

Conformándome con lo consultado por la Comisión permanente del Consejo de Estado;

Vengo en decidir esta competencia á favor de la Administración.

Dado en Palacio á 17 de Abril de 1905. — Alfonso. — El Presidente del Consejo de Ministros, Raimundo F. Villaverde.

SOBRE LA DIRECCIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES SECUNDARIOS

Hace unos meses se publicó en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS un artículo, en el cual se trataba de probar las razones que asistían á los Ingenieros de Caminos para ser ellos los encargados de la dirección y construcción del plan de ferrocarriles secundarios.

Entre otras, se alegaba la de que estas obras caen de lleno dentro de la especialidad del Cuerpo de Caminos, y siendo subvencionadas por el Estado, es de derecho natural que aquél y no otro sea el encargado de todo cuanto en ellas se relaciona, debiendo ser los proyectos autorizados por Ingenieros de Caminos, así como correr á su cargo la construcción, exactamente lo mismo que sucede con las carreteras y demás obras públicas.

Ya se ha publicado el plan, aprobado por Real decreto de 31 de Marzo pasado; también se hallan terminados ó próximos á ello los proyectos de los ferrocarriles comprendidos en algunos de los grupos en que éstos se han dividido, y esta es la fecha en que no sabemos se haya solicitado y menos concedido lo que sin duda alguna deseáramos todos los individuos del Cuerpo. De no conseguirlo, tocaremos en seguida los resultados; siendo el primero seguramente, que vendrán casas extranjeras con su personal de Ingenieros, ó que de tal se titularán, para encargarse de la construcción y explotación de las líneas; dando con esto lugar á que se les considere con más y mejores conocimientos que á nosotros. Esto es lo que á todo trance debemos evitar, por patriotismo, por dignidad, por decoro profesional y por conveniencia.

¿No opinan lo mismo todos los compañeros? Creemos que así debe ser; y si esto es cierto, es llegada la ocasión de que elevemos respetuosa y fundada instancia á la Superioridad para conseguir nuestras justas aspiraciones; á ellas nos da derecho perfectísimo el título que llevamos. El no poner los medios para ello es tanto como conformarnos implícitamente con lo que tratamos de combatir, y que equivale á decir que cualquiera ejerce ó puede ejercer el cargo de Ingeniero de Caminos, especialmente si *chapurrea* el castellano.

Ya ha salido en defensa de esta idea la Comisión central en la sesión celebrada el 19 de Diciembre del último año, y debemos seguir trabajando en pro de ella.

Á muchos compañeros les hemos oído decir repetidas veces estar conformes con las ideas emitidas por nosotros, y que les agradaría llegase ocasión donde poder demostrar y poner en práctica los conocimientos adquiridos en la Escuela. ¿Qué mejor ocasión que la actual?

Próximamente se hallan la reunión de las Zonas y de la Comisión central. Á este objeto, y para que antes de ellas llegue esto á conocimiento de los compañeros que se dignen leer estas líneas, las escribo á fin de que en las citadas reuniones se alce la voz en defensa de lo que creo justo derecho, y ver de conseguir se dicte la disposición que en justicia reclamamos.

UN INGENIERO DE CAMINOS.

EL PUERTO DE BREMEN

Á semejanza de muchos de los puertos de la Europa septentrional, Bremen no está situado sobre el mar ni siquiera cerca

de él, sino que se halla distante de la orilla del mar como cincuenta millas. La ciudad está construída sobre ambas riberas del río Weser, uno de los principales ríos de Alemania, y navegable por los buques de mayor calado hasta Bremerhaven, y por embarcaciones más pequeñas hasta la ciudad de Bremen propiamente dicha. La primera mención histórica de Bremen data del año 782, y en 788, la ciudad, que entonces era una aldea de pescadores, fué constituida en sitio de Obispado por Carlomagno; en 847 fué elevada á Arzobispado, y desde entonces la ciudad mantuvo un puesto de alguna importancia en los anales eclesiásticos de la época. No fué sino en 1283, que comenzó la historia de la ciudad desde el punto de vista comercial. En aquel año, los ciudadanos de Bremen se unieron á la famosa Liga Hanseática, una de las grandes organizaciones comerciales de la Edad media. Seis años después, el Arzobispo fué obligado, por medio de un Tratado formal, á dedicarse solamente á los asuntos espirituales, dejando los asuntos seculares á las autoridades civiles. La historia de Bremen durante ese largo y á menudo tempestuoso, aunque glorioso periodo, cuando el comercio del mundo estaba dominado por la Liga Hanseática, llenaría volúmenes, y solamente podemos publicar aquí alguno que otro dato tocante al particular. Allá por el año de 965, Bremen fué clasificada como ciudad por medio de un edicto imperial, y aún dependía del Arzobispo, cuya influencia á menudo perturbaba su desarrollo. Por varios siglos estuvo protegida por diques, murallas y torres contra los ataques del enemigo, que se sucedían con frecuencia, pero siempre eran rechazados. Constantemente había dificultades con las tribus en la desembocadura del Weser, que á menudo atacaban y robaban á los buques que iban á Bremen, y entonces la ciudad se vengaba, invadiendo esos distritos. Esa piratería, sin embargo, no hacía mucho daño al comercio de la ciudad, que continuó aumentando y floreciendo, especialmente con los países del Norte. El poder de los Arzobispos fué gradualmente destruído, y en la Edad media Bremen gozaba de cierta independencia.

Durante los períodos siguientes, la ciudad trató siempre de adaptarse á las condiciones prevalecientes, aumentando su comercio en los tiempos pacíficos, especialmente durante la Reforma; pero durante las guerras napoleónicas á principios del siglo XIX, hubo cierta paralización, como era de esperarse, en el comercio de la ciudad. En aquella época, las murallas de la ciudad fueron destruídas, convirtiéndose en agradable paseo, porque ya eran inútiles para resistir los sistemas modernos de guerra, y la ciudad aislada no podía resistir por mucho tiempo los asaltos de poderosos enemigos. El Senado de Bremen, por medio de negociaciones diplomáticas, logró obtener la independencia de la ciudad. Bremen es una antigua ciudad hanseática alemana, típica. Andando por sus calles, contempla uno á cada paso el carácter comercial de la población, pues el mayor número de casas se usan para empresas comerciales, y el exterior de muchas demuestra claramente que sirven exclusivamente para el almacenaje de mercancías. El plan de construcción de la ciudad de Bremen es irregular, como sucede con las ciudades antiguas. La plaza principal está situada en el centro de la «ciudad vieja», en la orilla derecha del Weser, la cual, con sus calles angulares y sus edificios con altos caballetes, presenta una apariencia vetusta. En el año 1600, la orilla del Weser fué poblada y anexionada á la ciudad. En el desenvolvimiento de esa sección se observaron ciertos planos, trazándose las calles de un modo más regular, y al propio tiempo se unieron pequeñas aldeas, que ahora representan suburbios de la ciudad. Las calles de Bremen presentan vistas muy interesantes; entre éstas, la plaza del Mercado, con sus antiguos y hermosos edificios, especialmente el Ayuntamiento y la oficina de la Cámara de Comercio, y el «Roland», monumento de antiguos derechos y privilegios. En el Ayuntamiento está el célebre Rathskeller, y contiguo á él está la Catedral, que es una de las iglesias más antiguas de Alemania. Cerca de estos edificios hay otros también muy importantes que merecen descripción especial, la que