

	Pesetas.
Hemos calculado, pues, que el producto de la explotación ascendía á la cantidad de.	1.059.500'00
Luego los gastos de explotación y conservación ascenderán á.	423.800'00
RENDIMIENTO Ó PRODUCTO LÍQUIDO É INTERÉS DEL CAPITAL INVERTIDO.	

	Pesetas.
Después de las cifras que acabamos de exponer, fácil nos será apreciar el rendimiento que dará este ferro-carril, pues que ascendiendo el producto total á.	1.059.500'00
y los gastos de explotación y conservación á.	423.800'00
el rendimiento ó producto líquido que resultará como á utilidad de este ferro-carril, será de.	635.700'00
y ascendiendo á 3.958.225'73 pesetas el presupuesto total de gastos necesarios para el establecimiento del mismo, el capital invertido obtendrá un interés de 16'06 por 100.	

CONCLUSION.

Al finalizar esta Memoria no podemos menos que repetir para que quede consignado:

1.º Que si hemos estudiado y apreciado, cual se debe, todo cuanto ha sido necesario para obtener las buenas condiciones del trazado y demás partes constituyentes de esta corta línea, también hemos apreciado, pero muy modestamente, la parte relativa al movimiento que obtendrá la misma, al objeto de que nuestros cálculos no puedan resultar equivocados.

2.º Que nuestro deseo, más bien que el lucro, es de ser útil en algo á nuestra querida patria, introduciendo en ella los ferro-carriles de montaña, sistema Riggengbach, que tan beneficiosos han de ser en nuestro país, conforme hemos manifestado en el final de los artículos 3.º y 4.º; y con mucha más razón deseamos plantearlos, porque fuimos ya de los primeros que contribuimos al establecimiento de los del sistema ordinario en Cataluña, desde el año 1846.

3.º Que para el establecimiento de este ferro-carril no pedimos subvención, pues bastará se nos conceda la exención de derechos de arancel á los efectos y material que debe importarse precisamente del extranjero, y conforme vienen expresados en el estado del artículo anterior, ó sea el 24 de esta Memoria.

4.º y último. Que creemos haber cumplido perfectamente, presentando cuantos datos nos ha sido posible para justificar este proyecto.

Barcelona 1.º de Setiembre de 1880.

JOAQUIN CARRERA Y SAIROL.

CONSIDERACIONES

SOBRE EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO

POR

M. BECHMANN,

Ingeniero de Puentes y Calzadas

Y

LICENCIADO EN DERECHO.

(Conclusion).

CAPÍTULO VI.

REPRESION DE FALTAS COMETIDAS EN LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO.

Segun se ha manifestado, el dominio público marítimo está sometido al régimen de la Superintendencia de Caminos y Carreteras. El decreto de 10 de Abril de 1882 ha hecho extensivas «á los puertos marítimo-comerciales y á las obras en el mar» las disposiciones del título 40 del decreto de 16 de Diciembre de 1811.

Hay, por lo tanto, que reprimir las faltas que se cometan sobre la conservación y policía de los puertos, con estricta sujeción al indicado código.

Las sumarias se redactan en los términos análogos á los referentes al servicio de vías ordinarias; se sujetan á las mismas formalidades de prueba, registro, timbre, y en una palabra, á iguales trámites.

Los agentes encargados de la policía de los puertos y de las fronteras marítimas, debidamente juramentados, pueden formarlas; los Condutores de Puentes y Calzadas y los Oficiales de puertos, cada uno en su respectiva circunscripción, á veces hacen constar las infracciones, debiendo citarse además los Síndicos de la marinería, los gendarmes de las brigadas centrales ó que dependen del servicio marítimo, y por último, los comisionados de aduanas, cuyas atribuciones llegarán á tomar gran importancia cuando se les confiera de un modo regular el

servicio de vigilancia relativo á la extraccion de materiales de la zona de dominio público. Los mismos Ingenieros de Puentes y Calzadas pueden incoar el expediente; pero esta atribucion raras veces la ejercitan.

Preciso es tener en cuenta que la competencia de los diversos agentes indicados en el párrafo anterior, salvo la de los gendarmes, es limitado y correlativa en sus atribuciones en materia de vigilancia y policía; por lo que, si salen de su esfera de accion lo que actúen, reviste el carácter de nulidad y no tiene valor alguno sino bajo el aspecto de la consignacion de tal ó cual hecho.

Esto ocurriría, por ejemplo, si un Conductor de Puentes y Calzadas procediese contra un capitán de buque por el hecho de largar una amarra ó usar á bordo de petróleo, ó si un oficial de puerto entendiase en la extraccion de materiales sin autorizacion previa llevada á efecto en una playa vecina á la entrada de un puerto. En otros casos, v. gr., en cuanto se refiere á la policía de los muelles, las atribuciones de los Conductores y de los Oficiales de puertos se confunden, y tanto unos como otros tienen competencia para formar el proceso.

Los Comisarios y otros agentes análogos de la policía municipal tienen algunas veces que denunciar faltas de carácter especial, como las relativas á la libertad y seguridad de la circulacion sobre vías urbanas anejas á un puerto. Este caso queda excluido del presente estudio.

Casos de urgencia.—Segun el artículo 113 del decreto de 16 de Diciembre de 1811, el subprefecto puede ordenar inmediatamente á los causantes la reparacion de los perjuicios que hayan ocasionado, ó ejecutarla á su costa cuando se trate de degradaciones en las obras, ó cuando la falta consista en depositar estiércol, inmundicias ú otras sustancias nocivas.

Además, en ciertas circunstancias, los Oficiales de puerto tienen el derecho de hacer cortar las amarras que no se quieran largar y á bordo de los buques, tomar por cuenta y cargo de los infractores las medidas para la maniobra, practicando á su costa los trabajos necesarios sin ninguna formalidad previa; tambien tienen la obligacion de hacer desaparecer el obstáculo ó escollo que forma un buque sumergido en una canal á la entrada de un puerto mediante una simple declaracion de la autoridad marítima; y si son injuriados, amenazados ó maltratados en el ejercicio de sus funciones, tienen el derecho de exigir el arresto provisional del culpable á condicion de incoar inmediatamente el proceso.

Excusas legales. Prescripcion.—El infractor de un precepto cualquiera puede incoar en su defensa, á fin de eludir el castigo (no la indemnizacion, que es exigible siempre), la *necesidad*, que ha de referirse solamente á un hecho accidental y momentáneo; así, por ejemplo, el depósito de tal ó cual materia, prohibido sobre los muelles de un puerto, no puede originar condena si se prueba que ha habido *necesidad* de efectuarle por estar el buque en inminente peligro de irse á pique; la *fuerza mayor* en el caso, v. gr., de que un buque, juguete de una tempestad, causara averías en las obras de un puerto á pesar de los esfuerzos del capitán y de la tripulacion; y por último, la *prescripcion*, por cuanto el Consejo de Estado equipara las infracciones en qué entiende la Superintendencia general de Caminos á las de policía bajo el punto de vista de la accion pública. Pero hay que observar que la indemnizacion ó reparacion de los perjuicios causados no prescribe nunca, segun la jurisprudencia establecida por la decision del Consejo de Estado de 13 de Mayo de 1836, 19 de Abril de 1844 y 9 de Agosto de 1851; y que las infracciones continuas deben perseguirse en gracia del interés permanente de la viabilidad, cualquiera que sea el periodo de tiempo transcurrido desde que empezaron á cometerse.

Sancion penal.—Las penas en que incurren los infractores consisten casi siempre en multas, cuyo importe está consignado en los textos que para la represion se invocan.

Varían desde 25 á 500 francos cuando se aplican los artículos 6 y 7 del título 4.º, libro 4.º de la Ordenanza de Agosto de 1861, relativa al lastre ó deslastre durante la noche; la Ordenanza de 4 de Agosto de 1731, que castiga el acto de arrojar piedras ó escombros en las aguas de un puerto; la decision del Consejo de 24 de Junio de 1777, que se refiere á depósitos no autorizados ó de excesiva duracion.

Las multas varían entre 16 y 300 francos (en virtud de la ley de 23 de Marzo de 1842) en todos los casos en que los antiguos reglamentos dejaban la apreciacion de su importe ó cuantía al arbitrio del Juez. Pueden citarse como ejemplos, los actos penados en la ordenanza de Agosto de 1681, como el amarrar buques á objetos distintos de los norays y argollas, el abandono de mercancías sobre los muelles más de tres dias, el no dar aviso de la entrada de un buque al Oficial del puerto, etc.

Las multas, aunque superiores á 16 francos, no podrán exceder de 50, cuando se refiere al acto de no haber acusado por una boya la

situacion de un ancla; de que no haya marineros á bordo de un buque; de que un barco inútil no sea desguazado ó desecho, y el de cargar ó descargar materias deleznales sin interponer entre el buque y el muelle un lienzo ó un encerado.

La declaracion de haber efectuado el lastre, es de todo punto necesaria, so pena de una multa variable entre 16 y 20 francos.

Además de la multa, los infractores tienen que pagar las *décimas*, los gastos del proceso y la reparacion del daño ó los de oficio que al efecto se hubieren hecho por el oficial de puerto.

La cobranza de estas diversas partidas no está exenta de dificultades, porque los capitanes y patrones de buques, no teniendo domicilio fijo, podrían eludir todo procedimiento de apremio, sobre todo si son extranjeros. La falta de sancion penal haría la represion ilusoria si no se tomaran las precauciones oportunas.

Con este fin, el artículo 40 del reglamento de 1867 dispone que, cuando se causen gastos de oficio que deban satisfacerse por el capitan de un buque, ó que esté en tramitacion un proceso del que pueda resultar la condena y resulta consiguiente, el buque no puede abandonar el puerto sin prestar la suficiente fianza para responder á las resultas.

La circular del Ministro de Obras públicas de 26 de Diciembre de 1879 ha generalizado este procedimiento; las disposiciones prefectorales, dictadas para su cumplimiento, preceptúan que se dé aviso de cualquier proceso incoado al Oficial de puerto con el fin de que retenga el buque y no le dé salida hasta que el *infractor* consigne en la caja del preceptor la cantidad necesaria para cubrir su responsabilidad.

A las referidas órdenes prefectorales acompaña un estado, que consigna las sumas que deberán consignarse en cada caso. Si no hubiera perceptor ó cajero en la localidad, la citada suma puede entregarse al agente encargado de la sumaria, quien á su vez deberá remitirla á su destino dentro de tercero dia.

Además el infractor deberá domiciliarse en el departamento; á falta de ese requisito, las notificaciones que procedan se les dirigirán á la Alcaldía correspondiente al sitio en que haya cometido la falta, y serán válidas.

En varios casos los antiguos reglamentos, restablecidos por las leyes de 19 y 22 de Julio de 1791, y textos posteriores relativos á la represion de infracciones en asuntos concernientes á la Superintendencia general de Caminos, no consignan expresamente ninguna pena. El de-

creto del Consejo de 24 de Junio de 1777 contiene taxativamente preceptos y prohibiciones, cuyo objeto es garantizar la seguridad y libertad en la navegacion; pero no están consagrados por la sancion penal correspondiente.

En estos casos, lo que procede es que el Consejo prefectoral, asesorado por el juicio seguido en debida forma, se limite á pronunciar la sentencia en que se declare la obligacion de pagar las costas y la indemnizacion de daños y perjuicios, si los hubiera (Consejo de Estado, 28 de Diciembre de 1858).

A veces se ha intentado castigar con más severidad, fundándose en los artículos 471 y 474 del Código penal é invocando la competencia de los Tribunales de policía; pero la jurisprudencia sentada en este punto condena el indicado procedimiento.

Entre las infracciones que no tienen sancion penal se ha querido incluir la desobediencia del capitan de un buque á los agentes de la Administracion negándose á extraer un barco sumergido por su culpa en la canal de un puerto y que constituyera un peligro para la navegacion.

Llevado ante el Consejo de Prefectura sería condenado sin duda alguna, dicen; pero no se le podría imponer ninguna multa y solamente tendría que satisfacer las costas de oficio y los gastos hechos por la Administracion para la rehabilitacion de la canal.

Más aún: si los referidos gastos excediesen del valor del buque encallado ó sumergido, entienden algunos que el capitan del buque quedaría exento de toda responsabilidad abandonándole con su flete, en virtud del artículo 216 del Código mercantil.

Hasta hoy la jurisprudencia establecida rechaza semejantes pretensiones.

El no haber hecho desaparecer los obstáculos suscitados á la navegacion, á pesar de haberse otorgado tiempo suficiente al efecto, se considera (por ampliacion quizás demasiado lata), como una infraccion del artículo 3.º del decreto del Consejo de 24 de Junio de 1877, el cual «ordena á todos los colindantes marineros y demás, extraer las piedras, tierras, maderas, postes, restos de embarcaciones ú otros obstáculos que originen en el cáuce ó márgenes de los ríos». El citado artículo 116 del Código mercantil; á pesar de su ambigüedad, no puede invertirse para la exencion de responsabilidades; «porque no podría oponerse al Estado en contra de la jurisdiccion administrativa ni dispensar al infractor de los gastos para hacer desaparecer el obstáculo».

Cuanto antecede se refiere á las infracciones previstas y reglamentadas en los antiguos textos sobre la Superintendencia general de Caminos confirmadas por el artículo 29 de la ley de 19 y 21 de Julio de 1791, y á las que han originado disposiciones posteriores en la nueva legislación.

¿Podrán aplicarse las mismas reglas cuando se trate de infracciones de reglamentos de policía ó de providencias prefectorales sobre el mismo punto?

Para contestar á esta pregunta conviene hacer una distincion: si el precepto infringido forma parte integrante de algun antiguo reglamento de la Superintendencia general de Caminos ó si real y verdaderamente es una aplicacion del mismo, entónces no hay duda alguna de que la falta, estando prevista y penada en los antiguos textos legales, puestos en vigor posteriormente, en la forma debida, no puede caer bajo la jurisdiccion del Consejo de prefectura. Pero la competencia de este Tribunal no es absoluta, como en los casos examinados anteriormente; y el Tribunal que entiende en las cuestiones de policía puede conocer en la misma falta y aplicar la pena que marca el artículo 471 del Código para las infracciones de reglamentos hechos por las autoridades administrativas.

La primera de las dos jurisdicciones puede estatuir sobre el fondo y pronunciar la condena: en ese caso termina su mision y no puede intervenir nuevamente en virtud del principio *non bis in idem*. En caso de duda ó cuando surja un conflicto sobre competencia de jurisdiccion, debe entender el Consejo de Prefectura.

Conviene añadir que en tésis general se deberá acudir al Consejo de Prefectura cuando las faltas estén previstas y penadas, tanto por los antiguos reglamentos como por las nuevas disposiciones; en razon á que la Administracion debe aprovechar los medios de represion que le proporciona la legislación vigente.

Si se tratara, por el contrario, de la infraccion de preceptos recientemente establecidos en los reglamentos de policía de los puertos ó en órdenes dictadas por los Prefectos, la sancion no podría ser otra que la correspondiente á su naturaleza, y el Consejo de Prefectura sería de todo punto incompetente para entender en ella.

Así es que la jurisdiccion administrativa no tiene que conocer en las faltas relativas á depósitos de lastre, precauciones contra incendios, limpieza de los muelles, etc.

La multa de 1 á 5 francos, solamente aplicable á estos casos, es tan exigua, que á veces es ménos onerosa que la observancia de las dispo-

siciones establecidas; máxime cuando es sabido que el artículo 474 del Código penal, que castiga la reincidencia con tres dias de arresto, apenas se ha aplicado por los Jueces de paz alguna que otra vez.

De los anteriores párrafos se desprende la conclusion de que los agentes encargados de la conservacion y policía de la zona de dominio público se hallan á veces en situaciones falsas y difíciles: en efecto, estando encargados de prevenir, impedir ó corregir las infracciones de reglamentos ó disposiciones vigentes, no se les oculta que al entender en ellas los Tribunales, pueden quedar aquéllas, si no impunes, castigadas con penas irrisorias.

En estas condiciones, ¿qué autoridad, qué prestigio, qué influencia pueden tener?

¿Habrá que extrañarse de que los infractores se burlen de los reglamentos y menosprecien á los agentes encargados de su ejecucion?

«En una época en que se tiene á vanagloria velar por la conservacion del dominio público, es difícil comprender la inercia de la Administracion central en esta materia, poseyendo un instrumento legislativo que con tanta regularidad funciona.» (Serrigny, *de la Competencia*, 2.^a edicion, 1852.)

Sobre este punto, al parecer, se ha llamado la atencion del legislador, y en varias leyes de época reciente, se notan ya claros indicios que denotan la tendencia hácia una represion más severa y más eficaz.

El artículo 1.^o de la ley de 18 de Junio de 1870, castiga con una multa variable entre 16 y 3.000 francos las infracciones á los reglamentos, ó disposiciones que se refieren al embarque y desembarque de materias que puedan causar perjuicios; la que en caso de reincidencia, dentro del periodo de un año, podrá elevarse al duplo ó tenor de lo prescrito en el artículo 5.^o la misma ley, sin perjuicio del arresto de tres dias por lo ménos.

La ley de 1879 para la proteccion del valizamiento marítimo, castiga severamente á los que desplacen, degraden, destruyan ó causen daño alguno en las luces flotantes, boyas ó valizas.

Si el daño hubiere sido en virtud de una causa fortuita, el causante debe hacer la declaracion correspondiente en el primer puerto de Francia en que haga escala, so pena de arresto por 10 dias y multa variable entre 50 y 200 francos (art. 3.^o). Si por el contrario, hubiera sido intencional, la pena consistirá en prision durante un tiempo comprendido entre seis meses y tres años y multa entre 100 y 500 francos, sin per-

juicio de la reparacion consiguiente. La reincidencia, dentro del plazo de un año, podrá duplicar el período de arresto (art. 7.º)

Esta última ley establece asimismo que las diligencias para el castigo de las infracciones podrán hacerse por los Ingenieros encargados del servicio marítimo, quienes tendrán el derecho de exponer los hechos ante los Tribunales correccionales y de policía y de ser oídos para apoyar sus conclusiones: innovacion excelente y que debería ampliarse haciendo más extenso el campo de su aplicacion práctica.

Cuando esa nueva tendencia se acentúe, ocasionará probablemente la revision completa de los textos legales, por los que se exige cuanto hace referencia al dominio público marítimo y á la Superintendencia general de Caminos; codificación á que el Ministerio de Obras públicas debe aspirar con empeño.

Hora es ya de que se renuncie á un conjunto de reglas añejas é incoherentes, legadas por otras generaciones, y cuya letra y espíritu ha tenido que violentarse á veces para hacerlos aplicables á nuestro tiempo, en que tan prodigiosa importancia han adquirido las comunicaciones y cuanto se refiere al ramo de Obras públicas.

Algun día se invocarán los principios jurídicos sobre la materia para hacer una legislación útil y duradera, resumiendo en un cuerpo de doctrina homogéneo reglas y prescripciones claras y precisas, y se formará, en fin, un verdadero Código que haga la misión de la Administración de Obras públicas más segura, más fácil y más digna al mismo tiempo.

FIN.

En los números 18 y 19 publicamos la Memoria en que el Ingeniero D. Mauricio Garran daba cuenta á la Direccion general de Obras públicas de los proyectos estudiados y de las obras que había dirigido en el puerto de Barcelona en los 18 años que lo había tenido á su cargo.

A pesar de la concision con que está escrita la Memoria, puede seguramente conocerse el conjunto é importancia de los estudios practicados y de las obras construidas con sujecion á los proyectos, cuyo exámen razonado se había hecho á su tiempo, y del cual se dedujo la conveniencia de su aprobacion; así como la experiencia ha confirmado despues el acierto con que se habían propuesto las construcciones.

Debe observarse como una de las circunstancias más notables de la inteligencia, del orden y del acierto con que se había procedido en las construcciones de obras costosas, difíciles y variadas, que todas se han llevado á cabo sin necesidad de reformas en los proyectos, ni de aumentos en los presupuestos. De manera que habiéndose proyectado obras por valor de pesetas 15.352.671, se han ejecutado por la cantidad de 11.713.611, y las que de estos proyectos quedaban el año anterior por ejecutar tienen valor, segun dicha Memoria, de 1.513.396, resultando que no sólo no han sido precisos presupuestos adicionales, sino que por el contrario, se ha obtenido una economía de 2.125.664 pesetas.

Habiendo pasado á informe dicha Memoria á la Seccion de Puertos de la Junta Consultiva y en vista de su dictámen, se expidió en 21 de Noviembre último la Real orden siguiente:

«En vista de la Memoria presentada por el Ingeniero Jefe de primera clase D. Mauricio Garran, en la que hace constar el notable resultado obtenido en las obras del puerto de Barcelona durante los diez y ocho años en que ha sido director de ellas; y en vista del laudatorio informe de la Seccion 4.ª de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en el que considera á dicho Ingeniero acreedor á una señalada distincion que sirva de recompensa de sus largos y honrosos servicios y á la vez de estímulo á los demás Ingenieros de Caminos, S. M. el Rey (Q. D. G.), conformándose con lo propuesto por la Direccion general de Obras públicas, de acuerdo con el citado dictámen, y teniendo presente que el Sr. Garran es ya Comendador de la Orden de Isabel la Católica, ha tenido á bien disponer se le signifique á ese Ministerio del digno cargo de V. E., como de su Real orden lo verifico, para una gran cruz de la misma orden.»

LA AGRICULTURA

EN SUS RELACIONES CON EL RÉGIMEN DE LAS AGUAS PÚBLICAS.

Es tal la importancia de la industria agrícola y tal la influencia de su desarrollo en el poder de las naciones, que se la designa separada-