

MADRID, 15 DE OCTUBRE DE 1882.

TOMO XXX.

NÚM. 19.

SUMARIO

A nuestros suscritores.—Consideraciones sobre el dominio público marítimo, por M. Bechmann.—Puerto de Barcelona. Memoria sobre los trabajos realizados desde 4.º de Julio de 1870 á 15 de Noviembre de 1881, por D. Mauricio Garran.—Parte oficial.—Subastas.—Noticias varias.—Personal.

A NUESTROS SUSCRITORES.

La Redaccion de esta REVISTA, aunque no ha podido hasta el presente cumplir los compromisos todos de la publicacion y salvar el retraso con que empezó el año 1882, ha conseguido por fin acumular el material necesario, y cuenta con poner pronto de acuerdo las fechas de sus números y de los meses, dando á conocer á sus lectores, algunos artículos de importancia ó interés, entre otros el debido á nuestro compañero el Ingeniero Jefe D. Leoncio Ubillos, referente á la teoría, descripcion y uso del instrumento de su invencion, que designa con el nombre de *Operador Matemático*, que además de satisfacer las funciones de planímetro, llena otras varias.

Tambien se dará á conocer el proyecto de ferro-carril de fuertes pendientes ó de cremallera, de la Estacion de Monistrol, en la línea de Zaragoza á Barcelona al Monasterio de Monserrat, proyecto debido á D. Joaquin Carreras y Sayrol, y que merece llamar la atencion de los constructores, tanto por ser el primer ferro-carril de esta clase que en España se lleva á efecto, como por lo poco generalizada su construccion en el extranjero y las discusiones á que ha dado lugar.

CONSIDERACIONES

SOBRE EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO

POR

M. BECHMANN,

Ingeniero de Puentes y Calzadas

Y

LICENCIADO EN DERECHO.

CAPÍTULO III.

AMPLIACIONES DE LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.

Si es importante fijar exactamente los límites naturales de la zona de dominio público marítimo, no lo es ménos consignar el incremento que haya podido experimentar por la accion ó voluntad del hombre.

A falta de terminantes declaraciones de la autoridad competente, hechas en presencia de los intereses generales, cuya representacion asume, de que tal ó cual porcion de territorio corresponde al dominio público, no hay otro criterio al efecto sino el de observar si está ó no destinada al uso público.

No basta que una cosa esté afecta á un servicio público para que se pueda considerar inalienable é imprescriptible y sometida al régimen especial del dominio público.

Los edificios y terrenos para oficinas ó almacenes, dependientes de un servicio público, son bienes nacionales, pertenecen al dominio del Estado, son prescriptibles y aliables y pueden ser objeto de comercio; solamente aquellos cuyo uso ó aprovechamiento es general deben comprenderse en el dominio público.

Casi siempre los objetos destinados por el hombre al dominio público marítimo, se encuentran en contacto con los que la naturaleza ha consagrado á este fin, y cuyos límites se han definido anteriormente. Las dársenas de un puerto comunican directamente con el mar, y los terrenos sustraídos á la accion de las olas, las vías de servicio, etc., forman como una prolongacion de la costa.

A veces la ampliacion de la zona de dominio público marítimo está motivada por insuficien-

cia de la primitiva para el desarrollo de los intereses marítimos ó comerciales.

A título de excepcion á la indicada regla general, pueden citarse los faros, boyas y valizas que sirven de guía á los navegantes: tienen el carácter de objetos destinados al uso público, y por lo mismo forman parte del dominio público marítimo á pesar de hallarse establecidos, á veces, en puntos del litoral alejados de las playas y rodeados por todas partes de terrenos pertenecientes á particulares.

En general, y aparte de raras excepciones, la ingerencia del hombre en la demarcacion de la zona de dominio público, se reduce á extender sus límites hácia el interior de las tierras cuando la configuracion de las costas lo permite y así lo reclaman los intereses de la navegacion, del comercio ó la defensa del territorio.

Algunas veces la intervencion del hombre se hace ostensible y evidente por ciertos hechos, como ocurre en todas aquellas partes esenciales de los puertos contruidos artificialmente; tales son, por ejemplo, los diques, empalizadas, muelles, dársenas, esclusas, vías de servicio, etcétera; otras, por el contrario, no se manifiesta el uso público á que tal ó cual extension está afecta, como sucede en los sitios destinados á la ejecucion ulterior de proyectos de mejora ó ensanche que ha de imponer el creciente desarrollo del tráfico ó los progresos sucesivos de la industria de los trasportes por mar ó tierra.

Casi siempre habria incertidumbre en el conocimiento de los límites de la zona del dominio público marítimo, si no se cuidara de definirla con precision por el acto administrativo correspondiente.

De otro modo, se procedería arbitrariamente; porque es difícil precisar cuál es ó debe ser la línea de separacion entre la propiedad particular y lo que ha de entregarse, por conveniencia ó necesidad, al uso público; apreciar las necesidades generales convenientemente para afirmar que justifican tal ampliacion y no tal otra; que en un caso debe ceder el interés particular ante el bien general ó viceversa.

El medio de evitar estas delicadas cuestiones es la formacion de planes generales.

En su defecto, se ha preguntado á veces si una calle establecida á lo largo del muelle de un puerto debería ó no incluirse en el dominio público marítimo, ó si el límite de esta zona de-

bería ampliarse hasta la alineacion de las fachadas de las casas, aunque sirviese aquélla para la circulacion urbana y fuese costeada su conservacion con fondos municipales.

El Consejo Superior de Puentes y Calzadas ha estudiado detenidamente esta cuestion y manifestado que correría grave riesgo el interés general si se abandonara á los municipios, en estos casos, la determinacion de la anchura de la vía urbana ó la distancia que debe mediar entre la arista superior del muelle y las referidas alineaciones; porque toda reduccion en la indicada anchura, haría refluir la circulacion general sobre la parte destinada al servicio del muelle, haciéndola quizás insuficiente.

La jurisprudencia sentada por el Consejo de Estado se ha inspirado en esa doctrina; las alineaciones á que ha de sujetarse la construccion de casas ó edificios, á lo largo de los muelles de los puertos marítimos, se han decretado por la Superioridad, y las ingerencias de los municipios en esta materia se han reprimido enérgicamente.

Se ha dicho ántes que los terrenos formados por aterramientos y accesiones del mar no deben formar parte del dominio público.

Hay que notar, sin embargo, que en ciertos casos se destinan al uso público, y claro es que entónces, por esa circunstancia, queda eludida la ley general; así ha sucedido cuando sobre ellos se han construido puertos artificiales.

En algunas localidades los pescadores, por añeja costumbre, sacan del mar sus barcas y las colocan fuera del alcance de las olas; y para la facilidad de su industria, colocan cabrestantes y construyen pequeños cobertizos en los que guardan los aparejos; creando de este modo sobre las accesiones y aterramientos los que con propiedad se han denominado puertos secos.

Estas extensiones á la playa pertenecen indudablemente al dominio público, y la autoridad, sin perjuicio de tercero, no ha dudado en consagrarlas á estos usos, fijando previamente sus límites interiores, como ha sucedido, por ejemplo, en Etretat é Iport.

En algunos puertos se consideran como partes del dominio público, algunas porciones de territorio pertenecientes al Estado y que éste concede para astilleros. Pero si se atiende á que tal uso no es propiamente marítimo, y á que algunos talleres de esta índole se hallan cons-

truidos en propiedades privadas, se llegará á deducir que no basta este género especial de aprovechamiento para considerar un terreno como de dominio público. La indicada circunstancia no puede determinar tal carácter.

(Se continuará.)

MEMORIA

SOBRE LOS TRABAJOS REALIZADOS DESDE 1.º DE JULIO DE 1870 A 15 DE NOVIEMBRE DE 1881, QUE COMPRENDE EL PERÍODO EN QUE LAS OBRAS HAN ESTADO Á CARGO DE LA JUNTA DEL PUERTO Y DEL INGENIERO JEFE DE PRIMERA CLASE D. MAURICIO GARRAN.

(Conclusion.)

MUELLES DE BARCELONA Y DE LA CAPITANÍA.

Presupuesto aprobado de 1.904.928'48 pesetas.

Aprobado el proyecto en 26 de Octubre de 1877, se anunció inmediatamente la subasta para la ejecución de las obras, que se celebró en 19 de Diciembre, sin que se presentaran licitadores; por lo cual se resolvió que se hiciera una segunda subasta en 14 de Enero inmediato, que tampoco dió resultado; y habiéndose propuesto y aceptado por la Superioridad en 12 de Febrero de 1878, que para facilitar la concurrencia á la licitación y la ejecución por contrata, se separaran las fundaciones de estos muelles de la restante parte, se anunció nueva subasta para el día 21 de Marzo, celebrada la cual, se presentó una proposición para ejecutar las fundaciones de los citados muelles, que fué aprobada, y después abandonada por el proponente, que perdió en consecuencia el depósito provisional que garantizaba la oferta hecha.

Con el deseo de realizar por contrata estas obras, se verificó otra nueva subasta en 21 de Junio, y no habiéndose presentado ningún proponente, la Junta del Puerto, en virtud de sus atribuciones y atendida la urgencia de las obras, acordó ejecutarlas por el sistema de Administración, como así fué aprobado por la Dirección general de Obras públicas en 8 de Julio.

En consecuencia, fué necesaria la organización de los talleres, la construcción de máquinas y aparatos apropiados á estos trabajos, y preparar la adquisición de todos los materiales, herramientas y personal adecuado.

La instalación del taller para la construcción de bloques de hormigón promovió un expediente para alcanzar el consentimiento del ramo de Guerra y poder establecerle frente á la batería de salvos del fuerte de Atarazanas.

Habiéndose presentado una proposición para la construcción de los bloques de hormigón, por separado de los demás trabajos, y consistiendo ésta en hacer los citados bloques á un precio aceptable por metro cúbico, en el número, orden y forma que se pidieran, y siendo esta proposición, aún cuando importante, un mero destajo ó ajuste para ejecutar el metro cúbico de hormi-

gon, consideró esta Dirección acertado el aceptarla, estableciendo prescripciones terminantes para que por ningún concepto pudieran perjudicar ni entorpecerse los trabajos. Así lo propuso y se aprobó por la Junta del Puerto en 31 de Julio de 1878, contribuyendo esto á simplificar los trabajos por Administración.

Era necesario adquirir un costoso material, compuesto de cábrías, tornos, elevador volante, carro loco-móvil y embarcaciones, y construir un embarcadero; y después de diferentes gestiones practicadas en España y en el extranjero, para adquirir máquinas perfectas acudiendo á los talleres especiales, al considerar los altos precios á que iban á resultar las máquinas, lo mucho que su coste iba á cargar el precio de las obras y las dificultades y tiempo para su adquisición, se decidió formar las cábrías con las barcas viejas de las obras, y estudiar, calcular, proyectar y mandar ejecutar en los establecimientos de maquinaria de Barcelona, casi todas las máquinas que se consideraron necesarias para la ejecución de tales construcciones. Si muchos fueron los trabajos y desvelos que entonces se emplearon para descender á los menores detalles de la construcción de tantos aparatos y máquinas, los resultados coronaron los esfuerzos hechos, y se logró con notable economía la adquisición de todos los medios precisos para la ejecución de las obras que no habían podido realizarse por el sistema de contrata.

No es de este lugar descender á más detalles acerca de los trabajos que fueron menester hacer hasta lograr la organización completa de unas construcciones de esta naturaleza; todo Ingeniero puede apreciarlos sin dificultad, y los resultados que se van á consignar demostrarán si tales esfuerzos han dado los resultados que convenían, aparte de que siempre se hallarán en los documentos del archivo de estas obras, sobrados datos y minuciosos detalles y apuntes que atestiguarán cuanto se practicó y se hizo para procurar lo mejor para los intereses públicos.

Limitando, pues, esta Memoria á reasumir los resultados económicos obtenidos, se consignan á continuación los gastos que las obras de los Muelles de Barcelona y de la Capitanía han ocasionado.

MUELLES DE BARCELONA Y DE LA CAPITANÍA.

GASTOS.

AÑOS.	Pesetas.
1877 á 1878.	115.751'40
1878 á 1879.	303.298'44
1879 á 1880.	387.922'17
1880 á 1881.	394.184'31
Julio, Agosto, Setiembre y Octubre de 1881.	115.705'27
Primera quincena de Noviembre de id.	1.610'07
TOTAL.	1.318.471'35

El presupuesto aprobado para estas obras importa la cantidad de 1.904.928'48 pesetas.