

## APUNTES HISTÓRICOS

LA NAVEGACIÓN EN EL RÍO DUERO <sup>(1)</sup>

## IV

## Convenios con Portugal

Hasta el año 1835 no se formalizó el primer Convenio entre Portugal y España que reglamentara la navegación en el río Duero, tanto en su tramo fronterizo como en el exclusivamente portugués. El Reglamento y Tarifa de 1841, que fueron consecuencia de dicho Convenio, establecieron normas muy detalladas para la ejecución del mismo, las cuales estuvieron en vigor, lo mismo que las del Convenio, hasta que se inició la explotación del ferrocarril de Madrid a Lisboa en cumplimiento de lo establecido en el art. 5.º del Tratado entre España y Portugal para facilitar las comunicaciones entre ambos reinos ratificado en Lisboa el 12 de julio de 1866. En ese artículo 5.º se especificaban, además, las reglas que, a partir de la fecha en que empezaran a circular trenes por la línea de Madrid a Lisboa, habían de observarse en la navegación por los tramos fronterizo y portugués del río Duero.

Poco tiempo después de la ratificación del Tratado antes mencionado, el 20 de noviembre del mismo año, se ratificaron, en Lisboa también, los dos anejos al Tratado de Límites de 29 de septiembre de 1864; el primero de estos anejos se refería a los ríos limítrofes entre ambas naciones, y en él se declaraba que por tales ríos podían navegar libremente los pueblos de una y de otra, con respeto, naturalmente, de los Convenios y pactos existentes.

Desde aquel año hasta 1897 no volvieron a ocuparse ni a preocuparse, tanto España como Portugal, en el terreno oficial o diplomático, de la navegación en el río Duero. En 1.º de febrero y, en 17 de abril de 1897 se cambiaron notas entre el representante de España en Lisboa y el ministro de Estado portugués, que tuvieron por resultado el acordar ambos Gobiernos la reglamentación de la explotación de los privilegios existentes para el servicio de transporte de viajeros o de mercancías en los ríos limítrofes, en la forma que se estableció en el Real decreto de 23 de abril de 1897.

El Convenio hispano-portugués, que publicó la *Gaceta de Madrid* del 17 de septiembre de 1912, se refiere única y exclusivamente a los aprovechamientos de agua para usos industriales en los tramos de los ríos que son fronterizos, sin que en él se haga la menor alusión a la navegación en los mismos, razón por la cual no tiene interés alguno para nuestro objeto.

Y, por último, muy recientemente, en agosto pasado, los Gobiernos portugués y español han firmado un nuevo Convenio que reglamenta el aprovechamiento hidroeléctrico del tramo fronterizo del río Duero, con algunas normas relativas a la navegación por él.

En lo que sigue expondré con algún detalle lo que

se refiere a los Convenios o Tratados de 1835, de 1841 y de 1866, que son los que tienen carácter histórico.

## A.—TRATADO DEL 31 DE AGOSTO DE 1835

Este Tratado fué redactado por el Duque de Palmella, ministro de Estado de Portugal, y por D. Evaristo Pérez de Castro y Colomera, ministro plenipotenciario de España en Lisboa. Le constituyen trece artículos.

En el 1.º se declara que la navegación en el río Duero, en su extensión navegable en aquella época o en la que llegara a serlo, es libre para los súbditos de ambas naciones sin restricción alguna especial que pudiera favorecer a los unos más que a los otros.

Por el 2.º las dos naciones se comprometen a mantener expedita, en la situación que se hallare, la navegación en el río Duero, cada una en su territorio, construyendo las obras que para ello fueran precisas, ocupándose, además, con toda eficacia de mejorar aquella navegación.

En el art. 3.º se consigna que tanto los derechos de navegación como el sistema de policía aplicable a ésta se regirán por tarifas y reglamentos que no establecerán diferencias de ninguna clase entre los súbditos de las dos naciones, de acuerdo con lo establecido para los países que gozan de las aguas de un mismo río.

En el siguiente artículo, esto es, en el 4.º, se establece que dos comisarios españoles y otros dos portugueses, nombrados por sus respectivos Gobiernos, constituirán la Comisión mixta que se encargará de formar la Tarifa y Reglamento a que se hace referencia en el artículo anterior.

En el 5.º se prescribe que dicha Comisión se reunirá dentro del mes siguiente a la fecha del canje de las ratificaciones del tratado y en el sitio que designarían los dos Gobiernos.

Por el art. 6.º se obligan éstos a no aumentar, sin previo acuerdo, el derecho de navegación que conste en la Tarifa, ni a imponer otro con cualquier denominación que grave la navegación.

Por el 7.º adquieren ambas naciones el compromiso de no conceder privilegios de ninguna clase para el transporte de viajeros y de mercancías por el Duero, permitiendo, por el contrario, toda competencia.

Por el 8.º Portugal se compromete a establecer en Oporto un depósito para los frutos y efectos procedentes de España que, en barcos portugueses o españoles, lleguen a dicha ciudad con destino a puertos de país extranjero o de España, frutos y efectos que, en el caso de ser depositados, pagarían al Gobierno portugués el único y módico derecho de depósito que existía en los puertos francos de Lisboa y de Oporto, y en caso de que se introdujeran en Portugal, pagarían los derechos de Aduana correspondientes a la nación más favorecida; caso en el cual no se cobraría el derecho de depósito.

El Gobierno español se obligaba por el art. 9.º a declarar puerto habilitado el embarcadero de La Fre-

(1) Véase REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, de 15 de agosto de 1927, página 311.

genada, en el cual los efectos procedentes de Portugal pagarían los mismos derechos que en los demás puertos de España.

En el art. 10 se establecía que en lo relativo al percibo de los derechos de Aduana y vigilancia del cumplimiento de las leyes fiscales cada Gobierno obraría con absoluta y completa independencia.

Por el art. 11 convenían las dos naciones en considerar como parte integrante del Convenio la Tarifa y el Reglamento que se mencionaban en los artículos 3.º y 4.º, una vez que fuesen aprobados por ambas partes contratantes.

El art. 12 establecía que el Convenio podría ser revisado y modificado a petición de cualquiera de los dos Gobiernos, cuando hubieran transcurrido veinticinco años desde la fecha de su ratificación.

Y en el art. 13 y último se fijaba el plazo de un mes como máximo, para canjear las ratificaciones del Tratado, formalidad que tuvo lugar en Lisboa el 31 de septiembre de 1835.

Por virtud de lo establecido en los artículos 3.º, 4.º y 5.º de este Tratado, se constituyó la Comisión mixta que había de fijar, de acuerdo con el espíritu y la letra de él, los derechos y las obligaciones de cada nación en todo lo que tuviera relación con la navegación en el Duero. Después de largas y empeñadas discusiones en las que intervinieron, por parte de España, D. José María Cambronero y D. José Díez Imbrechd, se llegó a ultimar el Reglamento y la Tarifa que se mencionan en aquellos artículos, y fueron aprobados por el Gobierno español en 10 de junio de 1836.

Antes de finalizar este año, el Gobierno portugués propuso la modificación de algunos artículos del Tratado y del Reglamento, lo cual dió lugar a largas discusiones diplomáticas entre los dos Gobiernos, a redacción de numerosos informes, etc., etc.

En la sesión que celebró el Senado español el día 17 de septiembre de 1839, el ministro de Estado, al tratar, entre otros asuntos, el de la Libre Navegación en el río Duero, resumió lo ocurrido hasta entonces en el terreno diplomático, diciendo:

«Algunas indicaciones de algunos señores senadores, aludiendo al estado de la libre navegación del Duero como negocio pendiente en Portugal, me obligan a dar algunas explicaciones sobre lo que considero una como interpelación, deseoso de dar razón de un negocio cuyo estado y trámites parece se ignoran, aunque no hayan dejado de hablar de él algunos periódicos y otras noticias.

Conozco perfectamente el negocio, puesto que desde que nació, hace cuatro años, ha pasado y pasa por mi mano. Procuraré ser breve, aunque el asunto es largo, y mi dificultad no estará en lo que he de decir, sino en lo que debo callar para guardar la circunspección a que me obliga mi posición.

No entraré en la historia de los varios proyectos que se han formado en diferentes épocas sobre la utilidad para la Península de hacer libre la navegación de los ríos que, naciendo en España, desaguan en el Océano en Portugal. Sólo diré que el mismo usurpador D. Miguel celebró un Tratado con España para la libre navegación del Tajo, río no bien escogido para comenzar, porque el hacer ese río navegable exige muchas obras que no son de las circunstancias. Pero en ese Tratado se hizo mención del Duero; y en 1835, hallándome yo en Lisboa de ministro de S. M., se me dieron órdenes e instrucciones para formar con el Gobierno portugués un Tratado de la libre navegación del Duero.

Hízose en poco tiempo, con universal aprobación de ambos países, que respectivamente iban a sacar ventajas incalculables de una transacción tan benéfica, tan en armonía con el derecho público de la moderna Europa, y tan conforme con las ideas generosas de todos los Gobiernos. El ilustrado y patriótico Gabinete de Portugal en aquella época era muy a propósito para apreciar estas ventajas.

Estableció el Tratado la formación de una comisión mixta compuesta de dos españoles y dos portugueses, que se encargaría de formar un Reglamento de policía de esa navegación, el cual, después de aprobado, formaría parte integrante del Tratado. España nombró prontamente sus dos comisionados; no así Portugal, a pesar de las vivas instancias de la legación de S. M., de lo que es prueba que nuestros comisarios se hallaban ya en Lisboa, andadas muchas leguas, y no estaban aún nombrados los comisarios portugueses.

Nombráronse al fin; reuniéronse todos en Oporto; y sin tardar, y desplegando celo y excelente voluntad, formaron el Reglamento. Comunicóse éste a ambos Gobiernos; el español le aprobó a pocos días; no así el portugués, que, estruchado por la legación de S. M., alegaba verbalmente que había algo en el Reglamento que le causaba un daño intolerable.

Por bastante tiempo insistió sin interrupción el ministro de S. M., de varios modos, en que se le comunicase por escrito la dificultad que producía el embarazo, para allanarle; y aunque estas contestaciones se prolongaban no podía ya tardar la solución, cuando ocurrió la célebre revolución de 10 de septiembre de 1836, que abolió la carta constitucional.

Esta novedad creó una época nueva. Desaparecieron con ella las buenas disposiciones del Gobierno portugués; y revoluciones sucesivas, que tanto han contribuido a retardar la organización del país; mudanzas continuas del Ministerio y embarazos nacidos de las nuevas tendencias que se superpusieron a las anteriores, fueron dilatando y dificultando, cada día más la terminación del negocio del Duero.

Debo hacer la justicia a todos los Ministerios españoles que se sucedieron desde el 1835, de que todos fueron a cual más activos en promover y facilitar la conclusión de este desgraciado negocio; y la eficaz diligencia de la legación de S. M. fué tal para secundar las miras del Gobierno y ver terminada una negociación, en que yo mismo tenía el empeño de quien conocía la importancia suma de la navegación del Duero para las provincias de Castilla, de quien ambicionaba la gloria de haber contribuido a hacer a su país un bien tan señalado, un bien que pertenece a lo positivo, al verdadero progreso que hace la felicidad de los pueblos, que puedo asegurar que dormía, y me levantaba, y vivía con el negocio del Duero.

Esfuerzos perseverantes lograron que al fin se decidiese el Ministerio portugués, en un intervalo de sosiego algo más largo, a tratar del Reglamento, y comenzaron las conferencias, que con penosa importunidad había yo tanto solicitado, y que siempre diferían las mudanzas ministeriales; porque cuando un Ministerio amenazaba caer, los cuidados que le rodeaban eran excusa para ocuparse del Duero; y cuando aparecía el nuevo Ministerio, dos o más meses eran exigidos para que el nuevo ministro tuviese tiempo de estudiar el negocio, después de lo que solía acaecer otra mudanza que renovaba las dilaciones.

Digo que al fin comenzaron las conferencias; y el Ministro portugués presentó un *ultimatum* que contenía cuatro proposiciones, dos muy graves; las otras dos de poca importancia. A pesar de la suma gravedad de las dos primeras, el Gobierno de S. M., ansioso de ver comenzar la navegación y con ella la extracción de nuestros cereales, concedió todo lo que se pedía. Con justo título creyó la legación de S. M. terminado el asunto, cuando nuevas exigencias, concesiones nuevas, que nada tenían que ver con el Duero, fueron presentadas por el Gobierno portugués. Desde entonces fué fácil conocer que a tanta inacción y lentitudes se unía una tendencia desfavorable al Tratado; una oposición nacida con la revolución de septiembre, que no sé qué nombre darle, si no es el de celos del bien de la España, aunque estuviese unido al bien de Portugal. Lamentaban esta disposición desfavorable de los ánimos muchos ilustres, entendidos y prudentes portugueses amantes de su patria y de la justicia; pero, el influjo del partido dominante vencía en la contienda.

Nuevas dilaciones se excogitaron. Alegó el Gobierno portugués que el Reglamento contenía muchos artículos que estaban en oposición con la legislación vigente. Combatió la legación de S. M. este nuevo recurso de mil maneras; se nombró una Comisión de dos sujetos, uno español y otro portugués, para examinar esa incompatibilidad con la legislación general, como si ésta tuviese nada de común con un Reglamento de policía para la navegación de 30 leguas de río. De esta prueba salía victoriosa España; y entonces se excogitó confrontar con el Reglamento la ley de los Aranceles de las Aduanas portuguesas. A costa de paciencia siguió la legación de S. M. tantas y tan estudiadas dilaciones, persuadida, como el Gobierno, de que entre amigos y aliados todo debía tratarse amistosamente; y como llegase el Gobierno portu-

gués a declarar oficialmente que no podía aprobar el Reglamento mientras encerrase artículos en oposición con la legislación vigente, propuso la legación de España que se eliminasen del Reglamento todos los artículos en que tuviese reparo el Gobierno portugués, y hecho eso, que aprobase el Reglamento. No era posible usar de más condescendencia, ni de una lógica que más cerrase la puerta a todo subterfugio. Pero ni esto bastó, ni esto se consiguió.

Próximo yo a volver a España para ocupar este puesto, la buena voluntad de varios portugueses ilustrados, que se dolían del mal trato que recibía España, me sugirieron la idea de pedir un permiso especial, mientras se arreglaba el punto del Reglamento, para poder extraer de Castilla 800 000 fanegas de granos por el Duero. Pedí este permiso, ya para procurar algún desahogo a los pueblos de Castilla, por tanto tiempo engañados en sus esperanzas, y ya para adelantar un paso que facilitase la navegación.

El Gobierno, que ofreció su apoyo a este pensamiento, formuló un proyecto de ley apoyándole; le presentó a las Cortes; la Comisión que se nombró informó pronto y favorablemente; pero el partido contrario, que ha dado más de una muestra de desafección al Tratado, maniobró tanto, concitó de tal modo a los sencillos labradores, provocando sus representaciones; en fin, intrigó con tal actividad, que aterrados unos y dudosos otros, se vió claro que iba a desecharse el proyecto de ley, y tal vez a dirigirse ataques al Tratado, lo que hubiera sido sobremanera grave e insufrible. Entonces el Ministerio juzgó con acierto que convenía retirar la ley, y la retiró. No fué desechada porque no llegó el caso, como equivocadamente ha dicho el señor senador.

Desde entonces se trabaja sin intermisión en persuadir y convencer para que sea aprobado el Reglamento; y es de esperar que el buen derecho por una parte y la cordura de la otra, superen todas las dificultades. Si hubiere quien dude de la exactitud de esta ligera exposición, quedará convencido viendo el archivo de este Ministerio o el de Lisboa en la legación de S. M.»

En 15 de febrero de 1840, el Sr. Díez Imbrecht, intendente de Pontevedra en aquella época, dirigió un escrito a la Reina, que publicaron los periódicos, en el que, después de relatar lo ocurrido con el Reglamento y Tarifa a que acabo de hacer referencia, y que continuaban sin aprobar por el Gobierno portugués, proponía el medio, a su juicio más eficaz, para conseguir la aprobación, medio que se reducía a una acción persistente y enérgica en Lisboa, apoyada por las Cortes españolas, dentro, como era natural, de la corrección más extremada.

Que a las clases mercantiles e industriales de Por-

tugal interesaba en alto grado que fuera un hecho la navegación libre en el Duero, lo demuestra el escrito que con fecha 27 de septiembre de 1839 dirigió a la Reina de aquella nación la Junta directiva de la Cámara de Comercio de Oporto, escrito que se copia a continuación, naturalmente en español:

«Señora: La Junta directiva de la Cámara de Comercio de Oporto, convencida de las grandes ventajas de carácter comercial que han de obtener, tanto España como Portugal, con la aplicación del Tratado de 31 de agosto de 1835 relativo a la navegación libre en el río Duero, y teniendo conocimiento de que están redactados el Reglamento y la Tarifa que se mencionan en el art. 3.º de aquél, dirige con todo respeto a V. M. este escrito, en el que solicita que se sirva ordenar que se establezca en esta ciudad el depósito para los productos procedentes de España de que se habla en el artículo 8.º del Tratado, cuyo funcionamiento puede ser análogo al de un puerto franco, así como que se dicten las disposiciones necesarias para que, cuanto antes, se lleve a efecto lo solicitado. La Cámara está convencida de que han sido satisfactoria y amigablemente resueltas las diferencias que se presentaron sobre la interpretación o ejecución del Tratado, y de que en igual forma se resolverán las que puedan presentarse en lo sucesivo, dadas las relaciones tan amistosas que existen actualmente entre ambas naciones, siendo, sin embargo, de la mayor importancia que continúe subsistente la antigua ley que prohíbe la entrada en Portugal de vinos, de aguardientes y de toda clase de bebidas alcohólicas, porque, de lo contrario, al exportarse desde esta ciudad, llevarían, con el nombre de ella, la destrucción de la reputación y del crédito del elemento más valioso de nuestra producción y de nuestro comercio. Regulado así el comercio lícito entre los dos países, en esta ciudad, lo mismo que en las provincias del norte del Duero, habrá más actividad, tanto por la demanda de brazos que llevará consigo la navegación del río Duero, como por lo que representan los fletes de barcos, los derechos de tránsito, las comisiones, las reparaciones de embarcaciones, los derechos de puerto franco o de consumo, la utilización de nuestros barcos de cabotaje, la exportación de los géneros depositados, el establecimiento de nuevas relaciones comerciales, la concurrencia de españoles para adquirir productos nacionales, todo lo cual es de tan gran importancia que es digno de que fije en ello su atención V. M., lo que indudablemente será causa de que sea menos peligrosa y más económica la navegación en el río Duero, mejorando la situación y el porvenir de los marineros que a ella se dedican. En vista de lo expuesto, suplicamos a V. M. se digne acoger benévolamente el contenido del presente escrito.—E. R. Mcc.—Oporto, 27 de septiembre de 1839.»

Siguen las firmas de los individuos de la Junta directiva.

B. OLIVER  
Ingeniero de Caminos

## La protección del macadam con riegos superficiales de betún

No es posible negar que el macadam ordinario, cuando se construye bien y se conserva como es debido, resulta un pavimento excelente para carreteras. Pero como no siempre se construye bien y con frecuencia se conserva mal, se está desprestigiando prematuramente, y hay actualmente una exagerada tendencia (en muchos casos irreflexiva) a sustituirlo por otra clase de firmes. Claro es que, a pesar de todo, ha de ser durante mucho tiempo el pavimento predominante en nuestras carreteras.

El macadam es, ciertamente, poco apto para resistir las acciones tangenciales que sobre los pavimentos ejercen las ruedas motoras de los vehículos de tracción mecánica. Cuando en una carretera el tráfico automóvil adquiere alguna importancia, se pro-

ducen desagregaciones superficiales que, si no se combaten con un oportuno y cuidadoso bacheo, pueden ser causa de la destrucción completa del firme.

Aumentando la circulación llega un momento en que el bacheo no basta, y entonces es preciso recurrir a una protección superficial del macadam. El grado de eficacia de esta clase de protecciones es para muchos insospechada. Han de presentarse circunstancias excepcionales o ha de llegarse a cifras de circulación muy elevadas (cifras que en carreteras españolas son la excepción), para que un buen macadam con revestimiento superficial adecuado no sea suficiente y se haga preciso pensar en el empleo de firmes de otra naturaleza.

Aun en Francia (donde el número de automóviles