

evite que haya provincias favorecidas con un numeroso personal, en perjuicio de otras que no tienen el suficiente para acudir á sus mas perentorias necesidades. De la equidad en la reparticion resultarán, á no dudarlo, ventajas para todos los individuos, y mayor desahogo para poder disponer el Gobierno de Ingenieros que puedan satisfacer las demas atenciones extraordinarias de las obras públicas.

No queremos detenernos á probar la necesidad de aumentar los haberes de todas las clases que se hallan al servicio de las obras públicas, ni queremos presentar observacion alguna sobre ellos, porque los excelentes articulos publicados en la Revista con el título de *Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, lo patentizan con toda claridad, y dejamos por lo tanto esta siempre enojosa cuestion; mas sobre lo que si insistiremos porque lo juzgamos muy perentorio, es sobre el mal estado en que se encuentra todo el personal subalterno, al que con una mezquina dotacion se le exige un servicio activo, que no es posible pueda soportar sin que se les asigne una regular indemnizacion con la cual puedan sufragar los muchos gastos que lleva consigo la movilidad de su servicio y los aliente y estimule al mejor cumplimiento de sus obligaciones.

Deseamos pues, como medida de mucha utilidad y trascendencia, que cuanto antes se fije la atencion sobre el triste estado del cuerpo subalterno; anhelamos que se pare la consideracion en que este personal es la garantia que el Ingeniero tiene para la buena ejecucion de las obras que dirige, y que por lo mismo presta grandes y señalados servicios al Estado, que debe remunerarle en relacion con ellos, y con las demas clases que dependen de él.

No decimos mas sobre este particular, porque nuestro objeto ha sido únicamente enumerar algunas de las necesidades y defectos de la actual organizacion del servicio de las Obras públicas sin entrar en largas digresiones. A las que acabamos de indicar pudieramos agregar otras muchas de mas ó menos importancia, entre las cuales descuella como mas principal el arreglo y reglamentacion de las inspecciones de los caminos de hierro y cana-

les, tanto en construccion y conservacion como en explotacion, muy necesario para conseguir que las grandes empresas asi como las de pequeña importancia cumplan fielmente sus respectivas obligaciones, acatando las órdenes que los inspectores les comuniquen con arreglo á las atribuciones que deben dárseles, para que sean atendidos y respetados.

Terminamos aqui nuestras indicaciones porque seria difuso enumerar otros pequeños detalles del servicio cuya modificacion resultaria del arreglo que se hiciera en las demas partes. Las que hemos citado las conceptuamos como las mas preferentes y su regularizacion produciria inmensos beneficios á las obras públicas, ventajas al Estado y no escasa gloria al Ministro y al Director general del ramo, que fijando su consideracion en el arreglo radical de esta parte del servicio público, acertaran á evitar con una nueva reglamentacion, los defectos que hemos indicado, introduciendo las modificaciones que ha tiempo se estan reclamando, y que son cada dia mas indispensables.

M. G.

#### EL FERRO-CARRIL DEL MEDITERRANEO.

Ha trascurrido mas de medio año desde que hicimos algunas indicaciones respecto al deplorable estado en que se hallaba la explotacion del ferro-carril de Madrid á Albacete, desde entonces son tantos los accidentes que se han verificado y tan numerosas y fundadas las quejas que la prensa y el público todo ha manifestado acerca de este ferro-carril, que debemos interrumpir nuestro silencio para emitir nuevamente nuestra opinion; perdida ya la esperanza que concebiamos antes, de que la actual empresa del Gran Central habria en poco tiempo dado pruebas evidentes de su actividad y buen crédito.

Es vergonzoso en alto grado que el único ferro-carril que arranca de la capital de la Monarquia se halle en un estado tal de abandono, que no pase un solo dia sin contratiempo y que empiece ya con sobrada razon á introducirse en el público la

zozobra consiguiente á una série tan continua de choques, descarrilamientos, retrasos, interrupciones, que aunque por fortuna no han ocasionado grandes desgracias, hacen temer continuamente una catástrofe, y hasta dudar de la conveniencia y seguridad de ejecutar los trasportes por una vía de tanta importancia y tan abandonada al mismo tiempo.

No comprendemos como una sociedad de tanto crédito y que cuenta con tantos elementos para obtener una buena y segura explotación, cuida tan poco de la regularidad en el servicio de los trenes, de la conservación y reparación de la vía, de la del material de tracción, y en fin de todos los detalles tanto referentes al material como al personal, sin los cuales es imposible llegar á conseguir los favorables resultados que proporcionan estos poderosos elementos de circulación.

El intolerable estado del servicio de este camino de hierro proviene sin duda alguna, de la falta de material fijo, de la escasez de máquinas, del pésimo é inseguro estado de la vía, no sólo por la falta de traviesas, sino por el fatal estado de muchas, el mal establecimiento de las rías, y la inseguridad con que los cojinetes se hallan fijados á ella, y en fin porque hallándose casi completamente abandonada la conservación, se encuentra la vía en un estado incapaz para poder soportar el movimiento, sin que se tema á cada instante que un lamentable accidente venga por desgracia á paralizarlo.

La escasez de locomotoras y la necesidad de acudir con ellas al movimiento de circulación ya establecido, impide sin duda que su conservación se haga como corresponde, y ejecutando estas máquinas mal conservadas un trabajo de mayor duración que el debido, se deterioran con mas facilidad, pierden sus buenas condiciones y producen esos frecuentes retrasos que todos los días sufren los trenes, y que agregados á las causas de inseguridad, hacen ya dudar de la conveniencia de viajar por un camino de hierro, en que es imposible calcular el tiempo que puede tardarse en recorrer cualquier trayecto, en que las probabilidades de un viaje feliz van aminorándose de día en día, y en el cual se verifica que el movimiento de las mercancías sufren entorpecimientos y retrasos poco peculiares de estos poderosos medios de transporte en perjuicio del comercio y del público en general.

No comprendemos, repetimos, como una em-

presa tan respetable y acreditada cuida tan poco de cumplir con el compromiso que al aceptar dicho camino se impuso con el Gobierno y con el público; no acertamos á deducir como entiende sus propios intereses, ni alinamos tampoco á darnos cuenta de las causas que pueda haber para que las autoridades no hayan tomado ya enérgicas medidas, para obligar á la empresa á regularizar y asegurar el buen servicio en un brevísimo plazo, evitar las desgracias lamentables que pueden resultar de este fatal estado del servicio de explotación, y procurar hacer renacer en los viajeros la confianza perdida, alejando los fundados temores que sobresaltan á todo el que se ve precisado á viajar por este poco afortunado ferro-carril.

Si la empresa no tiene el número de máquinas necesarias, obligúesela á que cumpla con su compromiso en un breve plazo; si la vía no tiene el número de traviesas que le corresponden, si muchas de las que existen se hallan inservibles, y si las barras se hallan imperfectamente sujetas á ellas, hágase que se lleve á cabo una completa é inmediata reparación, á fin de evitar que nos veamos en el caso, ya inminente, de aconsejar al público que abandone este ferro-carril, recurriendo á otros medios mas seguros de locomoción.

Confiamos en las pruebas de celo y energía que tiene dadas el Sr. Ministro de Fomento, para esperar sin duda alguna, que tan pronto como se fije en su mente este estado de cosas, adoptará con mano fuerte una pronta y eficaz providencia para cortar radicalmente estos abusos, y prevenir las catástrofes que llegarían á sobrevenir si el servicio de conservación y explotación de la línea de Madrid á Albacete, continuara en el mismo estado de abandono é irregularidad que tiene hoy día.

### TÚNEL DE BERGEN,

EN LOS ESTADOS-UNIDOS.

Este túnel, de 4300 pies de largo, á través de la montaña de Bergen, dista unas dos millas de Jersey, y tiene por objeto proporcionar una comunicación directa é independiente de esta ciudad con el ferro-carril de Nueva York al lago Erie. La galería se abre á través de una masa de rocas trápicas de gran dureza por medio de cuñas y barrenos, y su construcción es uno de los trabajos de mas dificultad. Tendrá 23 pies de alto y 29,5 de ancho, pa-