

Tambien en las cuestiones que surjan entre la Administracion y los concesionarios será competente la Comision provincial, con apelacion al Consejo de Estado.

La prolijidad de disposiciones contenidas en la ley de 1859, en el Reglamento de minas y en

el sinnúmero de reales órdenes y decretos aclaratorios dictados con posterioridad sobre la manera de proceder en las diversas cuestiones que pueden nacer de la concesion minera, nos impiden ser más extensos en esta materia.

CAPÍTULO IV

DE LA PROPIEDAD DE LAS AGUAS

SECCION PRIMERA

DE LAS AGUAS DEL MAR

§ I

Del dominio de las aguas del mar litoral y de sus playas, de las accesiones y servidumbres de los terrenos contiguos.

Artículo 544.—Son del dominio nacional y uso público, sin perjuicio de los derechos que correspondan á los particulares:

Primero. La zona marítimo-terrestre, que es el espacio de las costas ó fronteras marítimas del territorio español que baña el mar en su flujo y reflujó, en donde son sensibles las mareas, y las mayores olas en los temporales en donde no lo sean.

Esta zona marítimo-terrestre se extiende tambien por las márgenes de los ríos en que sean navegables ó se hagan sensibles las mareas.

Segundo. El mar litoral ó bien la zona marítima que ciñe las costas ó fronteras de los dominios de España, en toda la anchura determinada por el derecho internacional, con sus ensenadas, radas, bahías, puertos y demas abrigos utilizables para la pesca y navegacion. En esta zona dispone y arregla el Estado la vigilancia y los aprovechamientos, así como el derecho de asilo é inmuni-

dad, conforme todo á las leyes y á los tratados internacionales.

ORÍGENES

Art. 1.º Ley 7 Mayo 1880.

Artículo 545.—Son de dominio público los terrenos que se unen á la zona marítimo-terrestre por las accesiones y aterramientos que ocasione el mar. Cuando por consecuencia de estas accesiones y por efecto de retirarse el mar, la línea interior que limita la expresada zona avance hacia aquél, los terrenos sobrantes de lo que era antigua zona marítimo-terrestre pasarán á ser propiedad del Estado, previo el oportuno deslinde por los Ministerios de Hacienda, Fomento y Marina, y el primero podrá enajenarlos cuando no se consideren necesarios para servicios marítimos ú otros de utilidad pública. Si se enajenasen con arreglo á las leyes, se concederá el derecho de tanteo á los dueños de los terrenos colindantes.

ORÍGENES

Art. 2.º Ley 7 Mayo 1880.

Artículo 546.—Son de propiedad del Estado las islas ya formadas ó que se formen en la zona marítimo-terrestre, y en las rías y desembocaduras de los ríos consideradas como puertos marítimos, segun la presente ley. Pero si estas islas procediesen de haber cortado un río terrenos de propiedad particular, continuarán éstas perteniendo á los dueños de la finca ó fincas desmembradas, salvo el derecho que puedan tener los particulares.

ORÍGENES

Art. 3.º Ley 7 Mayo 1880.

Artículo 547.—Son de propiedad del Estado los fondeaderos, varaderos, astilleros, arsenales y otros establecimientos destinados exclusivamente por el mismo al servicio de la Marina de guerra. Son de dominio nacional y uso público los puertos de interes general de primero y segundo órden.

ORÍGENES

Art. 4.º Ley 7 Mayo 1880.

Artículo 548.—Pertenece al Estado todo lo que el mar arroje á la orilla y no tenga dueño conocido. La Hacienda pública se incautará de ello, previo inventario y justiprecio, quedando responsable á las reclamaciones de tercero y al pago de los derechos y recompensas de hallazgo y salvamento, con arreglo á lo prescrito en las leyes y reglamentos.

ORÍGENES

Art. 5.º Ley 7 Mayo 1880.

Artículo 549.—El Gobierno, sin perjuicio de las obligaciones y derechos de los dueños ó consignatarios, proveerá al salvamento de los buques náufragos, sus cargamentos y efectos, así como su extraccion en caso de pérdida total, con arreglo á lo que determinen las ordenanzas y reglamentos de marina.

Los agentes consulares tendrán la inter-

vencion que les corresponda segun los pactos internacionales respecto á las naciones que representen.

ORÍGENES

Art. 6.º Ley 7 Mayo 1880.

Artículo 550.—Los terrenos de propiedad particular colindantes con el mar ó enclavados en la zona marítimo-terrestre, están sometidos á las servidumbres de salvamento y de vigilancia litoral.

ORÍGENES

Art. 7.º Ley 7 Mayo 1880.

Artículo 551.—La servidumbre de salvamento tiene la misma extension en los terrenos de propiedad privada colindantes con el mar que la zona marítimo-terrestre, dentro de la cual están comprendidos, y veinte metros más contados hacia el interior de las tierras, y de ella se hará uso público en los casos de naufragio, para salvar y depositar los restos, efectos y cargamentos de los buques náufragos.

Tambien los barcos pescadores podrán varar en esta zona de servidumbre cuando á ello se vean obligados por el estado del mar, y podrán del mismo modo depositar sus efectos en tierra mientras duren las circunstancias del temporal.

Esta zona de servidumbre avanzará ó se retirará conforme el mar avance ó se retire, segun queda establecido en general para la zona marítimo-terrestre.

Por los daños causados á las heredades en las ocasiones de salvamento habrá lugar á indemnizacion, pero solamente hasta donde alcance el valor de los objetos salvados, despues de satisfechos los gastos de auxilios prestados ó de recompensas de hallazgos, con arreglo á las leyes.

ORÍGENES

Art. 8.º Ley 7 Mayo 1880.

Artículo 552.—La servidumbre de salvamento no es obstáculo para que los dueños de los terrenos contiguos al mar siembren,

planten y levanten dentro de la zona marítimo-terrestre, en terreno propio, edificios agrícolas y casas de recreo.

Para la edificación en tales sitios se dará previo conocimiento al gobernador de la provincia, el cual, después de oír al comandante de Marina y al ingeniero jefe de Obras públicas, podrá oponerse si resultase impedimento al ejercicio de la servidumbre de que habla el artículo anterior.

ORÍGENES

Art. 9.º Ley 7 Mayo 1880.

Artículo 553.—La servidumbre de vigilancia litoral consiste en la obligación de dejar expedita una vía general de seis metros de anchura contigua á la línea de la mayor pleamar, ó á la que determinen las olas en los mayores temporales donde las mareas no sean sensibles, demarcada en los casos

necesarios por el gobernador de la provincia después de oír á la autoridad de Marina. En los parajes de tránsito difícil ó peligroso podrá internarse la vía más de seis metros, pero sin que exceda de lo estrictamente necesario, á juicio de la mencionada autoridad.

La servidumbre de vigilancia en casos extraordinarios y necesarios para el servicio del Estado se impone lo mismo en terrenos cercados que en los abiertos. Las propiedades que no hubieran estado sometidas á la servidumbre de vigilancia hasta la promulgación de la ley de aguas de 3 de Agosto de 1866, y con posterioridad á ella se hubiese hecho efectiva por algún acto que haya perjudicado ostensible y materialmente á la propiedad, obtendrá la correspondiente indemnización por ese gravamen.

ORÍGENES

Art. 10 Ley 7 Mayo 1880.

§ II

Del uso y aprovechamiento del mar litoral y de sus playas.

Artículo 554.—El libre uso del mar litoral, ensenadas, radas, bahías y abras, se entiende para navegar, pescar, embarcar y desembarcar, fondear y otros actos semejantes, si bien dentro de las prescripciones legales y reglas de policía que lo regulen. En el mismo caso se encuentra el uso público de las playas, que autoriza á todos con iguales restricciones para transitar por ellas, bañarse, tender y enjugar ropas y redes, varar, carenar y construir embarcaciones, bañar ganados y recoger conchas, plantas y mariscos.

ORÍGENES

Art. 12 Ley 7 Mayo 1880.

COMENTARIO

Si lo referente á la propiedad de los bienes ha sido más ó menos atendido en todas las legislaciones y en todos los Códigos, no ha suce-

dido lo mismo respecto á la propiedad de las aguas. Antes de 1866 no se había legislado sobre esta materia en Europa, á lo menos de una manera general que pudiera servir de norma en toda clase de aprovechamientos á que fuera aplicable dicho elemento.

En nuestra patria no ha habido tampoco ley ni Código que regulase esos aprovechamientos hasta nuestros tiempos; disposiciones esparcidas por los Códigos, alguna que otra ley especial sobre determinados usos, diversidad de costumbres en las distintas localidades, y últimamente multitud de disposiciones emanadas de la Administración, producían tal confusión y vaguedad, que hubo de reconocerse la necesidad ó importancia de uniformar nuestro Derecho en este punto, haciendo desaparecer aquel estado de incertidumbre y á la vez aprovechar un elemento que su escasez, las necesidades del clima y la naturaleza de los terrenos, le convierten en la más codiciada riqueza como origen de todas las demás.

Nombrada una comisión, por Real Orden de 27 de Abril de 1859, para redactar y formar una ley general de Aguas que pusiera fin al mal estado de nuestra legislación, llevó á cabo su cometido, reuniendo en una sola ley cuanto se refiere al dominio público y privado de las aguas y procurando á la vez no invadir el terreno del Derecho civil.

Esa ley fué la de 3 de Agosto de 1866, derogada por la de 7 de Mayo de 1880 hoy vigente.

Reconócese en una y otra como parte del territorio de la nación la zona marítima contigua á sus playas, cualquiera que sea su extensión, conforme al derecho internacional, y se considera de dominio público, así como los puertos, radas, bahías y obras construídas con fondos públicos, á diferencia de las que lo son para el servicio exclusivo del Estado, que pertenecen al dominio particular de éste. Serán, por consiguiente, de dominio público aquellas cosas que perteneciendo á la nación, pueden ser usadas por todos, como sucede con las playas y muelles, cuyo principal carácter es ser inenajenables é imprescriptibles; y pertenecerá al Estado, conforme á la segunda clasificación, todo lo que al mismo corresponda como si fuera un particular, de suerte que puede disponer aquél de ello como dispone éste de su patrimonio.

Una vez declarado esto, fijase en la ley el límite de las playas, adecuado á las necesidades de la navegación y pesca, cuyos intereses quedan á la vez atendidos con las servidumbres de salvamento y vigilancia establecidas, la primera para los casos de naufragio, y la segunda para ejercitarla en las costas en interés de la Hacienda pública.

Igualmente se consideran como de dominio público las islas formadas dentro de la zona marítimo-territorial, y en las rías y desembocaduras de los ríos en el mar; mas no las que procedieren por haber cortado las aguas de un río terrenos de propiedad particular.

Ya hemos tenido ocasión de examinar el principio que en materia de accesiones rige, principio por el cual los predios ribereños hacen suyo todo lo que se les une por la fuerza de las aguas, en compensación del riesgo en que á la vez se hallan de verse cercenados por las mismas; pues bien, este mismo principio tuvo en cuenta la comisión al formar la ley de 1866, adjudicando á los dueños de predios limítrofes al mar y sus playas la propiedad de los arrastres y aluviones, que de otro modo quizás fue-

ran estériles; mas no prevaleció aquel dictamen, porque en la ley vigente han sido considerados como de dominio público los terrenos que por accesiones se uniesen á las playas, concediendo al Gobierno facultad de enajenarlos cuando no sean necesarios para servicios marítimos ú otros de utilidad pública, reconociéndose á favor de los dueños de terrenos colindantes el derecho de tanteo, si la enajenación se hiciera con arreglo á las leyes.

Por último, la ley dicta algunas disposiciones relativas al uso del mar litoral y sus playas, de que no hacemos mérito porque salen fuera del límite marcado á nuestra obra (1).

(1) La ley de 7 de Mayo de 1880 contiene además las siguientes:

CAPÍTULO III

Clasificación de los puertos.

Art. 13. Se consideran puertos para los efectos de esta ley los parajes de la costa más ó menos abrigados, bien por la disposición natural del terreno, ó bien por obras construídas al efecto, y en los cuales exista de una manera permanente y en debida forma tráfico marítimo.

Art. 14. Tienen asimismo el carácter de puertos las rías y desembocaduras de los ríos, hasta donde se hacen sensibles las mareas; y en donde no las hay, hasta donde llegan las aguas del mar en los temporales ordinarios, alterando su régimen. Aguas arriba de estos sitios, las riberas ú orillas de los ríos conservan su carácter especial de fluviales.

Art. 15. Los puertos se clasifican en puertos de interés general de primero y segundo orden, y puertos de interés local, ó sea provinciales y municipales.

Se consideran puertos de interés general los destinados especialmente á fondeaderos, depósitos mercantiles, carga y descarga de los buques que se emplean en la industria y comercio marítimo, cuando el que se verifique por estos puertos pueda interesar á varias provincias y se hallen en comunicación directa con los principales centros de producción de España. Son también de interés general los denominados de refugio por su situación y condiciones especiales de capacidad, seguridad y abrigo en los temporales.

Son puertos de interés local, ó sean provinciales y municipales, los destinados principalmente al fondeadero, carga y descarga de los buques que se emplean en la industria y comercio locales, sin perjuicio de poder ser clasificados entre los de interés general cuando su comercio se extienda á otras localidades, territorios ó provincias.

No se podrá alterar esta clasificación sinó en virtud de una ley.

Art. 16. Se declaran puertos de interés general de primer orden: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Málaga, Palma, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo.

Se declaran puertos de interés general de segundo orden: Almería, Avilés, Ceuta, Coruña, Gijón,

Artículo 555.—En ningún punto de las costas, playas, puertos y desembocaduras de los ríos, ni en las islas formadas en la zona marítima, se podrán ejecutar obras nuevas de cualquier especie que fueren, ni construirse edificio alguno sin la competente autorización con arreglo á las leyes.

ORÍGENES

Art. 38 Ley 7 Mayo 1880.

Huelva, Pasajes, San Sebastian y Santa Cruz de Tenerife.

Se consideran como puertos de refugio, y por lo tanto de interes general: los Alfaques, Algeciras, Muros, Musel, Rozas y Santa Pola.

Art. 17. Se declaran puertos de interes local todos aquellos que no se hallen comprendidos en el artículo anterior, y en que se hagan operaciones comerciales.

CAPÍTULO IV

De la ejecución y conservación de las obras de los puertos, y del régimen y policía de los mismos.

Art. 18. Compete al Ministerio de Fomento ordenar los estudios y proyectos de toda clase de obras en los puertos de interes general, dictar su aprobación y disponer su ejecución, oyendo previamente al Ministerio de Marina; otorgar las concesiones, formar los reglamentos de servicio y designar el personal necesario, determinando las atribuciones de los funcionarios dependientes del Ministerio de Fomento que hayan de dirigir é intervenir las operaciones.

Art. 19. Competen á las Diputaciones provinciales en las obras de los puertos de carácter provincial las mismas atribuciones que el artículo anterior designa al Ministerio de Fomento, salvo si las obras afectaren á terrenos de dominio público, en cuyo caso habrán de atenerse á las prescripciones de la ley general de Obras públicas en su capítulo VIII. Iguales atribuciones corresponden á los Ayuntamientos respecto á los puertos municipales.

Tanto los proyectos de los puertos que correspondan á las Diputaciones provinciales como á los Municipios, serán sometidos, despues de haber oído á las respectivas autoridades de Marina, á la aprobación del Ministerio de Fomento, á quien corresponderá tambien la dirección facultativa de las obras y el nombramiento del personal de ésta.

Art. 20. Corresponden al Ministerio de Marina idénticas atribuciones respecto á los estudios, proyectos y ejecución de las obras de los puertos con arsenal militar, en la parte que á estos últimos se refiere.

Art. 21. El establecimiento, reparación, conservación y limpia de los puertos, su régimen, servicio y policía, en todo lo civil, corresponden: en los puertos de interes general, al Ministerio de Fomento, y en los de interes local á las Diputaciones y Ayuntamientos, segun sean de carácter provincial ó municipal.

Art. 22. El servicio de los puertos se divide en dos clases: una que se refiere al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo,

COMENTARIO

La razon de este artículo pertenece por completo al Derecho administrativo. Intereses de órden público, de policía, de seguridad y hasta de higiene, motivan las limitaciones de que nos ocupamos. En el resto de la ley que va por nota pueden verse los trámites y requisitos que se exigen para la concesión ó autorización necesarias para practicar dichas obras.

amarraje, atraque y desatraque en los muelles, remolque y auxilios marítimos, la cual compete á la autoridad de Marina: otra que comprende la ejecución y conservación de las obras y edificios, las operaciones de carga y descarga en los muelles, la circulación sobre los mismos y en su zona de servicio, y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas á las operaciones comerciales del puerto, que compete al Ministerio de Fomento.

Art. 23. El gobernador de cada provincia marítima, como jefe superior de todos los ramos de la Administración civil y delegado del Ministerio de Fomento, lo es de todos los servicios que en los puertos corren á cargo de dicho Ministerio.

Art. 24. Con sujeción á los reglamentos generales de servicio, á las órdenes é instrucciones del Ministerio de Fomento, y bajo la autoridad del gobernador de la provincia, los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos tendrán á su cargo el estudio y dirección de todas las obras, y la vigilancia de los servicios comprendidos en la segunda clase de los expresados en el art. 22, con excepción de las obras y servicios correspondientes á los arsenales militares.

Art. 25. Los puertos de interes general serán costeados por el Estado, con arreglo á las cantidades que para este servicio se consignen en los presupuestos generales, y á las que incluyan en los suyos respectivos las Diputaciones y los Ayuntamientos cuando estas corporaciones quieran contribuir á las de dichos puertos. Las obras se ejecutarán por el sistema de administración ó por el de contrata, segun se determine en cada caso.

Art. 26. El Gobierno podrá costear las obras de los puertos estableciendo impuestos especiales en la respectiva localidad, con exclusiva aplicación á las propias obras é independientes del presupuesto general del Estado, y organizar juntas de obras de puertos encargadas de la administración é inversión de los fondos y de la ejecución de los trabajos bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Fomento.

Art. 27. El Ministerio de Fomento formará un reglamento general para la organización y régimen de las juntas existentes de obras de puertos, y de las que se creasen en lo sucesivo. El nombramiento y separación del ingeniero director de estas obras será de la libre disposición del Gobierno, el cual podrá tambien nombrar delegados especiales cerca de las mismas juntas cuando lo considere conveniente.

Art. 28. Las obras de los puertos de interes general, incluidas las que se hallen proyectadas ó comenzadas por cuenta del Estado, podrán realizarse tambien por medio de concesiones á empresas particulares, con arreglo á la ley general de Obras públicas.

Art. 29. Los puertos de interes local serán costeados con fondos de las Diputaciones ó de los Ayuntamientos, segun sea la obra provincial ó mu-

SECCION SEGUNDA

DEL DOMINIO DE LAS AGUAS TERRESTRES

§ I

Del dominio de las aguas pluviales.

Artículo 556.—Pertencen al dueño de un predio las aguas pluviales que caen en el mismo, mientras discurren por él. Podrá en consecuencia construir dentro de su propiedad estanques, pantanos, cisternas ó aljibes donde conservarlas al efecto, ó emplear

cualquier otro medio adecuado, siempre que con ello no cause perjuicio al público ni á tercero.

Se reputan aguas pluviales para los efectos de este capítulo las que proceden inmediatamente de las lluvias.

nicipal; á la ejecución de los puertos correspondientes á las Diputaciones podrán contribuir el Estado y los Ayuntamientos, ya sea con auxilios de personal facultativo, ya sea con cantidades consignadas en los respectivos presupuestos. En la misma forma podrán contribuir el Estado y las Diputaciones provinciales á las obras de puertos que promuevan los Municipios.

Los estudios de los proyectos y su aprobación, así como las concesiones de obras de puertos provinciales ó municipales, se harán segun lo prescrito en los artículos 40 y 49 de la ley general de Obras públicas.

Art. 30. En el reglamento para la ejecución de esta ley se consignaran las disposiciones oportunas para la formación y aprobación de los proyectos de obras nuevas de puertos, expresando los trámites é informes que han de preceder á dicha aprobación.

Art. 31. Habrá en los puertos una zona litoral de servicio, que se determinará por el Ministerio de Fomento en cada caso, para ejecutar las faenas de carga y descarga, depósito y transporte de las mercancías y circulación de las personas y vehículos. La aprobación y proyecto de dicha zona y su distribución para los diferentes servicios lleva consigo la declaración de utilidad pública, y los terrenos ó edificios particulares que se hallaren comprendidos dentro de la misma quedan sujetos á la expropiación forzosa.

Art. 32. El gobernador de la provincia, oyendo al capitán del puerto, al ingeniero jefe, director de Sanidad y administrador de Aduanas, distribuirá y designará las zonas del puerto para los diferentes servicios sobre los muelles, y resolverá los incidentes que se promuevan acerca de su uso y policía. Contra estas resoluciones podrá recurrirse en alzada al Ministerio de Fomento.

Art. 33. Cuando ocurriese el naufragio de un buque dentro de algun puerto, los dueños ó consignatarios, ó las compañías de seguros, procederan á su extracción dentro del plazo que les señale el comandante de Marina de la provincia. Si no lo verificasen, se dispondrá por el Ministerio de Marina

que se efectúe dicha operación con cargo á los productos que se obtengan de la venta de los buques y de los efectos que contengan.

Art. 34. Cuando voluntariamente ó por descuido se originase con los buques ó sus amarras algun desperfecto en las obras de un puerto, ó se produjese el ensuciamiento del mismo, el capitán del puerto hará abonar á los causantes, ademas de las multas en papel que establezcan los reglamentos, la cantidad en que el ingeniero valúe el importe de la reparación, debiendo entregarse este último en las arcas del Tesoro.

Art. 35. Sin perjuicio del reglamento general para la ejecución de esta ley, se formará otro de servicio y policía especial para cada puerto, que contendrá todas las prescripciones relativas á su uso, y que habrá de ser aprobado por el Ministerio de Fomento.

CAPITULO V

Servicios anejos á los puertos.

Art. 36. El servicio de practicaje en los puertos de los dominios de España seguirá á cargo del Ministerio de Marina.

Art. 37. Continuarán á cargo del Ministerio de Fomento, como servicios anejos al de puertos, el alumbrado marítimo y valizamiento. Los vigías y semáforos marítimos y botes salvavidas correrán á cargo del Ministerio de Marina.

CAPITULO VI

De las obras construídas por particulares.

Art. 38. En ningún punto de las costas, playas, puertos y desembocaduras de los ríos, ni en las islas formadas en la zona marítima, se podrán ejecutar obras nuevas, de cualquier especie que fueren, ni construirse edificio alguno sin la competente autorización, con arreglo á lo establecido en esta ley.