

del tanto de culpa por dicha autoridad al juzgado, tuvieron lugar sin que precediera la suspension de los empleados, quienes no recibieron aviso de tales actuaciones, y solo cesaron de hecho en sus cargos, cuando el juez dictó la primera providencia. Así es que ni el aviso al Ministerio de Fomento llegó con la oportunidad y especificacion que habria convenido, y de todo ello resultaron trastornos y considerables perjuicios al servicio de este ramo especial. Necesario es por tanto, que el Gobernador dé inmediatamente al Ministro respectivo el aviso que la ley prescribe, tan luego como ocurra un caso semejante, aun cuando no haya suspendido á los empleados que sean objeto de sus actuaciones gubernativas.

Por demas es añadir, que las disposiciones de que se ha hecho mérito, lejos de suscitar el menor embarazo, ni oponer traba de ninguna especie á la accion de las tribunales de justicia la dejan tan expedita como ha querido la ley tantas veces mencionada; y á mas de eso, es indudable que las disposiciones reglamentarias de que se ha tratado, poniendo á salvo los intereses confiados á la inmediata tutela del Gobierno, coadyuvarán en su caso muy eficazmente á la mas pronta y recta administracion de justicia.

En la *Gaceta* de 8 de febrero pasado hemos visto un Real decreto fecha 6 del mismo, por el cual se establece que corresponde al Ministerio de la Gobernacion la interpretacion de los pliegos de condiciones formados por el de Fomento, en cuanto se refieran á Correos, siendo tambien atribucion esclusiva de dicho Ministerio la organizacion de los trenes que hayan de conducir la correspondencia pública, la fijacion de horas de salida, la marcha y las detenciones de dichos trenes.

Son tantas y de tal importancia para el público, para las empresas de ferro-carriles y aun para la misma Administracion del país las consecuencias de esta Real disposicion, que apesar de la repugnancia con que la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS, entra siempre á juzgar los mandatos

de la Superioridad, se cree obligada en este caso, á esponer algunas aunque ligeras consideraciones; respondiendo de este modo al principal objeto para que fué creada, que no es otro que el de concurrir al mejoramiento en nuestro país de cuanto se refiera á vias de comunicacion y al movimiento que por ellas haya de verificarse.

La rapidez en la circulacion de la correspondencia, aún concedida la gran importancia que tiene, no ha sido sin duda alguna, el objeto principal, la causa eficiente, de los caminos de hierro. No ha sido para alcanzar esa ventaja, relativamente pequeña, por lo que el país se ha impuesto sacrificios tan enormes como son los que exige la realizacion de los ferro-carriles. El primordial objeto de estos ha sido concluir con el estancamiento de las producciones, facilitar el cambio de estas con vias rápidas y económicas y acercar por consiguiente; aumentandolos, los centros de consumo con los de produccion. La necesidad de mayor rapidez y frecuencia de los correos es una consecuencia de esto; ha venido despues á medida que se ha aumentado la actividad industrial y mercantil; y es necesario no perder esto nunca de vista, porque en el caso en que no fuera posible armonizar en los caminos de hierro todos los servicios, tanto el de correos, como el de viajeros, como el de mercancías, sin que unos influyeran en perjuicio de los otros, no se vé la razon de porque el primero habia de tener la preferencia sobre todos los demás, y de seguro que si bien por el artículo 55 de la ley general de 5 de junio de 1855, las empresas de vias ferreas quedan obligadas á verificar gratis la conduccion de la correspondencia pública, el espíritu de dicho artículo no ha sido dejar al arbitrio de la Direccion de correos la fijacion de horas de salida, la marcha y detenciones de los trenes destinados á este servicio. Y no podia ser de otro modo. ¿Como la ley habia de encargar lo referente al movimiento por los ferro-carriles, siquiera fuese para un caso especial, á un centro administrativo que no tiene en sí los medios de dirigir y vigilar ese movimiento, y cuyas de-

terminaciones podrian ser origen, en casos dados, de perturbaciones en el servicio general, de conflictos y aún de verdaderos peligros? Porque es necesario tener presente que los caminos de hierro no son como los ordinarios donde la explotacion es individual y simultanea: los trenes de los ferro-carriles no pueden marchar al capricho como un carruaje cualquiera ó como una recua por las carreteras; estan por el contrario tan relacionados entre sí que la alteracion en la marcha de uno influye necesariamente en la de los otros; y es necesario además que esta marcha no sufra variaciones frecuentes, porque de la fijeza de ella depende la regularidad en el servicio y por consiguiente la seguridad de los viajeros; por esta razon se exige á las empresas la presentacion de *cuadros de servicios* que necesitan la autorizacion del Ministerio de Fomento, y para cuya formacion, además de las condiciones de seguridad y buen orden que establece el Reglamento de policia, hay que tener en cuenta otras de importancia suma, como son las necesidades de las comarcas que atraviesan las líneas, las distancias que las separan y el movimiento que puedan proporcionar en uno y otro sentido, condiciones y necesidades todas, que no se modifican tan fácilmente como un itinerario del correo, y que de no tenerse en cuenta, ni los pueblos quedarian servidos ni las empresas indemnizadas de sus gastos.

Podrá decirse tal vez que esta disposicion está fundada en el artículo 29 del pliego de condiciones de 15 de febrero de 1856; pero sobre que la existencia de este artículo en dicho pliego solo puede esplicarse por haberse copiado sin gran premeditacion, del pliego de condiciones de 51 de diciembre de 1844, formado en época en que las obras públicas corrían á cargo del Ministerio de la Gobernacion, hay que tener presente que por el Real decreto de 9 julio de 1858, dicho artículo quedó virtualmente derogado, puesto que por los 1, 66, 67, 70, 80, 89 y 178 del Reglamento para la ejecucion de la ley de policia de los ferro-carriles se otorga á Fomento, como único responsable de la vigilancia é inspeccion de

dichas vias, la esclusiva facultad de arreglar y autorizar la marcha de *toda clase de trenes*; disposicion lógica y natural, por cuanto para que este servicio se verifique con la exactitud y perfeccion posibles no bastan los medios administrativos; son además imprescindibles los facultativos de que solo el Ministerio de Fomento puede disponer con la prontitud y energía que en casos dados se requiere.

Por las anteriores consideraciones se comprende desde luego la gravedad del decreto de 6 del corriente y las consecuencias tal vez fatales para el público que de su aplicacion podrán seguirse; pero aun hay mas: hasta el dia las condiciones de los contratos de ferro-carriles se fijaban por el Ministerio de Fomento, y las empresas las aceptaban como base del contrato; en este documento se ha alterado por lo comun la redaccion del artículo 29 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856 en la parte á que se refiere el artículo 2.º del Real decreto de 6 de febrero último, disponiendo en general que el Ministerio de Fomento fije las horas de acuerdo con las empresas.

Pues bien el Real decreto de 6 de febrero echa por tierra estas bases del contrato, deja en descubierto al Ministerio de Fomento y hasta á las mismas Cortes, pues algunos de dichos pliegos de condiciones se han presentado y aprobado en el Congreso, y aparte de la desconfianza natural que escitará en las empresas con descrédito de la Administracion, podrá llevar á estas conflictos y dificultades que siempre es conveniente evitar.

Comprendemos sí, que el Ministerio de la Gobernacion, no satisfecho aun con la preferencia, quizá ya excesiva, que se ha venido dando á los correos en la formacion de los *cuadros de servicio*, procure tener la iniciativa en la fijacion de la hora de salida y paradas en algunos puntos de la linea; pero lo que no es siquiera concebible es que pretenda llevar su accion hasta disponer la marcha de los trenes sin consideracion á las empresas ni al de Fomento, por que esto equivale á un completo olvido del objeto de los ferro-carriles.

Además: ¿qué medios legales tiene el Ministerio de la Gobernacion, por competentes que sean sus individuos para fijar la marcha de un tren?

No debe olvidarse que determinada esta marcha queda fijada la de los demás trenes, y por lo tanto el servicio del país que atraviesan; cosa que toca directamente al desarrollo de su riqueza é influye en los gastos y productos de los ferro-carriles.

El Ministerio de la Gobernacion á quien se dan todas estas atribuciones no posee los elementos indispensables para resoluciones tan graves; él no estudia los proyectos, no sigue paso á paso la marcha de esta clase de concesiones ni está en el caso de comprender su espíritu y objeto; y no teniendo tampoco la responsabilidad de la explotacion, mal podrá resolver con acierto por su solo criterio uno de los difíciles problemas de los ferro-carriles, esto es el de la organizacion de los *cuadros de servicio*.

Las consecuencias de esta medida son fáciles de preveer. Gobernacion fijará la salida, marcha y paradas de los correos sin tener para nada en cuenta los intereses generales del tráfico restante, que no conoce; tampoco cuidará de evitar los graves perjuicios que á las empresas pueden seguirse de un *cuadro de servicio*, forzado y poco conveniente y por último las condiciones de explotacion podrán no ser las mas adecuadas á las circunstancias de la línea; las reclamaciones y las quejas serán continuas; y en cambio la Direccion de Correos solo habrá conseguido tal vez alguna mayor comodidad en el desempeño del servicio que le está encomendado.

CANAL DE ISABEL II.

ACEQUIA DE RIEGO.

El gran pensamiento de abastecer de aguas potables á Madrid se ha completado con el proyecto de las acequias de riego para los terre-

nos de las afueras de esta corte: este proyecto estudiado con especial inteligencia por el Ingeniero Director del Canal de Isabel II, se ha presentado con todos los datos, noticias y planos que son necesarios para formar una idea clara y completa del pensamiento en su conjunto y en sus detalles: de él vamos á extraer lo que consideramos de mayor utilidad para nuestros lectores.

Conceptúanse disponibles para el riego después del abastecimiento de la poblacion 50.000 reales fontaneros ó sean 1.878 metros cúbicos por segundo. Después de una detenida discusion se fija para dotacion del riego un litro por segundo y hectárea y cuando menos $\frac{3}{4}$ de litro, resultando en este supuesto que podrán regarse de 2.000 á 2.500 hectáreas. Presentase la descripcion del terreno, su reseña geológica y las clases de cultivo que se creen convenientes, observando que el terreno regable es próximamente igual al circunscrito por la línea de la acequia al N, por el arroyo de Meaques al O., por el Manzanares al S. y por el arroyo Abroñigal al E, descontando todo el terreno cercado por las tapias de la Ronda.

Fijase la pendiente en 1 por 5,000, y revítese la acequia de ladrillo para evitar las degradaciones y poder sin inconveniente ceñirse al terreno con curvas de 50 metros de radio que es el mínimo que se admite.

La determinacion de la pendiente que debe darse á un canal de riego es problema que ofrece en general gran dificultad, porque si es demasiado escasa, el agua no corre con la velocidad conveniente para facilitar el gasto continuo que ocasiona el riego y cuando las aguas son turbias, los légamos y arenas depositándose en el fondo, principalmente en las alineaciones curvas obstruyen la acequia, dificultan las tomas de agua y aumentan considerablemente los gastos de las limpias, con todos los inconvenientes de tales operaciones. Por el contrario el aumentar la pendiente ofrece en primer lugar el inconveniente capital de que á medida que va bajando la línea de la acequia se va disminuyendo la estension del terreno regable. Además basta que la pendiente pro-