

sonas más distinguidas de aquella capital, como el Gobernador, Presidente de la Diputación, Arcipreste de la catedral, jefe del distrito minero Sr. Almeida, ingeniero de caminos Sr. D. Eduardo Lostau, representantes de la prensa, etc., etc., y descubrirse religiosamente al dar el primer picotazo en la construcción de un ferrocarril minero como el de Monterrubio á Villafria, son cosas que aunque dejaron agradables recuerdos entre los que asistieron á dicha inauguración, no tienen gran interés para los lectores de la REVISTA, que conocen perfectamente estas fiestas del trabajo y de la ingeniería. Sin embargo, cuando el representante del prelado de Burgos, ante aquel recogido silencio, rociaba con agua bendita el alto de la *Cosana de la Churruela*; al ver dibujadas sobre el horizonte las agujas de la grandiosa catedral, no se podía por menos que pensar que si sus cincelados bloques representaban el triunfo de la inteligencia artística sobre la piedra, el acto que se estaba realizando era precursor del dominio del hierro y acero característico de nuestro siglo.

Lo que no es ya tan corriente (por lo menos en este país) es construir 65 kilómetros de ferrocarril sin ninguna subvención del Estado, Diputación ó Municipio y construirlos *à todo lujo*, es decir, haciendo las obras metálicas y de fábrica, con ancho suficiente para el establecimiento de doble vía en previsión de una activísima explotación de las minas de hierro y carbón, que denunciadas por D. Pablo Pradera, pertenecen á la casa de Manchester de que es gerente el opulento Mr. Richard P. Williams.

Es también objeto de admiración, la rapidez con que concebida esta idea de explotación de esta cuenca minera, que mide más de 52.000 hectáreas, se ha puesto en práctica, y asimismo, el impulso que han de dar á las obras los 500 obreros que en ellas hay empleados y que no suman más que una pequeña parte de la gran población obrera que piensa establecerse. Y es, que hay prisa por terminar, *se va de corazón* al negocio; hay dinero mas que suficiente para acometer esta empresa, que por lo bien calculada ha de enriquecer más y más á sus inteligentes implantadores y á los vecinos de los pueblos por donde pasa el trazado.

Pero no solo las provincias de Burgos y Logroño están de enhorabuena; debe estarlo muy pronto la industria nacional, dando cuantas facilidades sean necesarias para que se establezcan Hornos Altos é industrias similares.

La historia industrial de la región que se atraviesa así lo exige; es preciso convertir las veintisiete herrerías romanas que hubo diseminadas por aquellos pueblos (algunas de las que todavía existen penosamente) en veintisiete centros siderúrgicos; hay que aprovechar los saltos de agua de aquellos montes. Pero para ello es preciso que ni la ignorancia ni la envidia opongan obstáculos, como parece sucedió en época no lejana, cuando se desarrollaba el proyecto; es indispensable dejar completamente libre la iniciativa particular.

El trazado pasa por catorce pueblos, entre los que se encuentran Monterrubio (estación de partida), Arlanzón, Ibeas y Villafria, desde donde empalma en el kilómetro 379 con la línea del Norte.

Las obras más importantes son tres túneles de algunos kilómetros de longitud y un puente sobre el río Arlanzón, cuyo cauce es de más de 100 metros de ancho. El presupuesto total de las obras pasa de diez millones de pesetas.

Se piensa que dentro de dos años y medio recorrerá la línea el primer tren de mineral, tiempo insignificante comparado con los productos que han de transportarse diariamente, que se calcula serán de 8 á 10.000 toneladas.

Réstame para terminar, decir que son garantía para que se cumplan las ligeras noticias expuestas, los nombres de los Sres. Williams y Pradera. Los dos tienen acreditado su nombre dentro de sus respectivas profesiones en empresas financieras de esta clase.

Por último, en nombre de la REVISTA y en el propio les damos las gracias más cumplidas por la invitación y atenciones recibidas, y hacemos sinceros votos por la feliz terminación del proyecto.

ENRIQUE SANCHIS TARAZONA.

LA REFORMA DEL ARTICULO 11 DEL REGLAMENTO

DE CONSERVACIÓN Y POLICÍA DE LAS CARRETERAS

Un hecho, que puede producir consecuencias lamentables para la conservación del arbolado de las carreteras, acaba de ocurrir en la provincia de Burgos. Bien sea el móvil el ligerísimo perjuicio que la sombra y raíces de algunos árboles causen en las tierras contiguas, bien la antipatía que despierta en muchas regiones cuanto representa mejoras y adelantos, el hecho es que en diversas carreteras de la provincia de Valladolid, y muy especialmente en la de Valladolid á Soria, que sigue la cuenca del Duero, se ha emprendido una campaña contra el arbolado, llegando al extremo de salir á las altas horas de la noche á descortezar á golpes de hacha los árboles hasta dejarlos completamente inutilizados.

Claro es que los Ingenieros y las Autoridades no se han cruzado de brazos ante hechos tan vandálicos. Se han adoptado cuantas medidas han parecido oportunas y eficaces, estableciéndose un servicio de vigilancia de noche por fuerzas de la guardia civil en combinación con peones camineros, y lográndose así la captura de algunos delincuentes, que inmediatamente fueron sometidos á la acción de los Tribunales de justicia.

Pero aquí entra lo más sensible del caso. Instruidas las primeras diligencias, por el respectivo Juez, y elevadas en consulta á la Audiencia provincial, este Tribunal superior ha declarado que no procede la formación de causa por tales hechos, y que solo deben ser penados gubernativamente por los respec-

tivos Alcaldes, en la forma que prescribe el artículo 11 del Reglamento de Conservación y Policía de las carreteras.

Que este fallo está ajustado á justicia, no lo ponemos por un momento en duda; pero no es menos indudable que una multa impuesta por un Alcalde no es pena suficientemente enérgica para que los que por uno ú otro móvil tienen interés en la desaparición del arbolado, cejen en su empeño; y que si ha de conservarse un elemento tan valioso, tan grato y útil para el viajero, tan conveniente para mantener la frescura en la vía y facilitar su buena conservación, es necesario que esa importante propiedad del Estado sea tan sagrada y respetable como lo es la propiedad privada; que goce, por lo menos, de las mismas garantías que ésta para su defensa, y que, por lo tanto, los que á ella atenten puedan ser sometidos en el acto á los Tribunales de justicia; reformándose, al efecto, el artículo 11 del Reglamento de Conservación. Así creemos que lo ha propuesto á la Superioridad el Ingeniero Jefe de aquella provincia.

Nueva instrucción para el abono de indemnizaciones.

El día 21 del corriente, la *Junta de representación del Cuerpo de Ingenieros de Caminos* visitó al excelentísimo Sr. Director general de Obras públicas, exponiéndole la necesidad de modificar la Instrucción que hoy rige para el abono de indemnizaciones al personal facultativo de aquéllas por sus salidas de la residencia ordinaria, redactada en otra época con el pie forzado de la cantidad total á que había de sujetarse, y que resulta hoy exigua en la mayor parte de los casos, en que los gastos diarios superan á dichas indemnizaciones; y como medida para remediarlo presentó un nuevo proyecto, redactado por la Comisión Central del Cuerpo en el mes de Mayo último, acompañado de la correspondiente instancia.

El Sr. Ordóñez, nuestro querido Jefe, del que el Cuerpo tiene muchas pruebas del cariño que le profesa, ha manifestado estudiará con interés dicho proyecto para poder conciliar todos los deseos y remediar la situación actual, indicando desde luego, como conocedor del servicio de Obras públicas, algunas medidas que podrían aplicarse en bien del mismo.

Seguros estamos que sean cualesquiera las modificaciones que juzgue conveniente introducir en el proyecto presentado, han de redundar en beneficio de los Cuerpos de Obras públicas.

La *Junta de representación del Cuerpo*, presidida por el Excmo. Sr. D. José Alvarez Núñez, estaba compuesta de los Sres. Monares, Guijuelmo, Alonso y Pesquera, Bore y Maluquer.

Manifestaron el sentimiento de no poder asistir, pero que se unían á la petición de sus compañeros, el Excmo. Sr. D. Eusebio Page, quien en cariñosa carta manifestó su adhesión á los justísimos deseos

de éstos, y se diese por concurrente al acto; el ilustrísimo Sr. D. Luis Sáinz, Presidente de la Comisión Central, que tanto gusto hubiera tenido en ello, á no impedírselo la visita de inspección que está girando en la provincia de Málaga, y que en cuantos asuntos al Cuerpo interesan está á su lado; y los Sres. de Federico, á quien tanto reconocimiento deben los Ingenieros por sus trabajos en las Cortes, y Martínez Campos, que se hallaban enfermos.

La Comisión Central, interpretando seguramente los deseos de sus compañeros, agradece sinceramente al Sr. Presidente de la Junta Consultiva y señores Senadores y Diputados expresados, las gestiones hechas en bien del Cuerpo.

Y á su vez, la *Junta de representación* del mismo expresa su reconocimiento al Sr. Ordóñez por las atenciones que con la misma ha tenido y por los buenos deseos que le animan en pro de los Cuerpos de Obras públicas, y seguramente han de encontrar aquéllos eco en el Excmo. Sr. Ministro de Fomento, que siempre atiende á cuanto en justicia se le pide.

Antes de separarse dichos señores, y á iniciativa del Sr. Alvarez Núñez, se acordó presentar á las Cortes una enmienda para que al igual que se ha concedido á otros Cuerpos y recientemente se ha aprobado en el Senado para uno militar, se abonen como años de carrera ó de servicio al Estado los de estudio en la Escuela especial del Cuerpo.

Todos los acuerdos tomados por la *Comisión Central*, en sus sesiones de Mayo último, se han cumplido, hallándose en tramitación los asuntos á que se refieren. Hacemos votos por el feliz éxito de sus resultados.

El catastro y las cartillas evaluatorias.

Este proyecto de ley, aprobado por el Congreso de los Diputados, está á discusión en el Senado, donde parece se modificará algo y será necesario nombrar una comisión mixta de ambas Cámaras para su aprobación.

Como está aún pendiente de ésta, no está fuera de lugar exponer aquí una idea lanzada para el caso de que no se aprobase, y esa idea la tomamos de nuestro querido colega *El Globo*, de esta corte.

Podría encargarse del trabajo de formación del catastro á una Sociedad sólidamente constituida y que contase con el conveniente capital de anticipo, la cual habría de encontrar numeroso personal técnico á su disposición en los Cuerpos civiles y militares, y mucho se necesitaría para que en breve plazo ejecutase con escrupuloso detalle dicho trabajo.

La Sociedad se reembolsaría el capital anticipado con un interés que no debería exceder del 4 por 100 anual, con una parte de los beneficios producidos con el descubrimiento de la riqueza oculta.

La idea, en realidad, por la analogía que tiene con la formación de proyectos de algunas Obras