

MADRID, 15 DE MAYO DE 1872.

TOMO XX.

NÚM. 9.

SUMARIO.

Salvamento de náufragos (continuacion), por F. L.—Extracto del examen de los informes anuales de los señores Inspectores generales de la vigilancia de la explotacion de los ferro-carriles para el ejercicio de 1868, por F. L.—El túnel de los Alpes.—Ferro-carriles españoles; ingresos del primer trimestre de 1872.—Suelto.—Noticias varias.—Advertencia.

SALVAMENTO DE NAUFRAGOS.

IV.

La Direccion general de Obras públicas, en vista de lo propuesto por la Comision de Faros, hubo de juzgar sin duda que se habia dado mayor fijeza y extension de lo que por entonces convenia á las bases orgánicas del servicio de botes de salvamento. No le parecieron aceptables, por de pronto, las juntas ó comisiones locales, indicando que lo serian tal vez más adelante; y en cuanto á la central, tampoco la juzgó admisible con otro carácter y atribuciones que las meramente consultivas. Opinó la misma Direccion, finalmente, que era ocasionada á dilaciones embarazosas la rebaja del tiempo de su empeño á los matriculados; la cual, en todo caso, tendria que ser concedida por el Ministerio de Marina; y tratándose de un ensayo que se hacia en cierta escala para conocer bien la índole de un servicio nuevo, la experiencia demostraria si era ó no indispensable ofrecer semejante abono como estímulo á la gente de mar.

El resultado fué que con tan notables supresiones se adoptaron por el Gobierno 31 artículos, ó sean todas las restantes disposiciones orgánicas de las que propuso la Comision de Faros, para plantear en nuestros puertos principales, como un ensayo general, el importantísimo y humanitario servicio de los botes salvavidas, dictándose en 29 de Diciembre de 1860, por el Ministerio de Fomento, la Real orden en que, recordando las importantes obras y mejoras emprendidas, y en gran parte llevadas á cabo en nuestras costas y puertos en beneficio del comercio y de la navegacion, se anun-

ciaba el propósito de iniciar por cuenta del Estado el planteamiento del servicio de botes salvavidas; á cuyo efecto se aprobaba el reglamento en los términos indicados y se adoptaban las disposiciones convenientes para que se establecieran los botes en los puertos de San Sebastian, Bilbao (en San Turce), Santander, Gijon, Coruña, Huelva, Cádiz, Málaga, Valencia, Tarragona y Barcelona, disponiéndose al propio tiempo que se imprimieran y circularan con el reglamento las instrucciones para el manejo de dichos botes, traducidas por el entonces capitán de fragata D. Miguel Lobo.

Cumplieron estas disposiciones por la Direccion general de Obras públicas, se contrató con el constructor W. Forrestt la adquisicion de los siete botes salvavidas que eran necesarios, además de los cuatro que ya existian en España, el primitivo de San Sebastian y los tres que por fin compró el Gobierno al capitán Sr. Lobo; y autorizada legalmente la compra en el extranjero é introduccion, libres de derechos, de los efectos mencionados, fueron recibiendo en los puertos de su destino en el discurso de los años 1861 y primeros meses de 1862, quedando en 1863 completamente instalado y disponible el material necesario para que, llegada la necesidad, pudiesen utilizarse los botes salvavidas en socorro de los náufragos, constando que en ninguno de los años posteriores ha dejado de proveerse á cuanto ha exigido la conservacion del mismo material.

Sábese, por lo tanto, que hace más de nueve años se hallan corrientes y disponibles en los puertos designados como estaciones de botes salvavidas, estos medios de socorro y sus accesorios más indispensables; siendo muy de tener presente que al tenor de lo dispuesto en el reglamento, el cargo de los Ingenieros y subalternos de Obras públicas en este servicio se limita á cuidar de que se practique cuanto sea necesario para la conservacion del material, conforme á propuesta del patrón del bote, fundado en las órdenes que reciba del Capitán de puerto, bajo cuyo mando ha de hallarse para todo lo referente al servicio de salvamento. De modo que la Administracion de Obras públicas, que inició, costeó y llevó á cabo su establecimiento,

sólo se reservó, al organizarlo, el derecho de continuar suministrando los fondos necesarios para sostenerlo, quedando los botes y demas efectos del material, así como el servicio, á cargo de la marina, hasta tal punto que el artículo 4.º del reglamento establece lo siguiente :

« Los botes salvavidas estarán al cuidado y bajo la custodia de sus respectivos patrones y proeles sota-patrones, los cuales firmarán por duplicado sus correspondientes pliegos de cargo, haciéndose responsables mancomunadamente de sus cascos, remos, palos, velas, aparejos, amarras y demas pertrechos y utensilios, así como de los carros donde los hubiere. Todos estos efectos se guardarán dentro de la casilla bajo dos llaves, que conservarán el patron y el proel sota-patron, quienes responden igualmente de la limpieza y buen estado del bote y de la casilla, etc. »

Y como el mismo reglamento encomienda á los capitanes de puerto la direccion del servicio, tanto en los naufragios, como en los ejercicios prácticos que prescribe, poniendo á sus órdenes al patrón y proel, cuyo nombramiento le confiere, encargándoles además las revistas mensuales de todos los efectos, con facultades para comunicar al patron las órdenes sobre recomposiciones que crea convenientes, dicho está que en realidad los botes salvavidas no están á cargo de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; y que por lo tanto no cabe hacerles cargo alguno; ni tampoco hay razon para pedir que se encomiende á la marina un servicio que ya es de su incumbencia por disposicion del reglamento que lo rige. Por consiguiente, bueno será que el Sr. Ferreiro, y los que como él piensan, se enteren de lo que hay para no exponerse á que los cargos que han pretendido dirigir á la Administracion de Obras públicas y á los Ingenieros, vayan derechos á donde por lo visto no es su intencion dirigirlos. Pero apresurémonos á decir que no entra en nuestro ánimo de modo alguno la idea de que aun así pueda concederse fundamento á unas acusaciones que sólo ha podido sugerir la falta de conocimiento de las vicisitudes de este asunto, y acaso las inspiraciones de un buen deseo, como en un principio indicamos. Y con esto damos punto por ahora en la defensa que nos proponiamos hacer del departamento de la Administracion y del cuerpo citados, para continuar la historia comenzada, ya que es uno de los principales objetos de este escrito contribuir en lo posible á que el humanitario servicio de salvamento llegue á ser efec-

tivo, siquiera sea sólo poniendo de manifiesto los inconvenientes con que ha tropezado en la práctica su actual organizacion.

Pero conviene ántes de esto manifestar cuáles han sido, en el periodo que dió principio en el año de 1861, los resultados obtenidos en cuanto á la suscripcion y donativos de particulares para sostenimiento y recompensa de la marinería que debia hacer el servicio de los botes salva-vidas.

Todos los gobernadores de nuestras provincias litorales dieron publicidad á la Real orden y reglamento citados; pero en cuanto á la manera especial con que habrá procurado cada una de dichas autoridades reunir el mayor número de suscripciones y donativos de corporaciones y particulares, no consta más resultado sino el obtenido en Barcelona por el digno Gobernador que fué de dicha provincia durante los años 1862, 63 y 64.

Desde luego participó que estaban ya recaudados hasta unos 11.000 rs. por las cuotas que la Diputacion provincial, el Ayuntamiento y Sociedad Económica de aquella capital, y las mercantiles, industriales y de seguros marítimos, y algunas otras compañías habian entregado respetivamente por una vez; acordando además la Diputacion contribuir en lo sucesivo con la suscripcion anual de 1.000 rs., y la sociedad llamada *La Salvadora* con una parte de beneficios tambien anual. El Ayuntamiento se reservó continuar asimismo con la suscripcion anual de 1.000 rs. luego que se conocieran los resultados del nuevo establecimiento de los botes salva-vidas.

Los fondos procedentes de estas suscripciones, que en 1864 llegaban á 18.685 rs. y 9 cénts., ingresaron en la tesorería de la provincia como depósito necesario á disposicion de la Direccion general de Obras públicas, la cual determinó se diese á dichos fondos el destino señalado en el reglamento.

Esto es lo único que consta en cuanto á la mencionada clase de suscripciones y donativos de corporaciones y particulares, sin que despues de tanto tiempo trascurrido pueda juzgarse con fundamento de la disposicion, en que se encontraran para prestar su concurso poblaciones de tanta significacion é importancia como son San Sebastian, Bilbao, Santander, Gijon, Coruña, Huelva, Málaga y Tarragona. En Valencia, con motivo de los naufragios ocurridos en Marzo de 1868, se sobreexcitó la opinion pública, dando por resultado una suscripcion bajo los auspicios de la *Sociedad de Amigos del país*; pero en vez de dedicar su producto á promover y

fomentar el servicio del bote salva-vidas, se destinó á la adquisicion de una lancha de auxilio y algunos otros pertrechos. Pero ántes de un año se concluyó el entusiasmo y tambien los fondos de la suscripcion, y la lancha que se habia entregado al capitán del puerto yace olvidada en el barracon del bote.

Tampoco fué en Cádiz mejor el resultado de los donativos que en las demas capitales mencionadas; pero los naufragios ocurridos durante el invierno último han despertado la idea de formar una asociacion particular de salvamentos, para cuya organizacion hay una comision nombrada, cuyas gestiones deseamos vivamente, y esperamos que encuentren en el Gobierno el apoyo que merecen.

(Se continuará.)

F. L.

EXTRACTO DEL EXÁMEN

De los informes anuales de los Sres. Inspectores generales de la vigilancia de la explotacion de los ferro-carriles para el ejercicio de 1868 en lo que especialmente concierne al servicio de puentes y calzadas.

Con este título se ha publicado en el número de los *Anales de Puentes y Calzadas* correspondiente á Enero de este año (que es el penúltimo dado á luz) un dictámen redactado por el Inspector general, secretario del Consejo de puentes y calzadas de Francia, MR. MANIEL (1).

Es un trabajo éste que ofrece sumo interes, porque en él se resume el resultado de la explotacion bajo el punto de vista facultativo; y viene á ser, por consiguiente, la última palabra, hasta la fecha en que se escribió, de lo que la experiencia ha enseñado en materia tan importante.

Esto nos ha decidido á dar cuenta del dictámen, que tambien es útil bajo algun otro concepto, como luégo veremos.

Empieza su autor dando á conocer el motivo que ha ocasionado su trabajo, y no creemos fuera de lugar exponerlo tambien aquí.

Por decreto de 15 de Febrero de 1868 se en-

comendó la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles á Inspectores generales de Ingenieros del Estado, quedando á sus órdenes los Ingenieros Jefes y subalternos, hasta entónces encargados de este servicio en su parte facultativa, así como los empleados en la inspeccion administrativa ó mercantil.

Se encargó en dicho decreto á los Inspectores la redaccion de informes anuales dirigidos á dar cuenta de la situacion del servicio, y sobre todo en lo tocante á los puntos siguientes:

«Estado de la via;

»Estado del material fijo y móvil;

»Número de agentes empleados en el servicio de la via, del movimiento y de la traccion, así como lo referente á la práctica de los reglamentos del personal;

»Causas y circunstancias de los accidentes ocurridos durante el año;

»Progresos de la explotacion en su parte técnica.»

Se determinó, ademas, que estos informes se sometieran al exámen de los Consejos de puentes y calzadas y de minas, y tambien de la Comision superior consultiva de ferro-carriles que allí existe, para que estas Corporaciones emitieran su dictámen acerca de ellos.

El extracto que ahora se publica es el primer resultado de esta determinacion; pero ademas de hacerse en él un análisis de los informes de los Inspectores, reúne una circunstancia que le presta mayor utilidad, como ántes indicamos.

Al remitir dichos informes al Consejo de puentes y calzadas, llamó el Ministro la atencion de este Cuerpo acerca de la falta de uniformidad que se observa en su redaccion, que en cada uno obedece á las miras personales de su autor; indicando que acaso conviniera nombrar una comision especial de individuos del Consejo mismo que se encargase de estudiar, de acuerdo con los Inspectores informantes, las bases del programa á que en lo sucesivo hubiera de ajustarse la redaccion de estos documentos. — Con este motivo, pues, al resumir el resultado del análisis de los informes en lo tocante á cada una de las materias que en ellos se tratan, se consignan las observaciones que este análisis ha sugerido,

(1) En nota al título de este escrito se lamenta la prematura muerte del autor, que deja un gran vacío, dice, en el Cuerpo á que pertenecía.