

bios de sistema de vía se efectúa directamente con toda seguridad y sin sacudimiento de ninguna especie.

Concluiremos este artículo manifestando que la experiencia práctica de explotación durante 7 años sobre los diversos ferro-carriles de montaña ó de cremallera del sistema Riggenbach, con rampas hasta de 25 por 100, ha probado que ningun otro sistema de caminos de hierro empleado hasta el día ofrece tan alto grado de seguridad como el que estamos describiendo.

En las rampas de más de 3 por 100 de los ferro-carriles ordinarios las máquinas no trabajan con la precisión deseada, si los rails se encuentran mojados por causa de las nieblas, lluvias, etc., etc., y patinan en la subida, así como muchas veces apenas pueden contenerlas los frenos naturales á la bajada.

Los caminos de hierro de cremallera no están sujetos á estas irregularidades; tanto á la subida como á la bajada, la marcha de los trenes se efectúa con toda la precisión deseable, pues que la lluvia, la niebla, la nieve, ni alguna sustancia grasa, estorban para nada los movimientos de las máquinas, y el número y disposición de sus potentes frenos ofrecen una completa seguridad.

Otra de las ventajas es la mayor duración de los rails, que está calculada 30 por 100 en más sobre los otros caminos ordinarios, y la experiencia de ocho años ha probado que los dientes de la cremallera soportan el paso de un millón de trenes, lo que representa en una línea de grandísimo tráfico una duración aproximada de 100 años, y los dientes de la rueda dentada no deben rehacerse sino después de un recorrido de 30 á 40 mil kilómetros.

Dadas á conocer las consideraciones que nos han impulsado á no hallar obstáculo á la realización de este sistema, que ofrece, como se ha demostrado, la mayor seguridad, creemos oportuno, antes de pasar más adelante, describir las circunstancias que distinguen la montaña de Montserrat para demostrar el interés general que debe inspirar en España el proyecto que nos ocupa, hoy precisamente que se están prefiriendo inferiores recreos del extranjero, cuando nos los ofrece mayores nuestra patria.

(Se continuará.)

CONSIDERACIONES

SOBRE EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO

POR

M. BECHMANN,

Ingeniero de Puentes y Calzadas

Y

LICENCIADO EN DERECHO.

(Continuacion).

CAPÍTULO II.

CONSERVACION DE LAS FRONTERAS DEL MAR.

Bajo esta denominacion se confunden de ordinario diversas operaciones que racionalmente podrian agruparse en dos categorías enteramente distintas, á saber: una comprendería cuanto se refiere á la defensa del litoral contra los embates del mar, á la lucha contra los agentes naturales, que tienden constantemente á modificar el contorno de las costas: otra la proteccion de la zona de dominio público, para evitar las usurpaciones de los particulares; la lucha contra los intereses privados, que tienden á repeler hácia el mar los límites naturales ó artificiales del dominio público marítimo, ó sea, por una parte, la construccion y conservación de ciertas obras de defensa, y por otra el trazado de la línea de demarcacion del dominio público; línea que hay que hacer respetar. Tal es la doble mision que está llamada á realizar en este punto el Ministerio ó Administracion de Obras públicas.

Vigilar las continuas modificaciones de las costas, estudiar sus causas, deducir las consecuencias que de ellas se deriven, *é intervenir siempre que los intereses generales pudieran quedar comprometidos*: hé aquí sin duda alguna la regla que hay que aplicar, regla no escrita, pero que está en la conciencia general y que se ha seguido constantemente.

Hay que reconocer, sin embargo, que su aplicacion no deja de presentar dificultades, porque á veces es difícil determinar con precisión dónde comienza y dónde termina el interés público, y si el Estado puede, ó tiene la estricta obligacion de intervenir. En cada caso, si bien no puede establecerse nada fijo, en tésis general, suelen servir de norma las circunstancias á los usos locales.

La Administracion, aunque encargada de la conservacion de las costas, no por eso tiene la mision de defenderlas en absoluto contra la

accion del mar. Querer conservar íntegra en todo el litoral la línea sinuosa que marca las fronteras del mar, sería empresa temeraria y superior á la debilidad humana.

Así es que, sin pensar siquiera en poner á ello obstáculos, se verá acá, derruirse un escarpe, allá, desagregarse las rocas por causa de los agentes atmosféricos; en tal sitio, determinarse profundos senos á expensas de una playa sin consistencia, ó formarse por acumulacion de cantos rodados, arena ó légamo, bancos, islas ó aterramientos; en una palabra, avanzar ó retroceder las fronteras del mar al capricho de las olas.

Sin duda alguna siempre que una de esas indicadas modificaciones tiene lugar, se lesionan intereses; pero acaso estos hechos, ¿no son consecuencia inevitable de la proximidad del mar? ¿No son eventualidades con las que hay que contar siempre?

Sólo en aquellas reducidas extensiones del litoral en que se han acumulado cuantiosos intereses, puede excepcionalmente luchar contra los agentes naturales y establecerse, con grandes desembolsos, obras capaces de resistir su poderosa influencia.

Si los intereses que se trata de defender son generales, el Estado, ó en su lugar la Administracion de Obras públicas, es la llamada á intervenir, preparar y dirigir las obras y satisfacer los fondos necesarios al efecto. Si, por el contrario, se tratara de intereses privados, la Administracion debe dejar á los particulares la iniciativa de los estudios y trabajos necesarios que habrán de realizar á su costa.

Cuando se trata de la ejecucion de diques en el mar (dice el artículo 33 de la ley de 16 de Setiembre de 1807), su necesidad deberá ser reconocida por el Gobierno, y su coste satisfacerse por las heredades beneficiadas.

Por último, si los intereses públicos y privados se hallaren simultáneamente comprometidos, la voz de alerta, la iniciativa sobre los trabajos que deban realizarse, podrá partir de una cualquiera de las partes interesadas; pero como casi siempre, en estos casos, el Estado otorga subvenciones, la redaccion de los proyectos y su realizacion corresponde á sus funcionarios, con objeto de intervenir el empleo de los fondos suministrados por el Erario público. En estos dos últimos casos podrá constituirse una comision especial á tenor de lo dispuesto en el título X de la ley de 16 de Setiembre de 1807; pero de ordinario se forma una asociacion sindical entre los municipios y los propietarios interesados (de acuerdo con la ley de 24 de Junio de 1865), la

que distribuye el presupuesto de gastos segun el interés que cada entidad ha de reportar.

Muchas veces el Estado emprende obras de defensa contra el mar en beneficio de la navegacion.

Con la ejecucion de diques ó muelles longitudinales ó espigones transversales, se propone conservar cierta parte de las riberas, cuya desaparicion podría comprometer la seguridad de un puerto, de una rada, de una canal, etc. Tal ha sucedido con los trabajos efectuados para defender el dique natural del Sillon, que limita el puerto de Saint-Malo por el lado del mar ó con los de la Punta de Grave en la desembocadura del Gironde, cuya conservacion es necesaria para mantener los canales y rada de Verdon.

Otras veces motivan la intervencion del Estado otros intereses. Como ejemplo célebre, citado con frecuencia, puede elegirse el de las plantaciones hechas en las dunas de Gascuña, emprendidas por Bremon-tier á fin del siglo último, verdadero trabajo de defensa contra las arenas marinas, cuyo efecto ha sido la proteccion eficaz del territorio inmediato contra la invasion de las mismas y la conversion en feraz y productiva de una extension considerable de terrenos, ántes desolada y sin valor alguno.

Tambien ocurre que el Estado consiente en allegar fondos para concurrir á la defensa de una porcion de costa sin que peligre ningun interés general, y con la mira de auxiliar á un conjunto de intereses particulares, á un municipio, á una asociacion sindical, etc., como ha sucedido en Arcachon y Petites-Dalles.

Cuando los particulares por su cuenta propia se aventuran á ejecutar obras de defensa contra la accion del mar, tienen que recurrir á la Administracion para demandar y obtener la autorizacion necesaria, sin cuyo requisito no podrían ejecutarlas.

Esta obligacion se deriva de una cláusula de la ley de 16 de Setiembre de 1807 (artículo 33), que se justifica y explica por dos razones: la primera, porque la ejecucion de un dique, de un espigon, de una obra en general, puede ocasionar perjuicios á tercero; y al Estado incumbe examinar detenida é imparcialmente el caso para evitar que prosperen unos intereses en mengua de otros dignos de respeto; por otra parte, quizás con la construccion de esa obra se intente mermar la zona de dominio público provocando aterramientos ó legítimar accesiones, en cuyo caso, la Administracion debe intervenir para hacer ostensible hasta dónde alcanza la propie-

dad privada, ó para reprimir cualquier conato de usurpacion, si hubiera méritos para ello.

En estas circunstancias se reviste, de los poderes conferidos á la autoridad, para la determinacion de los límites del dominio público marítimo y actúa con este carácter; á ménos que anteriormente se hubiera resuelto la cuestion y zanjado la dificultad consiguiente.

Suele redactarse para cada puerto un plan ó proyecto general de obras de mejora, que previos los oportunos informes, quedan aprobados; son bastantes extensos, y como casi siempre definen los límites de la zona de dominio público, los agentes administrativos encuentran fácil su mision, precisamente en los puntos en que la conservacion de las riberas suscita las cuestiones ó litigios más delicados.

La configuracion de las costas no siempre permite circular sobre las márgenes ó riberas del mar, y la vigilancia litoral se hace en malas condiciones.

Sería cómodo para los agentes encargados de ejercerla, tener la posibilidad de recorrer libremente las costas, y que allí donde en la zona de dominio público no pudiera establecerse una senda, se gravase á las heredades limítrofes, con una servidumbre de paso análogo á la establecida á lo largo de los rios navegables y flotables.

Por desgracia, esta servidumbre no está marcada taxativamente en ningun texto legal, y á pesar de las gestiones practicadas con este motivo por la Administracion de Aduanas, el Consejo de Estado ha rehusado su concurso para el indicado objeto.

En un solo caso está reconocida; cuando hay necesidad de prestar auxilio á algun buque naufrago, en cuyo caso está consagrado el derecho para depositar los objetos salvados en las propiedades colindantes, con las costas. (Ordenanza de 1681, carta-patentes de 1770).

Aún contra el Estado, representado por algun otro ramo administrativo, tiene á veces que luchar la Administracion de Obras públicas, para conservar la integridad de la zona de dominio público marítimo, viéndose en la necesidad de reivindicar sus derechos, transitoriamente desconocidos, y de hacer que se anulen actos que llevan el estigma de ilegales; mejor dicho, debe evitar que esto ocurra procurando en tiempo hábil las conferencias y servicios de la comision mixta.

Caso semejante ha tenido lugar en diversos puntos de la costa, con motivo de haber quedado fuera del servicio baterías, fuertes y otras construcciones militares. Estos establecimientos,

pertenecientes al dominio público militar (aún los que estaban enclavados en la zona de dominio público), despues de la declaracion correspondiente, quedaron sujetos al derecho civil. El Ministro de la Guerra les consideró como formando parte del dominio del Estado, y los entregó al centro correspondiente para su venta á favor del Tesoro público. A no haber intervenido oportunamente el Ministerio de Obras públicas, se hubiera dado el caso de vender porciones correspondientes á la zona de dominio público marítimo, y terrenos formados por accesiones ó aterramientos del mar, cuya situacion parece adecuada para destinarlos á usos marítimos, y que á todo trance conviene reservar para satisfacer necesidades actuales ó futuras de la navegacion.

Segun sus condiciones, los terrenos provenientes del dominio público militar, despues de haberse declarado que han de pertenecer, ó constituir dependencias del dominio público marítimo, se han entregado al servicio de Puentes y Calzadas, se han destinado á tal ó cual objeto, ó se han arrendado, por la entidad competente, con la expresa condicion de oir á los Ingenieros ántes de renovar, ó al concluir cada contrato.

CAPÍTULO III.

VIGILANCIA Y POLICÍA EN LOS PUERTOS MARÍTIMOS COMERCIALES.

Las atribuciones respectivas de los diversos agentes del ramo de obras públicas y las reglas á que deben sujetarse en el ejercicio de sus funciones, se han definido con precision en cuanto atañe á la vigilancia y policía de los puertos marítimo-comerciales.

El Ministerio de Obras públicas elaboró un proyecto de reglamento general, y con la circular de 28 de Febrero de 1867 lo remitió á los prefectos de los Departamentos marítimos, cuyo proyecto ha servido de norma para la redaccion de las disposiciones que rigen sobre la materia.

Además, y en virtud de la facultad otorgada á los prefectos en el art. 41 del precitado reglamento general, se han establecido algunos preceptos especiales (previo informe de las Juntas de comercio, y con el beneplácito de la autoridad superior), recomendados por las circunstancias y no previstos en aquél.

Por último, varios actos administrativos posteriores, han llenado el vacío que subsistía en algunos puntos, pudiendo citarse, entre otros,

los decretos de 2 de Diciembre de 1874 y 26 de Febrero de 1876.

Inútil sería reproducir detalladamente cada una de las disposiciones contenidas en todos esos documentos; pero conviene reasumirlas y hacer ostensible el espíritu que las informa.

Movimientos y estadías de los buques.—Los oficiales y maestros ó prácticos de puertos son los encargados de presidir los movimientos de los buques en los puertos marítimo-comerciales; exclusivamente los ordenan y dirijen; señalan las horas de entrada y salida; disponen las diversas maniobras en las esclusas, puentes giratorios y dársenas; fijan el emplazamiento que han de ocupar á lo largo de los muelles, según el orden de su respectiva llegada ó la naturaleza de su cargamento.

Se exceptúan de esta regla general los buques del Estado en aquellos puertos en que el ramo de Marina esté representado por un oficial «Director de los movimientos en el puerto.»

Los oficiales y maestros ó prácticos de puerto tienen á sus órdenes un personal subalterno encargado de las señales, esclusas, etc. En este punto su competencia es absoluta. El mismo Ingeniero, á cuyas órdenes sirven, no tiene sobre ellos sino el derecho de vigilancia; puede reprimir sus abusos, manifestar su negligencia, etc.; pero no intervenir en actos que suponen conocimientos marítimos especiales y una práctica que, en general, no suelen tener. Si es cierto lo que se ha indicado, también lo es que los oficiales de puerto, en casos urgentes, previstos por los reglamentos, pueden suplir la negligencia de los tripulantes de un buque, ó su escaso número, tomando operarios á jornal para su maniobra, y formar una lista ó nómina que acredite sus servicios, y que hace ejecutiva la autoridad del prefecto, atribución que no tienen ni los Conductores, ni aun los Ingenieros de Puentes y Calzadas.

Estadías.—Los movimientos en el puerto se consignan en registros especiales, cuadros, estadísticas, etc., cuya formación se confía á los oficiales de puerto. Los capitanes de buques tienen la obligación de remitir á la oficina correspondiente, tanto á la entrada del buque como á su salida, una declaración escrita en que aparezcan los elementos necesarios para hacer las inscripciones oportunas.

Naufraios.—Cuando acaece un naufragio á la entrada de un puerto ó en su fondeadero, al oficial de puerto corresponde dictar las primeras órdenes, debiendo inmediatamente confiar el salvamento á la Autoridad de Marina, sin

perjuicio de ofrecerla y prestarla su oficioso concurso hasta que estén ultimadas todas las operaciones necesarias.

En caso excepcional, cuando el buque naufrago ofrezca peligros á la navegación, el oficial de puerto tiene derecho á la separación del mismo, á condición de avisar por escrito á la Autoridad de Marina; si el capitán del buque retrasa el tomar las medidas para hacer desaparecer el indicado obstáculo, se hace culpable de la infracción, y los oficiales y maestros de puerto por una parte, y los conductores de puertos y calzadas por otra, pueden, bajo la dirección de los Ingenieros, emprender la extracción ó voladura del buque en su lugar y á su costa.

Carga y descarga. Lastre y deslastre.—Todo buque amarrado al muelle queda sometido á la inspección y vigilancia del oficial de puerto, á quien compete hacer observar las reglas establecidas para la carga, descarga, lastre, deslastre, embarque, desembarque, carenas, etc., dictadas para garantizar la seguridad en el puerto y el ordenado aprovechamiento de los muelles.

La operación del lastre es completamente libre. La orden-circular de 23 de Julio de 1866 fijó, sin embargo, los principios á que debe sujetarse, y condenó enérgicamente el monopolio otorgado á ciertos especuladores.

La Administración puede, excepcionalmente y atendiendo á circunstancias locales, restringir algún tanto el régimen de libertad absoluta establecido sobre este punto, y conceder, por ejemplo, á una ó varias personas, más ó menos facilidades para el depósito de materiales ó lastres, lo cual exige una esmerada vigilancia en beneficio del orden y salud pública y de los intereses de la navegación, y llevar un registro especial en la oficina del puerto, en que se consigne diariamente el movimiento de aquéllos.

Precauciones contra incendios.—Varias reglas tienden á evitar estos siniestros, tan peligrosos en los puertos, por la facilidad con que pueden propagarse y tomar inmensas proporciones.

A bordo de los buques el uso de la luz está sometido á prescripciones reglamentarias, de cuya observancia cuida el capitán. Sobre los muelles no puede encenderse fuego sino á cierta distancia de su coronación y de los depósitos de mercancías. El manejo de materias explosivas ó fácilmente inflamables, como pólvora, municiones de guerra, fulminatos, etc., y el desembarque de petróleo, están reglamentados en cada puerto. A esas materias se designan sitios determinados para su depósito: un decreto de

2 de Diciembre de 1874 consigna taxativamente las oportunas medidas que deben tomarse para precaver todo peligro.

La calefaccion y fumigacion de la carena, y la operacion de embrear los pañoles de un buque, no pueden ejecutarse sino previa la declaracion correspondiente al oficial del puerto, y á la hora y en el sitio por él designado, y bajo su inmediata vigilancia.

Por último, si á pesar de esas precauciones se declarase un incendio, al oficial del puerto corresponde la disposicion de las medidas y socorros necesarios, el aviso á la autoridad municipal, etc.

Construccion y desguace de los buques.—La construccion, carena y desguace de buques no pueden efectuarse en cada puerto sino en los sitios especiales designados al efecto por la Administracion, con las precauciones, á las horas y en los periodos prefijados por el oficial de puerto.

La hotada debe ser objeto de una declaracion previa, á fin de que el oficial de puerto pueda presenciaria y tomar, de acuerdo con la autoridad local, las medidas que exige tan delicada operacion.

Conservacion de las obras.—En la mayor parte de los casos enumerados, sólo interviene el oficial de puerto, y asimismo ocurre cuando se trata de actos propios del tráfico comercial y que no se refieren á la conservacion de las obras del puerto.

Por el contrario, si se trata de este último caso, la competencia corresponde al personal de Obras públicas.

Resulta algunas veces que los conductores encargados de la conservacion de las obras y los oficiales de puerto, tienen atribuciones paralelas y conexas.

Unos deben inspeccionar las maniobras de las puertas, de los puentes giratorios, etc.; vigilar el alumbrado y las señales expresivas del estado de la marea, etc., mientras que los otros deben suministrar los utensilios necesarios y conservar en buen estado los cabrestantes, cadenas, cuerdas y demás, para el manejo de las puertas, los mecanismos de los puentes móviles, etc., los aparatos de alumbrado de los faros, y cuanto sea necesario para hacer las señales de un modo conveniente.

Cuando el Ingeniero ordena una limpia para conservar la sonda en un sitio determinado, el conductor debe asegurarse del buen estado de la draga, y el oficial de puerto disponer que se

ize la bandera, anuncio de la referida operacion, y velar por la seguridad de los buques.

El art. 15 del decreto de 15 de Julio de 1854, que reglamenta el servicio de los oficiales y maestros, ó prácticos de puerto preceptúa la obligacion en que están de dar conocimiento al Ingeniero de cuanto interesa á la conservacion y reparacion de las obras, el estado de los canales, la colocacion de boyas ó valizas, etc.

Policia del puerto y de sus muelles.—Si bien tanto los oficiales del puerto como los Conductores de puentes y calzadas cuidan de la observancia de las prescripciones relativas á la policia del puerto y de sus muelles, formuladas en el capítulo VI del Reglamento, conviene mantener á cada clase de agentes dentro de su esfera de accion propia.

Sin atribuirle el carácter de absoluto, puede formularse el precepto de que los conductores de puentes y calzadas deben limitarse á prevenir y reprimir las infracciones que originen deterioros en el puerto ó en los muelles; y que á los oficiales de puerto incumbe, especialmente, la aplicacion de las medidas necesarias para el ordenado régimen del puerto, bajo el punto de vista de la salubridad y seguridad públicas, y el buen aprovechamiento de las obras.

Aunque unos y otros funcionarios tengan competencia para levantar el acta en que ha de fundarse la correccion de abusos, como el de arrojar objetos al puerto, causar deterioros, ó en los muelles, ó ensuciarlos, al cargar materias deleznales sin el uso de encerados, etc., ó bien como el de colocar objetos obstruyendo las vías de servicio, abandonar sobre los muelles mercaderías infectadas, prolongar la estancia de vehiculos en puntos determinados, etc., resulta de la regla general expuesta que las infracciones de la primera clase deben hacerse constar especialmente por los conductores, y las de segunda por los prefectos.

Alumbrado de los muelles. Conservacion de vías.—El alumbrado de los muelles y la conservacion de las vías de servicio se sufragan con los fondos del puerto. Pero ocurre á veces que un trozo de camino sirve tambien ó casi exclusivamente á la circulacion urbana; y en este caso, por equidad, claro es que los gastos de alumbrado deben correr en parte á cuenta del presupuesto municipal.

En muchos puertos se ha pactado un convenio entre la municipalidad y el servicio marítimo para establecer la division en los gastos en proporcion á los intereses respectivos.

En casos análogos y con el fin de evitar ro-

zamientos y negligencias perjudiciales al comercio, deben los municipios pagar los gastos que les correspondan y dejar la direccion de los trabajos al servicio del puerto.

Los gastos de conservacion de las calles establecidas á lo largo de los muelles y comprendidas entre las aristas superiores de éstos y las fachadas de las casas, deben distribuirse segun preceptúa el decreto de 5 de Enero de 1853; la calzada propiamente dicha debe conservarse por el Estado ó los departamentos, segun esté clasificada entre las vías generales ó departamentales, y por el Municipio en el caso contrario; las aceras corren á cargo del Municipio ó de los particulares, segun el uso local.

A veces se admite la práctica que las Juntas de comercio, sociedades mercantiles, y aun los particulares concurren á sufragar los gastos que puedan ocasionar las mejoras introducidas en el sistema de alumbrado, señales, ó en las vías de servicio de un puerto.

En el Havre la Junta de comercio contribuye al establecimiento y conservacion de las señales, y en Dieppe se han establecido en Noviembre de 1880, sobre uno de los muelles, varios mecheros de gas de luz muy intensa, cuyo coste satisfacen á medias la Junta de comercio y el Tesoro público. En éstos, como en el caso general, la vigilancia y policía quedan á cargo del servicio del puerto.

En sentido contrario, ocurre tambien que el Estado subvenciona, en favor de los intereses marítimos, algunas obras emprendidas con muy distinto objeto por la iniciativa privada ó las de los Municipios, como, por ejemplo, la construccion ó conservacion de monumentos ó edificios, pirámides, campanarios, etc., que puedan servir de puntos de referencia, de valizas, de señales en general.

Inspeccion especial sobre los buques de vapor.—Fué establecida en la ordenanza de 17 de Enero de 1846. En los puertos frecuentados por buques de vapor, el prefecto instituye una comision inspectora, de la que forman parte necesariamente los Ingenieros de Puentes y Calzadas, de minas y navales que residen en la localidad.

Esta comision está encargada: 1.º, de hacer una visita á todo buque de vapor ántes de que se le expida el permiso para la navegacion, y asegurarse por un detenido exámen y por repetidos ensayos, de la buena disposicion del conjunto de sus elementos constitutivos y de que el aparato motor funciona con regularidad. 2.º Inspeccionar cada buque de tres en tres meses,

por lo ménos, para adquirir la certidumbre de que se cumplen las prescripciones establecidas, y hacer constar el estado en que se halla. 3.º En caso de siniestros, trasladarse al sitio de la ocurrencia, examinar y poner de manifiesto el estado en que se hallen los aparatos motores, é investigar la causa que haya podido originarlos.

En los dos primeros casos las actas correspondientes deben elevarse al prefecto, y en ellas consignar, bien sea las condiciones con las que debe expedirse el permiso de navegacion, ó las medidas preventivas que deben adoptarse cuando se considera defectuoso el estado de un buque en activo servicio; en el último deben aquéllas contener el informe de la comision sobre la naturaleza del accidente, sus causas, y las responsabilidades á que hubiere lugar; debiendo remitirse este documento al prefecto, y tambien, cuando proceda, al procurador de la República.

Algunas comisiones inspectoras se han negado á examinar las máquinas, que, colocadas á bordo de los buques, no están destinadas á la propulsion; particularmente las calderas ó generadores para mover los tornos, etc., que sirven en las maniobras de los vapores, y tambien los que se usan en los buques de vela para mover, por ejemplo, los cabrestantes de vapor, que tan buenos servicios vienen prestando á la industria de la pesca, y que tan rápidamente se han multiplicado en Dunkerque, Boulogne, Fécamps, etc.

A la verdad, la ordenanza de 17 de Enero de 1846 guarda profundo silencio sobre este particular; silencio que se ha interpretado entendiendo que las indicadas máquinas deben ser, como todas las de vapor, objeto de la inspeccion de los Ingenieros de Minas; pero como estos funcionarios han eludido constantemente el exámen de esas máquinas, colocadas á bordo de los buques, resulta una falta de inspeccion sobre las mismas, tanto más sensible cuanto suelen estar confiadas á personas inespertas ó legas en la materia.

Esta cuestion se ha resuelto, á peticion de parte interesada, por la circular de 16 de Noviembre de 1878, que prescribe taxativamente las visitas de inspeccion á las calderas de las máquinas de vapor, situadas á bordo de los buques. Los reglamentos sobre la navegacion marítima, dice la circular, se refieren á todas las colocadas á bordo de los buques, *sin distinguir el uso á que se destinan.*

Estas palabras no dan lugar á dudas de ningun género, y por más que se haya pretendido lo contrario, los cabrestantes servidos por el va-

por en los buques de vela, deben someterse á las pruebas convenientes por las diversas comisiones de vigilancia; las que, al negarse á cumplir su mision en este punto, asumen estrechas y grandes responsabilidades.

(Se continuará.)

PARTE OFICIAL.

Por Real orden de 16 de Noviembre, expedida por el Ministerio de Ultramar, se ha dispuesto equiparar la categoría del Ingeniero Jefe de la isla de Puerto-Rico, á las que tienen los de igual clase en Cuba y Filipinas.

En recompensa á los distinguidos servicios prestados en la isla de Puerto-Rico por el Ingeniero Jefe de aquella provincia, D. Enrique Gadea, ha sido nombrado comendador ordinario de Isabel la Católica.

16 de Noviembre.—(*Gaceta del 22*).—*Fomento*.—Real decreto disponiendo que la carretera denominada de Mártos á Valdepeñas, por Fuensanta, señalada con el núm 14 en el plan de las provinciales de Jaen, ocupe el núm. 8 del referido plan.

13 de Noviembre.—(*Gaceta del 27*).—*Fomento*.—Real orden concediendo á D. Rafael Fernandez Calzada, vecino de Navia, provincia de Oviedo, el aprovechamiento de tres trozos de marismas en la margen de la ría de Navia.

SUBASTAS.

ORRAS NUEVAS.

En 4 de Diciembre.—(Provincia de Málaga).—De las obras de la carretera de Loja á Torre del Mar, segunda seccion, comprendida entre Velez-Málaga y el Partichuelo. Presupuesto de contrata, 893.286 pesetas 95 céntimos.

En 15 de id.—(Provincia de Pontevedra).—De las obras del trozo 4.º del camino provincial de Arcade á Puenteáreas. Presupuesto, 450.769 pesetas 30 céntimos.

En 19 de id.—(Provincia de Palencia).—De las obras de los trozos 2.º, 3.º y 4.º de la seccion de carretera de Villada á Carrion de los Condes, en la de Medina de Rioseco á Villasarracino. Presupuesto, 574.580 pesetas 44 céntimos.

En idem id.—(Provincia de Badajoz).—De las obras de los trozos 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º y 7.º de la

carretera de Villafranca de los Barros á Campillo, seccion de este punto á Ribera del Fresno. Presupuesto, 852.802 pesetas 67 céntimos.

En id. id.—(Provincia de Barcelona).—De las obras del trozo 2.º de la carretera de Molins de Rey á Caldas de Montbuy, comprendido entre Rubí y Sabadell. Presupuesto, 466.658 pesetas 22 céntimos.

En id. id.—(Provincia de Huesca).—De las obras de la carretera de Güell á Benifar, trozo entre Lascuarre y Benabarre. Presupuesto, 482.989 pesetas 45 céntimos.

En id. id.—(Provincia de Jaen).—De las obras de la carretera de Bailén á Baeza, en su seccion de Bailén á Linares, á excepcion del puente sobre el Guadiel. Presupuesto, 350.775 pesetas 95 céntimos.

En id. id.—(Provincia de Albacete).—De las obras de la carretera de Albacete á Jaen, seccion de Robledo á Alcaráz. Presupuesto, 468.423 pesetas 14 céntimos.

En 27 de id.—(Provincia de Coruña).—De las obras del puerto de Muros. Presupuesto, 466.260 pesetas 77 céntimos.

OBRAS PÚBLICAS.

ULTRAMAR.

MES DE NOVIEMBRE DE 1882.

ISLA DE CUBA.

Dia 6.—Real orden concediendo á D. Benito Estenger y otros la autorizacion que solicitan para establecer un muelle y depósito de carbon de piedra en la bahía de Santiago de Cuba.

Idem id.—Real orden negando la concesion de la prolongacion del ferro-carril de Guantánamo á la Jamaica.

Idem id.—Real orden autorizando provisionalmente la explotacion del ferro-carril del ingenio Zaza á Caibarien, si se han cumplido todas las prescripciones dispuestas para estos casos, y disponiendo la remision del expediente pedido hace tiempo y todos los que se refieran á autorizaciones de esta clase, para las que tambien se concede un permiso análogo.

Idem id.—Real orden aprobando el proyecto de prolongacion del muelle Real de Santiago de Cuba.

Idem id.—Real orden aclarando la de 16 de Setiembre de 1879, relativa á las obras en los muelles y conservacion de los mismos, disponiendo los casos en que pueden autorizarlas los Gobernadores de las provincias con las reglas que propongan los Ingenieros Jefes.

Dia 16.—Real orden aprobando el proyecto y presupuesto para la construccion de una iglesia en Viñales.

Idem id.—Real orden nombrando á D. Arturo