

que como sucede en Bourg-la-Reidie á Orsay, cerca de París y en otros puntos, trasformasen la línea en dos vías de diferente ancho. ¿Y esto qué vendrá á costarle á Francia? El aumento de este carril en cada kilómetro le podrá costar 40.000 rs.

Ya vemos en qué ha venido á parar la famosa circunstancia de ser las vías de ancho diferente, porque nosotros no nos entremetemos á juzgar de la conveniencia ó inconveniencia para Francia ó para España, bajo el punto de vista militar. Lo que hacemos es presentar datos, noticias para no tergiversar la cuestión, para resolverla con acierto.

Pero se dirá: ¿y las locomotoras y los carruajes? Y contestaremos nosotros: las locomotoras y carruajes se hacen muy pronto de nueva construcción; y si no se quieren hacer nuevas, se habilitan con este objeto las francesas todavía en menos tiempo: y sobre todo si no quiere Francia necesitar unos pocos días para este objeto, puede tener dispuestos siempre tres ó cuatro trenes, que le costarian muy poco dinero.

IX.

CONCLUSION.

Hemos dado á conocer por completo el ferro-carril de los Alduides, explicado su origen, narrado su historia, examinado su trazado, sus distancias, su coste, el tiempo que exige su construcción, los gastos de explotación, el movimiento comercial ó el tráfico, respecto á las ciudades y provincias mas interesadas en que no se lleve á cabo, y la cuestión legal, esponiendo algunas de sus mas preciosas particularidades, y presentando por último algunos datos para la cuestión militar.

Hemos visto que bajo ninguno de los conceptos examinados podia España con ventaja, ni con arreglo á la ley, adoptar el ferro-carril de los Alduides: que es un despropósito construir un camino perjudicial difícil, costoso, poco productivo é ilegal, *cuando se puede construir otro que sea todo lo contrario*, y que no se concibe cómo estudiando con alguna conciencia y detenimiento la cuestión, puede haber duda en rechazar por completo la línea de los Alduides.

Si hemos llenado nuestro objeto, no somos nosotros los que lo hemos de decidir; son nuestros lectores.

Lo que nosotros podemos asegurar es que, en esta cuestión hemos opinado siempre por lo mismo *públicamente*, ya en la esfera particular, ya en el terreno oficial, ya en la prensa, ya dando nuestro parecer á quien nos lo pedía ó á quien espontáneamente debíamos dárselo, ya votando contra ella á cara descubierta en el Congreso de los diputados: que hemos

cumplido un deber de conciencia publicando estos artículos: que por nadie ni por nada hubiéramos guardado silencio, sabiendo que de nuestro mutismo podría resultar un gran perjuicio á nuestro país: y últimamente, que por todas estas circunstancias, hemos espuesto en esta ocasion nuestro juicio, no guardando el incógnito como pudiéramos haberlo verificado imitando la conducta de algunos de nuestros contrarios, a quienes ya conocemos á pesar de su antifaz, sino poniendo al pie de cuanto escribíamos la firma completa de

RAMON DE ECHEVARRIA.

LEY PARA LA REFORMA

Y ENSANCHE DE LAS POBLACIONES.

A pesar del epigrafe con que encabezamos este artículo, no nos proponemos hacer en él un análisis de dicha ley: mucho mas modesto es hoy nuestro propósito, sin que por esto ocultemos que en general damos nuestra humilde aprobacion al proyecto presentado por el Gobierno. Contra él se ha levantado gran oposicion, lo cual era de esperar, desde el momento en que se anunció el pensamiento de proponer una ley que hiciera posible la reforma y ensanche de nuestras ciudades. Nadie ignora que aplaudir y envidiar las buenas condiciones de las grandes capitales de Europa, quejarse de la estrechez, de nuestras calles, de la falta de plazas, parques y jardines, de la altura excesiva de las casas en que hemos de vivir, y de la pequeñez, insalubridad y carestia de nuestras habitaciones, es cosa muy fácil y comun; pero que es otra muy distinta admitir los que hasta aqui han disfrutado por punto general de todas las ventajas de las reformas, una parte de la carga que casi exclusivamente ha pesado sobre los demas, que no tenian en la mejora un interés tan inmediato y directo como los primeros.

Hasta aqui siempre que se ha tratado de realizar una reforma, los propietarios á quienes ha afectado, y á cuyo favor principalmente en la mayor parte de los casos se ha verificado, han impuesto la ley al Gobierno por la indole de la legislación vigente, la cual en algunos puntos muy esenciales deja á la Administración á merced de las gestiones del interés privado, contra las cuales aquella poco ó nada puede. Toda medida legislativa que se proponga ha de tener por objeto evitar ciertas prácticas perniciosas, y tender á que las reformas las pague quien mas se aproveche de ellas, ó en la justa proporcion de las ventajas que

cada uno reporte: aquellos á quienes escensivamente favorece la legislacion vigente, se levantarán contra esta medida, sea la que fuere, considerándola *en abierta contradiccion con los principios cardinales del derecho de propiedad*. Esto es natural, y no puede condenarse: y si siempre es necesaria la contradiccion y la discusion para esclarecer las cuestiones, más lo es cuando la de que se trata introduce una verdadera innovacion en un punto de grave importancia.

Pero además de los propietarios de fincas á quienes pueden afectar las reformas y ensanches de poblaciones, hay una gran masa de sus habitantes que sin disfrutar directamente de las mejoras y aumentos de valor que tienen aquellas fincas por causa de los ensanches y reformas, contribuyen sin embargo como consumidores, por lo menos, á pagar á aquellos propietarios el precio en que se tasa el medio de convertirles el campo en poblacion, en cuyas calles puedan edificar; ó el de trasladar su casa de una calle tortuosa, estrecha y tal vez sin circulacion, á otra recta, ancha y de un gran movimiento: justo es, ó por lo menos parecerá tambien natural, que se estudie la cuestion bajo el punto de vista que con razon puede considerarse de interés mas general; pues que en este asunto no solo hay el espropiado, sino los que pagan esta misma espropiacion.

Escasas en demasía son nuestras fuerzas para debatir una cuestion tan complicada; pero por la misma razon de serlo, mayor es el deber que todos tienen de contribuir en cuanto puedan á la solucion del problema; y si á tanto no se alcanza, á mejorar al menos la manera de plantearlo, ó á presentar la opinion que se crea mas conveniente respecto á un punto particular mas ó menos importante en la cuestion. Tal es hoy nuestro único propósito.

No es esta, aunque otra cosa se quisiera decir, materia muy conocida: así es que en lugar de averiguar y discutir cuales son los derechos que para la cuestion presente se llaman de propiedad, que estension é importancia tienen en realidad, ó á qué limitaciones están sujetos, y cuales son á su vez los derechos de la generalidad, pues justamente todos están interesados y son parte en este asunto, vamos á estudiar dicha cuestion en su origen y en su mayor sencillez. Por esto creemos indispensable principiar por saber lo que es la calle. Y no se crea ociosa ó impertinente esta pregunta, pues que de su contestacion depende la solucion que al asunto corresponda.

No pensamos ser los primeros que planteamos de este modo la cuestion: el Ingeniero don Ildefonso Cerdá, que tan notables estudios ha hecho sobre todo lo que se refiere á los proyectos de ensanche y de reforma de las poblaciones, ha principiado del mismo modo al

proponerse fijar las condiciones que deben tener las calles; procediendo siempre de igual manera al ocuparse de las diversas partes que constituyen una poblacion; deduciendo así de las consideraciones y principios elementales que le sirven de base y punto de partida para sus estudios, una doctrina tan científica como justa, y por punto general no conocida. Prescindiendo ahora de la apreciacion de esta doctrina, muy digna de un imparcial estudio, nos limitaremos á manifestar que, lo mismo que el referido autor, creemos necesario conocer bien, y en primer lugar el objeto de que se trata, para decidir sobre los derechos y deberes de cada uno con respecto á dicho objeto.

La calle, se dice generalmente, es la via pública que sirve para la comunicacion interior de la poblacion; *el espacio que queda entre las dos aceras que forman las casas*, espresa el diccionario de la Academia. Las calles son de dominio público, segun la opinion general; y es comun el sostener que la Administracion debe comprar, con arreglo á la ley de espropiacion por causa de utilidad pública, el terreno que se necesite así para el establecimiento y apertura de nuevas calles, como para el ensanche y rectificacion de las existentes.

Pero las calles no son solo vias de comunicacion como los caminos ordinarios: de todos es sabido que el propietario colindante al cual se ha comprado el terreno de la calle, la utiliza para imponer á este mismo terreno que ha vendido, y sobre el cual no debe conservar derecho alguno, gran número de servidumbres importantes: tan importantes que las casas que de ellas disfrutan no podrian existir sin la calle, y sin que la administracion tolere dichas servidumbres.

¿Qué es pues la calle? nos volvemos á preguntar: para dar una contestacion satisfactoria, preciso será estudiar esta cuestion en su origen.

El propietario de un campo trata de construir en él su casa: para esto necesita en primer lugar un camino que llegue al pié de la obra para conducir por él los materiales, y un espacio además donde prepararlos para ser empleados: por otra parte, y despues de haber edificado, el hombre, su familia no pueden vivir aislados en su habitacion: las necesidades mas imperiosas así físicas como morales, le obligan á salir de su casa; le es indispensable una senda, un camino que le lleve á la casa de su vecino, al pueblo inmediato ó al camino que conduce á él: el Estado ó la Municipalidad, la Administracion, en una palabra, ¿le habrán de pagar á este propietario el precio del terreno empleado en la referida senda, aunque por ella vayan otros por iguales motivos y necesidades á la casa del propietario de que tratamos? Seguramente que la contestacion negativa seria en este caso unánime.

Supongamos ahora que en lugar de una casa, el particular de que se trata construye varias, forma una calle: el terreno de esta calle que, además del servicio que antes hemos indicado, le presta el de dar vistas, luz y ventilación á las casas, no debe ser tampoco espropiado por la Administración. El propietario, para quien sirve el camino ó la calle, sin la cual no podrían subsistir sus casas, es el que habrá de establecerlo: y lo mismo sucederá si aquellas pertenecen á varios dueños, sea que hayan comprado terreno de un tercero; ó que hayan edificado en el propio, constituyendo una calle ó barriada que necesita como la primera casa de que hemos hablado de un sendero, camino ó calle que las ponga en comunicación con las vías establecidas en la comarca.

La calle, es pues, en primer lugar, la vía que enlaza las casas que sobre ella están situadas entre sí, y con los demás centros de vida y movimiento inmediatos: y es en segundo lugar el patio, por donde la finca recibe la luz, el aire para renovar el que se vicia en las habitaciones, y por el cual adquiere las vistas de que disfruta por su fachada, que son en las poblaciones las mas importantes: si á esto se agrega que de la calle toma, sin retribución alguna el propietario, una buena parte para los trabajos de sus obras de construcción y de reparación; y que no se comprende la existencia de la casi totalidad de las industrias que se ejercen en las tiendas, y aun en los pisos sin la calle, en la cual exponen sus productos, y que ocupan frecuentemente para descargar las primeras materias que emplean, ó las mercancías que son objeto de su comercio, y para cargar los objetos que venden ó esportan, se deducirá claramente que esta vía que puede considerarse como un antepatio de las casas, es de estas un accesorio indispensable y esencialísimo, y sin el cual no es posible imaginar la existencia de la edificación.

Ciertas calles pueden subsistir y prestan el servicio para que fueron construidas, sin que en ellas haya edificación; pero no puede haber una sola casa sin que por lo menos tenga el sendero que conduzca al camino mas inmediato. Las primeras son las calles rurales, los caminos que conducen de un pueblo á otro, y que indudablemente pueden llenar este servicio sin que en su trayecto se levanten edificios, como por todas partes la experiencia diaria nos lo demuestra en nuestras vías ordinarias de comunicación: pero es absolutamente imposible concebir un grupo de casas sin la calle que las separe, si están reunidas, y en este caso, y en el de que estén separadas sin que por uno ó por varios caminos ó calles se unan estas casas unas á otras, y á las comunicaciones existentes.

Si la casa, pues, no puede existir sin la ca-

lle, si el propietario se sirve de ella cuando la construye y la repara; si por ella renueva la atmósfera viciada de las habitaciones; si por ella reciben estas habitaciones la luz; y sobre ella establece sus vistas, y la industria de sus tiendas; y por ella va á buscar ó recibe lo que le falta; y por ella esporta lo que le sobra y estorba; si por ella ejerce todas las relaciones domésticas y sociales que son la esencia de la vida del individuo y de la familia; ¿la Administración le habrá de abrir la calle, le habrá de comprar el terreno necesario para ella, y entregárselo de nuevo á fin de que lo esploté en su provecho? Para nosotros la contestación no es dudosa: el propietario que necesita de la calle para que pueda construir su casa, y sin la cual esta no existiría, debe establecer á su costa este accesorio inseparable de su finca: y si en lugar de un propietario de una ó de muchas casas, se trata de varios propietarios aquel gasto vendrá á cargo de estos del mismo modo.

Esta doctrina podrá alguno creerla nueva al verla sentada con la generalidad con que la acabamos de esponder, ó fundada en las razones incontestables en que la apoyamos; pero aunque no lo sea, indudablemente es una gran novedad el que se erija en precepto legislativo: sin embargo, los que de esto puedan admirarse no deberian olvidar que lo mismo que se combate es un hecho que se realiza frecuentemente, aunque no renuncie la propiedad al derecho que cree tener de que siempre debe pagársele el valor del terreno que se ocupa con la vía pública. Efectivamente; en Madrid y en otras poblaciones ocurre que el propietario ó los dueños de una gran manzana que encierra estensos espacios sin edificar solicitan abrir una calle que la atraviere para construir en ella nuevas casas, y no piden mas que el permiso para verificarlo; nada reclaman por el terreno que va á ocupar la calle, y aunque lo pretendan la Administración, ya que incurre en el gravísimo error de autorizar el que se condense la población mas de lo higiénicamente justo, contribuyendo á que desaparezcan los grandes espacios libres de los cuales las habitaciones toman el aire puro que necesitamos respirar, no comete la enorme injusticia de subvencionar con los fondos públicos, en la forma de indemnización de terrenos espropiados, una especulación privada de interés puramente particular y en su esencia contraria al bien público.

Lo que acabamos de expresar se verifica en algunas de nuestras grandes ciudades aun en mayor escala; puesto que á costa de los propietarios se hace la primera construcción del alcantarillado y del empedrado y aceras, quedando despues su conservación y reparación á cargo del Ayuntamiento. Y por último, debemos hacer

notar que los propietarios de las afueras de la ciudad de Barcelona, están dispuestos á ceder el terreno necesario para las calles hasta la anchura ya bien considerable de 20 metros, debiendo por su parte la Administracion ó la generalidad de vecinos pagar el valor del suelo que se destine á plazas y paseos, y á dar á las vías de primer orden una anchura mayor de los 20 metros antes señalados.

Pero la propiedad que considera sin duda excepcionales estos hechos, que sin embargo se repiten con frecuencia, reconoce en ellos el principio justo que hemos presentado de que á su costa debe hacerse lo que á ella solo es provechoso; pero la vemos luchar para que la serie de casos en que se procede del modo debido no se convierta en regla universal, y en disposicion legislativa para los ensanches de las poblaciones que son las aplicaciones mas notables que de estos principios pueden hacerse.

Veamos lo que es, pues, un ensanche de poblacion y como debe llevarse á cabo. Reconocida la necesidad de ensanchar una ciudad, porque el espacio de que puede disponer no es suficiente para satisfacer cumplidamente sus necesidades, la Administracion que está encargada de prescribir las condiciones que deben tener las calles en su direccion, anchura y pendiente, para que por ellas se circule con la mayor facilidad posible; y las que han de tenerse presentes al determinar la forma y magnitud de las manzanas y de los solares; la altura máxima de las casas, la mínima de los pisos, y la parte de manzana ó de solar que ha de quedar libre sin edificar, á fin de fijar cuanto se refiere á las condiciones que determinan, ó influyen esencialmente en la salubridad de las habitaciones, debe hacer el estudio del proyecto de ensanche, ó examinar y aprobar el que por otros se le presente.

Creemos innecesario demostrar el derecho con que en interés de la poblacion en general, debe aquel tener en este asunto las atribuciones y deberes que hemos consignado. Para nosotros con el mismo derecho con que la Administracion limita la altura de las casas, prohíbe las industrias insalubres ó peligrosas en el interior de las poblaciones, establece estramuros los cementerios; y no permite enterrar en los templos ni en las casas particulares, con el propio derecho fija el ancho de las calles, sus pendientes y cuanto hemos indicado antes al hablar de la formacion y aprobacion de los proyectos de ensanche.

Hecho pues el trazado de la nueva poblacion, derribadas las murallas ó las cercas de la antigua, como cuestion de ensanche, puede considerarse terminada la gestion del Gobierno. El interés particular aislado ó asociado, si

la necesidad del ensanche es verdadera, no tardará en edificar, y se encontrará en el mismo caso que el propietario rural que construyó en su campo y en cuyo auxilio no acudió la Administracion; y no creemos que por nadie se pretenda que sea de diversa índole la propiedad del primero, ó que la del urbano deba disfrutar de privilegios que al primero no se otorgan. El Gobierno, pues, no impone el ensanche de una poblacion; las necesidades de esta lo reclaman; aquel reconoce esta necesidad y hace lo que para su mejor realizacion conviene, que es á lo que le obligan los buenos principios y la legislacion; lo demás es de cuenta del interés privado; para evitar los errores en que este pueda incurrir por ignorancia ó por ambicion de un lucro perjudicial á la salubridad y á la actividad productora de la poblacion, ha fijado las condiciones fundamentales de la nueva poblacion; despues los propietarios edificarán si tienen seguridad de que hay falta de habitaciones, y por consiguiente si creen que ha llegado el caso de multiplicar los valores de sus fincas en la proporcion que existe entre lo que rinde el campo y lo que producen las casas.

Este caso, pues, que es el mas importante que puede ocurrir, es el mismo que el primero que hemos presentado; es idéntico á los que aisladamente y en menor ó mayor escala tienen lugar, como hemos indicado, en las poblaciones; por consiguiente siendo en su esencia el mismo, igual debe ser la regla que se le aplique en la cuestion que ventilamos. En el caso del ensanche de Madrid, por ejemplo, el Gobierno ha hecho ya gran parte de lo que en nuestro entender le compete; ha estudiado el proyecto, le falta trazar las calles y plazas, destruir el muro de ronda y abrir en el nuevo perimetro el foso del cierre de esta corte, dejando despues al interés privado que se utilice cuando convenga á sus intereses de la ventaja que la Administracion le ha proporcionado con haber decretado el ensanche de Madrid, haber estudiado el proyecto y variado los límites de la poblacion.

Hasta aqui solo hemos hablado del terreno necesario para las calles, porque la esplanacion de la vía es lo primero que se necesita para entrar y salir de las casas: pero como hay otros trabajos importantes que hacer en ella, del objeto que tengan, de la necesidad que los motive ó del interés principal que favorezcan, deducirémos por quién deben, en nuestra opinion, llevarse á efecto.

Mientras la casa construida por un propietario en su campo está sola, no formando parte de ningun pueblo ni barriada, la calle ó el camino que para su comunicacion ha establecido, es de libre y esclusivo servicio del

que lo ha abierto, así es que puede ocuparlo como quiera; por el podrá traer las aguas que necesite, y por el mismo conducir las sucias y alejarlas de su habitación á la distancia que le sea posible; y en una palabra, emplear su camino y conservarlo como mejor le parezca.

Pero desde el momento en que nos imaginamos que las calles que forman las casas que por su propio interés é iniciativa han levantado los particulares, se agregan á una población, ó que la calle que uno ó varios propietarios han construido para su uso, trata de abrirse al servicio de la misma población, aquellos que para mejorar la explotación de sus fincas ceden voluntariamente al dominio público la calle, la deben entregar con las condiciones que la seguridad y facilidad de la circulación exigen. Las reglas de una buena policía no permiten que se abra como calle lo que no reuna todas las condiciones de tal.

En este punto ha de obrarse en virtud de los mismos principios por los cuales las construcciones establecidas sobre la vía pública deben tener ciertas garantías de solidez para evitar hasta donde es racionalmente posible, que se arruinen con peligro de sus habitantes y de los transeúntes, y por los que con arreglo á lo que exigen, los preceptos higiénicos, la disposición interior de las habitaciones está sujeta á determinadas reglas: así pues, cuando uno ó varios propietarios abran al tránsito público una calle deben entregarla saneada, y afirmada ó empedrada.

La conservación de estas obras de la vía tiene otro carácter: su deterioro ya no se verifica solo por el uso que de ella hacen sus vecinos, el número de personas y vehículos que transitan por cada calle es muy superior al de los habitantes en cada una de ellas; por consiguiente ni estos ni los propietarios de las fincas que aquellos benefician, deben tener exclusivamente á su cargo la conservación y reparación de dichas obras. Si el público, pues, contribuye en general á dicho deterioro con los fondos del común, deben satisfacerse los gastos del mencionado entretenimiento, puesto que este gasto lo origina el servicio que á todos presta la calle.

Este sistema, ya lo hemos dicho, no es nuevo, aunque es cierto que no es común; pero si se ve que de una práctica sumamente favorable á los propietarios, no es prudente pasar á otra bien distinta y contraria en grado estremado á la existente; y si admitido el principio de que no forzando la Administración á que se edifique y se establezcan nuevas calles, quien en provecho propio lo ejecute debe costearlas por completo, se reconoce, sin embargo, mas oportuno tomar un temperamento medio, favorable aun á los dueños de terrenos edificables, y mas aproximado al

sistema actual; podrían considerarse las obras de la vía pública, sino con exactitud matemática, con prudente aproximación, divididas en dos órdenes distintos y venir á cargo de dos clases de intereses diferentes.

Si consideramos el progresivo crecimiento de las construcciones que el interés privado ha ido levantando hasta llegar á constituir verdaderas poblaciones; en este caso el conjunto de las necesidades de sus vecinos se desarrolla y se va moviendo en una esfera cada vez mas considerable, la actividad de la producción y del cambio crece, y la agitación y el movimiento de todos los intereses que constituyen la vida de las poblaciones da origen á gran número de necesidades que á todos importan, y que la Administración viene á regular.

Desarrollado, pues, el movimiento interior de la población por la precisión de satisfacer necesidades que en diferente grado á todos efectan, y que principalmente interesan á los mismos propietarios que hemos imaginado que han ido fundando el pueblo ó la ciudad, la calle que estos abrieron solo para poder levantar sus casas y vivir en ellas, no reúne las condiciones que la actividad de la circulación requiere. Supongamos que su anchura es suficiente, su alineación aceptable y sus rasantes convenientes, con lo cual simplificamos la cuestión; pero para que esto se verifique, hemos de admitir al propio tiempo, como ya hemos expresado, que desde el momento en que se presume fundadamente que la edificación que va á levantarse ha de formar parte de un pueblo, la Administración habrá de imponer las condiciones de alineación, pendiente y anchura á que deberá ajustarse la nueva calle.

Aun así mucho le falta á esta calle para que lo sea con buenas condiciones. Si no está empedrada ó afirmada el polvo la hará incómoda en verano para los que circulan por ella y para sus vecinos, y será intransitable en invierno; si no existen aceras no se libran las fincas de varias causas que atacan sus condiciones de duración y buen aspecto en la parte baja de las casas, y no facilitándose la comodidad del tránsito público, disminuyendo la frecuentación se aminora el valor de las tiendas y aun de los pisos primeros, donde se establecen las industrias. Además puestas las aceras, y hecho el empedrado de las calles sus vecinos y los que por ellas han de circular exigen su limpieza, su alumbrado de noche, su riego en los tiempos de sequedad, y otros servicios que constituyen las buenas condiciones de la vía pública, servicios todos que han de estar á cargo de la Administración.

De cuanto llevamos manifestado se deduce que la calle es en primer lugar para el propietario una necesidad esencial y absoluta; que se ve precisado á abrirla cuando quiere edifi-

car de nuevo en su propiedad; que es al propio tiempo en los pueblos una necesidad de sus vecinos, para satisfacer á las condiciones de su actividad. Que á su vez las obras que exige la calle pueden considerarse reunidas en dos grupos: su apertura sin trabajos complementarios que basta en general para el servicio que ha de prestar al propietario para edificar y para vivir en su finca, y las que son el complemento indispensable de toda calle que se destina á la circulacion general; obras estas últimas que si bien interesan en primer grado y son necesarias al mismo propietario, no son menos convenientes á todos los vecinos de la poblacion.

Los gastos de la via pública así considerados vendrán á cargo de quien de ella se sirve y reporta ventajas, y en la proporcion de estas mismas ventajas. Dificil es en sumo grado fijar esta proporcion, es imposible á no dudarlo el determinarla con exactitud matemática: es cierto sin embargo que el propietario tiene en la via pública el mismo interes que la generalidad de los vecinos que no lo son; y ademas como tal propietario por la mas principal explotación que de la calle hace, otro interes mayor que el primero. Justo es pues, que pague por la circulacion, si de esta frase podemos valernos, lo que la generalidad paga, no haciendo de la calle otro uso que el de transitar por ella; y ademas por el establecimiento de su casa en la via pública á la cual impone tantas y tan graves servidumbres y sin la cual no hubiera podido edificar, ni subsistir su casa, debe contribuir en otro grado al establecimiento de esta misma calle.

Para nosotros es evidente la necesidad y la justicia de este mayor gravámen, puesto que es mayor la ventaja reportada, y toda vez que razonablemente puede considerarse la necesidad de la apertura de la calle originada por la edificacion que en provecho propio hace el propietario; y el afirmado, alumbrado y saneamiento de la misma calle como exigido ademas por la seguridad y la comodidad de la circulacion general; lo primero debe ser indudablemente de cargo de los propietarios, y lo segundo lo será por el orden de consideraciones que acabamos de presentar de toda la poblacion en general.

Hemos manifestado nuestra opinion en un punto importante, tal vez el mas capital de toda legislacion sobre establecimiento y ensanche de poblaciones; podrá no ser la mas aceptable; pero es tan contrario á la razon, á la justicia y al interes general lo existente, que á procurar su reemplazo por otra legislacion debemos todos contribuir con nuestras ideas sea cual fuere su valor é importancia.

M.

NOTICIAS VARIAS.

Para estudiar las reformas que convenga introducir en el Reglamento orgánico del Cuerpo de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos se ha nombrado una comision compuesta de los Inspectores de Distrito D. Toribio de Areitio, D. José Maria Aguirre, D. Lucio del Valle y D. Jacobo Gonzalez Arnao y del Ingeniero Jefe de primera clase Don Victor Marti.

Se ha nombrado tambien una comision para redactar los reglamentos de servicio: la componen los Sres. D. Nicolas Suarez Canton Ordenador general de pagos del Ministerio de Fomento, D. Daniel Carballo, Diputado á Cortes y oficial del referido Ministerio, D. José Nicolas Salas Jefe de la Seccion de Fomento del Gobierno civil de Madrid, los Inspectores del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos D. Toribio Areitio y D. Lucio del Valle y el Ingeniero Jefe de primera clase Don Victor Marti. Esta Comision al instalarse nombró al Inspector Sr. Areitio Presidente de la misma y Secretario al Sr. Salas.

El Ingeniero Jefe de segunda clase D. Pedro Perez de la Sala, que se hallaba destinado en el Ministerio de Fomento, ha sido nombrado Jefe de la provincia de Oviedo.

Por la declaracion de supernumerario en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Jefe de primera clase D. Constantino Ardanz, han ascendido D. Antonio Revenga á Jefe de primera clase, D. José Borregon á Jefe de segunda clase, y D. Manuel Pardo á Ingeniero primero.

Igualmente han ascendido á Jefes de primera clase D. Francisco Javier Boguerin y D. Rafael Lopez, por la declaracion de supernumerario de don Manuel Peyroncel y hallarse en la misma situacion dicho Sr. Boguerin, ascendiendo al propio tiempo á Jefe de segunda clase D. Justo Gonzalez Molada, y á Ingeniero primero D. Luis Vasconi.

El Ingeniero de la provincia de Lérida, D. Bernardo Tejada, ha sido trasladado á la de Murcia en reemplazo de D. Manuel Pardo, que pasa á continuar sus servicios en la de Madrid.

Por las noticias varias, A. MONTERDE.

SUMARIO.

Ferro-carril de los Alduides, por D. Ramon de Echevarria.—Ley para la reforma y ensanche de las poblaciones, por M.—Noticias varias.

EDITOR RESPONSABLE D. AGUSTIN MONTERDE.

REDACCION: Carrera de S. Gerónimo, n.º 22, segundo.

Este periódico sale los dias 1.º y 15 de cada mes, acompañado de diez y seis paginas de una interesante coleccion de memorias y de la parte legislativa correspondiente. El precio de suscripcion es 6 rs. al mes en Madrid y 26 por trimestre en provincias. Se suscribe en la redaccion, y en casa de los corresponsales.

MADRID.—1862.

Imprenta de D. José C. de la Peña, Atocha, 149.