

sistema y director facultativo de los ferro-carri-les del Righi, y este distinguido ingeniero nos facilitó cuantos datos le pedimos, entregándonos las secciones de la línea de Arth á Righi-Kulm, que es la más importante y la más perfeccionada de las existentes hasta hoy día, y la que por las circunstancias especiales del terreno se asemeja más á la nuestra; y decimos que se asemeja, porque aquella está construida y explotada también por los dos sistemas, es decir, la primera seccion con vías y locomotoras del sistema usado ordinariamente hasta Oberarth, y con vía á cremallera y locomotora con rueda dentada desde esta poblacion á Righi-Kulm, donde termina ese ferro-carril, conforme lo hemos descrito en su lugar correspondiente.

En su consecuencia, no hemos titubeado en adoptar aquellas lecciones, hijas de la teoría y de la práctica, y mayormente cuando el ancho de la vía es el mismo y el material móvil de la misma clase; no obstante, hemos creído conveniente modificar un tanto la seccion del túnel.

Los desmontes miden un ancho de 6,^m00 entre los puntos extremos en el fondo de las cuestas, 4,^m50 id. la plataforma, y la inclinacion de los escarpes la hemos fijado, atendiendo á la consistencia de la roca, á un quinto de la altura.

Los terraplenes tienen en la parte superior el ancho de 4,^m80, y los taludes, uno y medio de base por uno de altura.

Los túneles en el Righi no están revestidos; su ancho en la parte inferior ó solera es de 4,^m00; el diámetro total de la parte semicircular tiene 4,^m80, y la altura total en el eje es de 6,^m00.

Los tres túneles de nuestra línea tampoco tienen que revestirse, en razon á su pequeña amplitud, de la clase de roca en que deben perforarse y de la casi horizontalidad de los bancos. La modificacion que hemos introducido en la seccion de los túneles, consiste únicamente en aumentar de 0,^m20 el ancho de la parte inferior ó solera, y de 0,^m40 el radio de la parte semicircular, cuya modificacion producirá un mayor desahogo; y al mismo tiempo, quedará siempre disponible la parte superior del túnel para revestir con bóveda algun punto que amenazare hundimiento.

En la descripcion del trazado elegido, hemos dejado consignado en cada trozo el desmonte y el terraplen de mayor importancia, con relacion á sus alturas y volúmenes; réstanos únicamente reasumir las remociones de tierras de toda la línea, que son las siguientes:

El volúmen total de los desmontes es de 214604,^m21
El id. id. de terraplenes. 95031,64
Los tres túneles suman una longitud de 517,97
y siendo el cubo de un metro lineal de seccion 28,^m53, el volúmen total de la perforacion de los mismos es de 14777,68.

Comparando el volúmen de los desmontes con el necesario para la formacion de los terraplenes, se hallará que hay un sobrante en el primero de 119672,^m57 metros cúbicos, que unidos á los 14777,^m68 que arroja la perforacion de los túneles, componen un volúmen de desmonte excedente de 134450,^m25. De éstos podrán invertirse unos 35000,^m00 en obras de fábrica, muros, etc.; los 14777,^m68 producto de los túneles, se podrán arrojar directamente á los barrancos, y los 84672,^m57 restantes, se destinan á ensanchar terraplenes y formar depósitos ó caballeros, segun más convenga al ejecutar los trabajos.

(Se continuará.)

CONSIDERACIONES SOBRE EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO

POR

M. BECHMANN,

Ingeniero de Puentes y Calzadas

Y

LICENCIADO EN DERECHO.

(Continuacion).

CAPÍTULO IV.

OCUPACION DE LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO.

La ocupacion del dominio público marítimo es ilícita, ó mejor dicho, irregular, si no ha sido previa y completamente autorizada.

Esta autorizacion afecta diversas formas y dá lugar á instrucciones variadas, segun los casos.

Las peticiones ó solicitudes, al efecto, bien sean procedentes de los municipios, compañías ó particulares, deben ser elevadas al Prefecto del Departamento correspondiente, quien las remite á los Ingenieros de Puentes y Calzadas.

Al incoar estos expedientes, los Ingenieros deben tener en cuenta, ante todo, el interés general; evitar que se conculquen los principios generales por que se rije el dominio público y

rechazar toda peticion que tienda á comprometer los intereses de todos en beneficio exclusivo de uno sólo, ó que pueda, en un porvenir más ó ménos remoto, dificultar el desarrollo de la navegacion.

Aunque por la ocupacion del dominio público suele imponerse un cánón, el interés del Erario no debe ser, en esta materia, circunstancia determinante. Sin duda alguna hay que atender á ese aspecto de la cuestion y tener en cuenta ese dato para la resolucion del problema; pero tambien hay que considerar que el dominio público no está constituido de bienes que el Estado tenga que administrar como Jefe de una familia, sino de elementos ó partes de uso general, cuyo aprovechamiento inspecciona con la mira de acrecer los grandes intereses que representa.

Las ocupaciones del dominio público son esencialmente temporales, precarias y revocables en virtud del carácter de inalienabilidad é imprescriptibilidad de aquél.

Sin embargo, á veces un acto administrativo autoriza á un particular á ocupar *permanente* una porcion de la zona de dominio público. Ocurre este caso excepcional, cuando se construyen diques para defender propiedades privadas, ó conquistar accesiones, á tenor de lo prescrito en el artículo 33 de la ley de 16 de Setiembre de 1807.

Hay que observar que con la ejecucion de esas obras, lo que se hace realmente es desviar hácia el interior del mar la línea que demarca la zona de dominio público, y por ende que la autorizacion concedida en tales casos implica la modificacion del contorno de la ribera; con cuyo acto el terreno otorgado entra de lleno en la categoría de los bienes nacionales. No hay, por lo tanto, infraccion de los principios generales expuestos; y lo que el Estado puede hacer, despues de la construccion de esa clase de obras, podría hacerlo tambien ántes, si hubiera previsto sus consecuencias con entera seguridad y certidumbre.

Varios servicios generales ocupan temporalmente parte de la zona del dominio público, sin hacer referencia de los marítimos propiamente dichos, como la instalacion de oficinas para los agentes del puerto; almacenes de depósito de materiales para los talleres, y otros objetos análogos para el uso público; la construccion de alcantarillas, colocacion de cañerías y aparatos hidráulicos para la maniobra de las puertas de exclusa ó de los puentes giratorios; tubos para conducir el gas, candelabros, reberberos para el alumbrado público, etc., etc. Conviene citar

los postes telegráficos para el servicio general, garitas para los empleados de aduanas, los monumentos religiosos ó conmemorativos, etc.

Todas estas ocupaciones se decretan por el Ministerio de Obras públicas, previa una instruccion sumaria, y están exentas de todo gravámen.

Entre las temporales de interés privado, las relativas á establecimientos de pesca, viveros, ostrerías, etc., se rigen por la ley de 1.º de Febrero de 1852 y los reglamentos de 4 de Julio y 6 de Setiembre de 1853, y se otorgan por el Ministerio de Marina, previo informe de los Ingenieros de puentes y calzadas y una informacion *commodo aut incommodo*.

Exceptuando este caso singular, las demás ocupaciones de interés privado las otorga el Ministro de Obras públicas. Pueden agruparse en dos categorías enteramente distintas: 1.ª, aquellas que no impiden el uso público; 2.ª, aquellas otras que segregan para un uso privado parte de él.

Pueden incluirse en la primera clase las ocupaciones *subterráneas* que no afectan al exterior de sus emplazamientos, como sucede en las cañerías para la conduccion de aguas ó de gas de uso particular, alcantarillas con ese mismo carácter, etc.; las que pudieran llamarse *superficiales*, que modifican la forma y no el destino de las obras, tales como el establecimiento de vías férreas, pasos de nivel, etc., y ciertas servidumbres de acceso, tránsito, etc.

En la segunda tienen su natural cabida las que modifican, en provecho de los intereses de los particulares ó compañías, el uso de ciertas porciones del dominio público; como el establecimiento, sobre los muelles de un puerto, de oficinas para la percepcion de arbitrios ó para empresas de navegacion ó transporte, almacenes, talleres, etc.; la instalacion de grúas cabrestantes ú otros mecanismos, fijos, móviles ó flotantes, candelabros, postes, aparatos de alumbrado, parrillas de carena, rampas, escaleras de acceso, embarcaderos, etc., de interés privado; depósitos permanentes de mercancías ó lastres, establecimientos de baños con sus accesorios, etc.

Las ocupaciones temporales del dominio público, en cuanto se refieren á la primera categoría, se conceden por los prefectos previo informe de los Ingenieros. Antes no satisfacían ningún tributo; pero en virtud de la nueva reglamentacion á que se les ha sometido, no se autorizan sino á condicion de pagar anualmente un cánón á la Administracion de dominios.

Estas concesiones, por regla general, no sus-

citan dificultades á los servicios de Guerra, Marina, etc., y por lo tanto, casi nunca originan las denominadas conferencias mixtas; pero si dan lugar á que se consulte á la Administracion de dominios, encargada de fijar el indicado cánon, segun lo establecido en 3 de Agosto de 1878 por los Ministerios de Hacienda y Obras públicas.

Las ocupaciones correspondientes á la segunda categoría, se autorizan unas veces por los prefectos y otras por decretos ministeriales, segun su importancia.

Por regla general, obligan á los concesionarios al pago de un impuesto anual; sin embargo, para favorecer la industria de la navegacion y de la pesca, suelen establecerse excepciones; tal es la exencion de tributos, en los *puertos secos*, por la instalacion de cabrestantes y pequeños cobertizos para guardar los aparejos.

Antes de promulgarse las disposiciones vigentes, las ocupaciones temporales del dominio público se otorgaban mediante la tramitacion establecida para las conferencias mixtas en el decreto de 16 de Agosto de 1853, y generalmente por un periodo fijo y determinado. Resultaban de este procedimiento dificultades y demoras en el despacho de los asuntos, perjudiciales tanto á los intereses del Estado, como de los particulares.

Bajo el punto de vista indicado, los decretos de 15 de Setiembre de 1874 y 3 de Agosto de 1878, constituyen un verdadero progreso; solamente en casos excepcionales se procede por vía de conferencias mixtas, y cuando las ocupaciones temporales interesan á los ramos de Guerra, Marina ó Hacienda. En los demás, el servicio de puentes y calzadas instruye el expediente, formula las condiciones que deban imponerse y propone el cánon anual que los concesionarios deben satisfacer. Pasa despues el expediente al Director de dominios, quien le fija si no excede de 500 francos por año; al Director general del mismo ramo, si es superior á 500 é inferior á 2.000, ó al Ministro de Hacienda si hubiera de rebasar ese límite; y por último, se hace constar en debida forma la conformidad del interesado.

Si la concesion se refiere á tiempo indefinido, há lugar cada cinco años, por lo ménos, á la revision del cánon, en la inteligencia de que la Administracion se reserva el derecho de revocar la concesion; el peticionario, no obstante, no puede renunciar á sus beneficios sino en la época precisa en que se efectúa la revision indicada.

Por último, cuando hay conformidad entre los diferentes servicios, decide el prefecto del Departamento correspondiente; si no la hubiera, los Ministerios de Obras públicas y Hacienda, y por último, si surgieran divergencias entre ambos, se recurriría al Consejo de Estado.

Aún se presenta otro caso, en el que las ocupaciones temporales no pueden otorgarse sino mediante un decreto: cuando en virtud de la concesion adquiere el concesionario el derecho de percibir retribucion por el servicio que presta al público. Tal sucede al establecer talleres de construccion, carenas, parrillas, grúas, arboladuras, puentes, básculas, etc.

Conviene en estos casos prefijar las tarifas correspondientes, con objeto de evitar los abusos que por algun concesionario poco escrupuloso pudieran cometerse al abrigo de toda concurrencia.

Aunque las ocupaciones temporales, necesarias para establecimientos balnearios, suponen un servicio público retribuido, generalmente no se autorizan por un decreto, sino por una simple providencia, quedando las tarifas á discrecion de los consionarios.

Se trata en efecto de cuotas insignificantes, impuestas á un público especial, y que gravan á un placer y no á una necesidad imperiosa y efectiva.

Sin embargo, la Administracion no deberá conceder á un solo individuo ó compañía, la ocupacion exclusiva de una playa; debe quedar reservada una cierta extension para baños públicos.

La jurisprudencia, en este punto, condena, así los monopolios como las tarifas obligatorias. La Administracion debe procurar que asista, ó al ménos que haya posibilidad, de que se establezca la concurrencia en este punto.

Pudiera suceder que diversos peticionarios solicitaran simultáneamente la ocupacion del mismo emplazamiento para realizar un mismo fin; en este caso, y supuesto que la eleccion podría tacharse de arbitraria, lo más conveniente sería hacer la concesion objeto de una subasta. Pero la Administracion de dominios no tiene el derecho de realizarla, sino previo el aviso oportuno de los Ingenieros y su favorable informe.

CAPÍTULO V.

EXTRACCION DE MATERIALES EN LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO.

Siempre se han recogido y utilizado los materiales yacentes en las riberas del mar.

Aunque en el derecho escrito se exigía desde muy remota fecha autorizacion previa al efecto,

por extension de las disposiciones establecidas en la ordenanza de 1681, confirmada por el Consejo de Estado en 6 de Abril de 1850, la verdad es que en la mayor parte del litoral y hasta estos últimos tiempos, ha existido sobre ese punto una libertad casi ilimitada.

La Administracion no intervenia sino cuando la extraccion de materiales pudiera ocasionar perjuicios á la conservacion de las fronteras marítimas ó á los intereses de la navegacion; entónces, y sólo entónces, exigía en debida forma la presentacion de instancias y acordaba si habia lugar ó no á la autorizacion demandada, autorizacion que solía renovarse anualmente. Segun establecía el uso y preceptuaban los textos legales, la concesion la otorgaba ó el Ministro de Marina ó el de Obras públicas, segun se tratara de extraer abonos marítimos y arenas conclúferas ó materiales de construccion.

El decreto de 2 de Diciembre de 1875, refrendado por los Ministros de Obras públicas, Marina y Hacienda, ha modificado profundamente la reglamentacion preexistente en esta materia.

Ha establecido la innovacion de gravar con un tributo la recoleccion ó extraccion de materiales de las riberas del mar.

Hasta ahora estos materiales, verdaderos productos del dominio público marítimo, se consideraban, segun los principios que le rijen, como bienes comunes á todos y susceptibles de ser apropiados por el primer ocupante; pero los considerandos del precitado decreto de 1875 los clasifican con bastante arbitrariedad, por cierto, como bienes muebles pertenecientes al Estado, y como tales, alienables á título oneroso.

Una vez establecida la percepcion de un derecho sobre los materiales que se extraigan de la zona de dominio público, claro es que procede constituir una vigilancia escrupulosa general y severa en toda la extension de la costa; lo que se toleraba desde tiempo inmemorial, se ha convertido, no en una infraccion, sino en un verdadero fraude que hay que evitar ó corregir; las peticiones ó instancias, exigidas raras veces, se han hecho necesarias; y las autorizaciones, que ántes no se otorgaban sino en casos especiales, son hoy indispensables.

La instruccion de los expedientes promovidos por las instancias para aprovechar materiales en la indicada zona, distintos de los abonos marítimos, está prescrito en el decreto de 2 de Diciembre de 1875.

La marcha que hay que seguir es la misma que para las ocupaciones temporales del domi-

nio público, á saber: exámen del asunto por los Ingenieros de Puentes y Calzadas, encargados del servicio marítimo, y su correspondiente informe, con la propuesta de las cláusulas y cánones que ha de imponerse al concesionario; comunicacion á los servicios interesados, y particularmente al de Marina; remision de lo actuado á la Administracion de dominios para que fije el impuesto ó tributo anual; por último, *decision prefectoral* si hay conformidad entre todos los servicios; decreto ministerial, en caso contrario, ó decision del Consejo de Estado cuando se manifiesten divergencias entre los Ministerios de Obras públicas y Hacienda, con motivo de la propuesta de una concesion graciosa que pueden hacer los Ingenieros por considerarla conveniente á los intereses generales.

Con la mira de simplificar el ímprobo trabajo que debía resultar de la aplicacion de las nuevas reglas, el decreto de 2 de Diciembre de 1875, en su artículo 7.º, encargaba á los prefectos la formacion de Reglamentos, en que se detallaran las condiciones á que debería sujetarse en las costas la extraccion de materiales y en los que, con toda claridad, se indicaron de antemano: los sitios en que sería prohibida; autorizada, mediante el pago de un tributo; gratuita, con autorizacion prévia, ó gratuita y enteramente libre.

A pesar de todo, en la práctica han surgido numerosas dificultades: por una parte, el desacuerdo entre los diferentes servicios ó ramos administrativos, ha retrasado ó impedido la formacion de esos reglamentos, y por otra, la tenaz oposicion ó la resistencia pasiva de algunas poblaciones y la imposibilidad de ejercer una vigilancia eficaz, los agentes de la Administracion de dominios ó los de puentes y calzadas, han imposibilitado hasta el presente el nuevo régimen.

La intervencion del Ministro de Obras públicas, ha sido de todo punto necesaria; bajo sus auspicios, se ha redactado una fórmula-tipo para el reglamento, que se ha remitido á los prefectos de los departamentos marítimos, con una circular aclaratoria, en 16 de Diciembre de 1880; además ha hecho entender al Ministerio de Hacienda, la necesidad de encargar á los agentes de Aduanas (distribuidos en gran número por el litoral), auxiliados por los de Guerra, Marina y Obras públicas, de la vigilancia sobre la extraccion de materiales, con objeto de que se cumpla el decreto de 2 de Diciembre de 1875.

Abonos marítimos.—La extraccion de materiales útiles para la agricultura, por cuanto

pueden beneficiar las tierras, debe reglamentarse ulteriormente por un decreto especial. Hoy está sometido á reglas muy antiguas consignadas en una circular de 15 de Enero de 1858. Las autorizaciones al efecto, las concede el prefecto marítimo ó el Jefe del servicio marítimo del Distrito, previo informe de los Ingenieros de puentes y calzadas.

Aunque la extraccion de estos productos ha sido siempre gratuita, parece que debería ser gravada con un impuesto, si ha de mantenerse el espíritu del decreto de 2 de Diciembre de 1875. La legislacion vigente, muda sobre este particular, no se opone tampoco á ello. Por lo tanto, parece inevitable y próxima la extension del régimen fiscal, aplicado al dominio público marítimo, desde la promulgacion de la ley de presupuestos de 20 de Diciembre de 1872.

Hierbas marinas.—La recoleccion de hierbas marinas denominadas *goemon*, *sart varech*, plantas barrilleras, segun las localidades, tambien está sometida á prescripciones especiales. El derecho exclusivo á su extraccion, sea para la formacion de abonos, sea para la fabricacion del carbonato de sosa, le han disfrutado desde inmemorial las municipalidades del término en que se daban.

Pero ese derecho no se refiere sino á su aprovechamiento; los Municipios no hubieran podido convertir esas plantas en objetos de tráfico, ni entre sí, ni con un tercero.

Los textos legales referentes á esta materia (Ordenanza de 1681, Declaraciones reales de 30 de Mayo de 1731 y 30 de Octubre de 1773), consagran el expresado derecho de usufructo en favor de las municipalidades; solamente regulan su ejercicio en lo que se concierne á la época en que ha de hacerse la recoleccion, del modo de efectuarla, y tiempo que ha de invertirse en ella.

La reglamentacion actual procede de un decreto ley de 9 de Enero de 1852 sobre la industria de la pesca, que derogó las disposiciones anteriores sobre la materia; y anunció que serían reemplazadas por otras que se decretarían para cada distrito ó barrio marítimo (artículo 3.º).

Estos reglamentos se publicaron en 4 de Julio y 6 de Setiembre de 1853. Distinguen en las indicadas plantas las circunstancias relativas á su posicion; es decir, si han sido arrojadas á la playa por las olas, si están ó no adheridas á rocas que se descubren en las mareas, etc.

Los Alcaldes de los municipios correspondientes, bajo la inspeccion de los Prefectos, marcan los días para la recoleccion, dentro

del periodo prefijado, y toman las medidas de policia que juzgan necesarias para el orden en que debe hacerse.

(Se continuará.)

PARTE OFICIAL.

23 de Noviembre.—(*Gaceta* de 9 de Diciembre).—*Fomento.*—Real orden declarando improcedente una demanda presentada en nombre de D. Benito Otero y Rosillo contra una Real orden del Ministerio de Hacienda relativa á prórroga para la terminacion de las obras de un varadero en el puerto de Santander.

4 de Diciembre.—(*Gaceta* del 9).—*Fomento.*—Real orden declarando improcedente una demanda presentada en nombre del Sindicato de riegos de la huerta de Alicante, contra una Real orden del Ministerio de Fomento, que revocando un acuerdo del Gobernador de la provincia, declaró que D. José Rojas tiene derecho á que se le reintegre de cierta cantidad por el susodicho Sindicato.

SUBASTAS.

OBRAS NUEVAS.

En 22 de Diciembre.—(Provincia de Burgos).—De las obras de la carretera provincial de Burgos á la Pinza por Arroyal, trozo 3.º de la primera seccion. Presupuesto de contrata, 44.245 pesetas 36 céntimos.

En 30 de idem.—(Provincia de Granada).—De las obras de la carretera provincial de Málaga á Velez-Málaga, por el puerto de Cómpeta, trozo comprendido entre Agroa y el límite del término de Arenas del Rey. Presupuesto, 29.350 pesetas 27 céntimos.

En 3 de Enero.—(Provincia de Santander).—De las obras de los trozos primero al cuarto de la seccion de carretera de Saja á Reinosa, que forma parte de la de Cabezon de la Sal y Reinosa. Presupuesto, 489.336 pesetas 51 céntimos.

En idem id.—(Provincia de Guadalajara).—De las obras del trozo primero de la carretera de Brihuega á la de Perales de Tajuña á Albores. Presupuesto, 97.651 pesetas 3 céntimos.

En 8 de idem.—(Provincia de Toledo).—De las obras de la carretera de Toledo á Avila, trozo 6.º al 8.º, ó sea de Maqueda al confin de la provincia de Madrid. Presupuesto, 2.237.350 pesetas 32 céntimos.

En 15 de idem.—(Provincia de Málaga).—De las obras de la carretera de Ronda á San Pedro de Alcántara. Presupuesto, 179.705 pesetas 19 céntimos.

En idem id.—(Provincia de Córdoba).—De las obras de la carretera de Villanueva del Duque á Fuente-Ovejuna, seccion de la estacion de Peñarroya á Fuente-Ovejuna. Presupuesto, 374.483 pesetas 97 céntimos.

En idem id.—(Provincia de id).—De las obras de la carretera de Villanueva á la estacion de Belalcázar por Hinojosa, seccion de Villanueva del Duque á Belalcázar. Presupuesto, 578.445 pesetas 28 céntimos.

En idem id.—(Provincia de Huesca).—De las obras de la carretera de Barbastro á la frontera francesa, seccion de Campo á El Rum. Presupuesto, 4.204.349 pesetas 65 céntimos.

En 19 de idem.—(Provincia de Granada).—De las obras de la carretera de Armilla á Alhama, trozo 2.º y 5.º. Presupuesto, 4.386.882 pesetas 3 céntimos.

ACOPIOS DE CONSERVACION.

En 8 de Enero.—(Provincia de Soria).—Carretera