

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

BOLETÍN

AÑO DE 1894.

Madrid 30 de Octubre.

NÚM. 30.

PLAZAS ESPAÑOLAS EN AFRICA

PLAN DE PUERTOS, FAROS Y VALIZAS

(Continuación.)

Tal vez en lo futuro adquiriera una importancia grande la bahía de Alhucemas; pero en el presente momento y en lo referente al puerto por el cual comunica la plaza con la Península, se expondrán las mismas consideraciones ya expresadas en los renglones anteriores al tratar de Vélez. Las obras marítimas que deberán hacerse en Alhucemas han de ser muelles de atraque, gruas de carga y descarga, etc., etc., cuyas obras ó el puerto en que se intenta que radiquen debe declararse de *interés general*, eso es evidente; pero como antes se ha dicho, estas construcciones no han de tener un carácter extenso y como se han de limitar á servicios propiamente militares, deberán proyectarse, construirse y conservarse por el Ministerio de la Guerra.

Lo mismo en Vélez de la Gomera que en Alhucemas, la comunicación entre los dos Peñones y las costas de España es de absoluta necesidad patria, y como ineludible consecuencia, de *general interés* lo que á los fondeaderos ó mal llamados puertos de ambas plazas se refiere; pero es además evidente que las obras marítimas que en ellos se

lleven á cabo no tienen las condiciones precisas á los puertos que están ó deben estar bajo la gestión del Ministerio de Fomento, no tan solo por las razones antes indicadas, que en absoluto no son decisivas, sino porque tales surgideros en que anclan los barcos no son realmente de *dominio nacional* mientras no se posean las costas que por el lado del continente africano los dominan, ni en tales aguas de que se viene tratando tampoco puede verificarse el *uso público*, expuestas á la constante agresión de los moros. Por ahora, y mientras las circunstancias no varíen, no pueden incluirse ni Vélez ni Alhucemas en un plan de puertos de carácter civil y de uso universal; en ambos puntos no es libre ni el mar ni sus riberas, que realmente se hallan como en constante estado de sitio.

Puerto de Melilla.—Situada la plaza de Melilla al E. del cabo Tresforcas, en el trozo de costa que arrancando del extremo oriental de su frente marcha para el S. y vuelve después para el E. hasta el cabo del Agua, ocupa la población antigua un peñón unido á tierra por un istmo de unos ochenta metros de longitud y casi de la misma anchura.

Al redoso del peñón citado y por su lado meridional existe un fondeadero para faluchos y vaporcillos y muelles y

rampas adosadas á la muralla y entrada de la ciudad, para las cargas y descargas.

El peñón casi aislado constituye el primitivo recinto de la plaza, y en la parte de tierra firme, por decirlo así, existen otros dos recintos y numerosas fortificaciones, barrios nuevos también y algunos de reciente edificación: tanto la parte urbana de la plaza como el campo que se extiende hasta tres kilómetros alrededor de los muros exteriores, campo que es territorio español, están defendidos por murallas, baluartes y por fuertes avanzados, que no es necesario nombrar.

La posición geográfica de Melilla ó de su reducido fondeadero ó puerto actual, es la siguiente: 35°, 17', 40'' de latitud N. y 3°, 15, 55° de longitud oriental con referencia al meridiano de San Fernando. La población de la plaza en circunstancias ordinarias no ha pasado de unas cuatro mil almas, incluyendo la guarnición y los penados; pero pudiendo ser muy diversas las fuerzas militares que la guarnecen, originan en su población variación extraordinaria y en el momento actual en Melilla (1) habrá muy cerca de 28.000 almas, á causa de la acumulación de tropas á que las circunstancias han dado lugar.

Hasta hace pocos años, Melilla sólo tenía una importancia meramente militar; pero en los últimos tiempos ha adquirido valor comercial á causa de que su puerto es el único legalmente habilitado para la importación y exportación en la costa N. de Marruecos, y el movimiento mercantil ha alcanzado proporciones que algunos califican de pro-

digiosas, importándose productos coloniales y mercancías de fabricación española, y exportándose ganado y granos que llegan á la ciudad conducidos por grandes caravanas y son procedentes del fértil valle del Muluya ó vienen por la vereda de Tafersit del otro lado de la divisoria, de la parte del imperio marroquí, cuyos valles forma la cabecera de la cuenca del Atlántico en las inmediaciones de Theza. Se ve, en consecuencia, que el puerto de que se trata, no tan sólo tiene un objeto ó un fin militar, como es el abastecimiento y comunicación de una plaza y campo fortificado, abastecimiento que se hace en parte desde las costas de la Península, sino que por la marcha de los sucesos, por el progreso de los tiempos, en Melilla tiene que atenderse al problema del cambio comercial ó civil, el cual ha de ir y debe procurarse por parte de España que vaya cada vez en mayor aumento. Cualquiera de los dos aspectos bajo los cuales se mire la cuestión da á ésta una importancia suma, y unidos ambos originan el que deba considerarse como de capital interés lo que sea referente á este puerto.

Establecidas las precedentes consideraciones, se expresará que no hay puerto en Melilla. Los barcos de débil calado fondean al S. de la plaza, y no se atracan á los muelles que al pie de las murallas se han construido por el ramo de Guerra; el embarque y desembarque se hace casi siempre por medio de gabarras; los faluchos y vaporcillos que allí fondean, están seguros mientras reinen vientos y mares del poniente, á los que da amparo la costa tendida de S. á N.; pero así que se presentan mares del primer cuadrante, los vientos llamados levantes, tan

(1) Diciembre 1898.

frecuentes y violentos en el Mediterráneo, las embarcaciones se ven comprometidísimas y tienen que dejar, si pueden, el fondeadero; la marejada impide el barquear y abordar los muelles de la plaza, que como consecuencia queda aislada de la Península, y el aislamiento puede prolongarse por varios días mientras reine el levante, que suele predominar en invierno y primavera.

(Se continuará.)

CONCURSO DE LOS DIQUES SECOS DE CARTAGENA Y CÁDIZ

Ante el Consejo de la Marina se celebró el día 10 del corriente mes de Octubre el concurso para adjudicar la construcción de dos diques secos de carena, uno en el arsenal de Cartagena y otro en el de la Carraca.

El acto dió principio leyendo el señor Secretario el decreto de 2 de Abril de 1894, publicado en la *Gaceta* del día 4, referente á las bases del concurso.

Con arreglo á ellas, el Sr. Presidente manifestó que los concurrentes podían hacer durante media hora las preguntas y observaciones que estimaran procedentes.

El Sr. Pozi, proponente para el dique de la Carraca, pidió la palabra, y una vez que le fué concedida, manifestó: que su observación tenía por objeto exponer una duda y dirigir un ruego al Consejo. Según el art. 5.º del Real decreto de 27 de Febrero de 1852, que era aplicable á este concurso y que acababa de leer el Sr. Secretario, había un caso en el cual se dice que la Administración

podrá secuestrar los bienes al proponente hasta cubrir las responsabilidades probables si aquella no alcanzare (la fianza provisional). Mi duda, dijo el Sr. Pozi, es la siguiente: ignoro, porque las bases del concurso no lo dicen, si pueden concurrir ó no los extranjeros; pero en todo caso, si concurren y se aceptan sus proposiciones ¿cómo podría aplicarse á los extranjeros la prescripción que acabo de recordar? De mí sé decir que todo el mundo sabe quién soy, que mis bienes pueden ser secuestrados, porque al presentar la proposición me someto á la ley. ¿Puede hacerse lo mismo de un extranjero del cual nada se sabe y cuyos bienes, si los tiene, radican en el extranjero? Yo someto esta observación al Consejo y le suplico que tenga en cuenta la diferente gravedad del compromiso que contraemos los españoles al venir aquí para acudir al llamamiento hecho en la *Gaceta*.

El Sr. Presidente concedió la palabra al Sr. Asesor del Ministerio de Marina, el cual manifestó, que no habiendo prohibición alguna en las bases del concurso para admitir proposiciones de extranjeros, y siendo costumbre en el Ministerio de Marina el admitirlas, lo serían esta vez si se presentaban.

El Sr. Pozi hizo constar que resultaba confirmada su opinión de que los extranjeros podían entrar en el concurso sin quedar sometidos á todas las prescripciones y bases de aquél. Suplicó que se hiciera constar en el acta su protesta y el Presidente manifestó que se haría constar.

Acto seguido el Sr. Navot, proponente al dique de Cartagena, pidió y obtuvo la palabra para pedir que se haga constar en cada proposición no sólo el nombre de los proponentes, si-