del Gobierno se juzgaba éste el único ni el mejor sistema para plantear semejante servicio, sin indicar cuán conveniente fuera que nuestros hábitos y mayor desarrollo en el espíritu de asociación consintiera hacerlo con independencia de la Administración como existe en Inglaterra. Pero no siendo esto inmediatamente asequible en España, donde es muy difícil plantear mejoras públicas que no inicie y sostiene el Estado, era necesario partir de esta base para el ensayo que se trataba de hacer: pero sin que esto significase que se debiera prescindir del concurso de cuantos elementos pudieran contribuir á su realizacion, debiéndose contar entre otros con el resultado de la excitacion á los particulares que quisieran contribuir con donativos que ayudasen á cubrir las pensiones á marineros inutilizados ó á las familias de los que perecieran en el servicio de salvamento.

Designó tambien la Comision el número, clase y magnitud de los botes salva-vidas que debian adquirirse, y no omitió tratar con la extension que merece la cuestion de los tripulantes para ellos y la forma en que debian remunerarse sus servicios, dando á este punto toda la importancia que despues ha venido la experiencia á consagrar. No opinaba que debieran ser asalariados, atendiendo al considerable coste que esto ocasionaria desde el momento en que tomasen algun desarrollo las estaciones de salvamento; y creia que esto no era absolutamente indispensable, cuando en Inglaterra eran marineros y pescadores libres los que se alistaban, obligándose á prestar su servicio en los casos de naufragio, mediante el salario marcado sólo para cada día y cada noche de trabajo, y los demas derechos á las recompensas honoríficas y pecuniarias establecidas en el reglamento de su especial institucion; si bien, atendidas nuestras diversas circunstancias, creia indispensable adoptar un sistema, aunque semejante, variado con las modificaciones oportunas. Entre ellas, se reducía la

principal á admitir marineros matriculados para tripular los botes de salvamento, asegurándoles por via de estímulo el abono de una cuarta parte del tiempo que sirvieran en ellos, como de campaña á que están obligados en buques de guerra y de guarda-costas. Ademas, señalando como dotacion de la marinería de cada bote un patron, un proel ó sota-patron, y tantos hombres como remos boguen, más la cuarta parte de éstos, propuso que se señaláran 100 reales mensuales al primero y 60 al segundo, con la obligacion de tener á su cuidado el bote; que cuando éste se emplease para prestar auxilio en los naufragios, todos sus tripulantes, sin distincion, recibirían 60 reales cada uno si el servicio que prestasen fuese de día, y 120 si fuere de noche; y por cada día empleado en el ejercicio práctico del bote, 20 reales á cada uno si tuviese lugar con mar bonancible, y 50 si estuviese borrascosa.

(Se continuará.)

F. L.

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

Poca importancia tiene esta provincia, relativamente á los cursos de agua que la cruzan, y sin embargo, por su situacion geográfica, por sus condiciones climatológicas é hidrológicas, y por la excelencia de su suelo vegetativo, se siente en ella la necesidad de utilizar las aguas que se aglomeran y corren por los cauces de los rios, arroyos y ramblas que tienen su origen dentro de sus límites provinciales, ó bien la surcan, atravesando en parte su territorio.

La legislacion vigente sobre aprovechamientos de agua como motor y como elemento para la vegetacion, ha fijado las bases y reglas á que el genio é iniciativa particular debe someterse para utilizar convenientemente tan poderoso agente, al paso que concreta cuáles serán las que la Administracion impone á los usuarios para garantizar el usufructo que otorga al ciudadano. Con haberse legislado modernamente sobre el dominio y aprovechamiento de las aguas, sobre su clasificacion y deslinde de derechos y obligaciones, se ha dado un importante paso por la Administracion, concentrando en un cuerpo de