

NOTICIAS

Jubilaciones forzosas.

El viernes último corrió con insistencia el rumor de que entre los decretos llevados a la firma regia figuraba uno derogando el de jubilaciones forzosas de Ingenieros de los distintos Cuerpos. Como por la indisposición de S. M. se suspendió la firma, quedaba en pie la duda; pero el sábado fué desmentido terminantemente dicho rumor por el Sr. Ministro de Fomento, agregando que no pensaba en proponer tal derogación.

El subsuelo de París.

Las excavaciones realizadas para la construcción del metropolitano de París han ocasionado ya multitud de sorpresas en punto á hallazgos inesperados.

El Ingeniero Jefe de esa empresa, al ejecutar los trabajos de las nuevas líneas, ha descubierto verdaderas minas de azufre nativo y extensos yacimientos de arena argentífera.

El funcionario Jefe ha recogido diversas muestras de las numerosas variedades mineralógicas halladas en el subsuelo parisiense, á fin de enviarlas á la Escuela de Caminos, donde se formará un museo especial que maravillará á los parisienses, quienes generalmente ignoraban transitar á diario sobre yacimientos argentíferos, siendo este metal de una aplicación tan necesaria é inmediata.

Instituto de Ingenieros civiles.

El día 3 del corriente se dió una brillante conferencia en el Instituto de Ingenieros por D. Andrés A. Armenteras, Ingeniero de Montes.

Sobre el tema «Orientaciones para enriquecer el suelo nacional» hizo una crítica política, histórica, industrial y estadística de lo que es la producción nacional y lo que debiera ser, después de determinar las necesidades que cada zona requiere de cultivo agrario permanente, monte ó pesca.

Produjo el orador—que lo es y de altos vuelos—gran impresión en su auditorio, siendo muy aplaudido.

Ferrocarril de Cuenca á Utiel.

De un artículo publicado por D. Manuel Troyano en el *Heraldo de Madrid* copiamos lo que sigue:

«De los varios ferrocarriles que parten de Valencia sin alcanzar, en su mayoría, un completo desarrollo, despertaba en mí gran curiosidad el que de dicha capital llega hasta Utiel, y que debería ser el más directo entre aquella y Madrid.

Por el lado de acá (Madrid) la línea se prolonga hasta Cuenca—200 kilómetros—y por el lado de Levante alcanza hasta la citada población de Utiel, con una longitud de 88 kilómetros.

Entre las dos mencionadas ciudades hay una solución de continuidad de 137 kilómetros, con la particularidad de que está ya salvado uno de los principales obstáculos: el paso de las Cañabillas.

Conocía yo un «trabajo muy interesante que un conqueño ilustre, amantísimo de su país, D. Isidro Torres, propagador convencido de la necesidad y de las ventajas de esta línea férrea», había hecho. En ese trabajo se recuerda otro de *Fermín Caballero* y se enumeran los provechos que Madrid, Cuenca, Valencia y todas las comarcas del recorrido obtendrían de esa vía, la más corta entre la capital de la Nación y el mar.

Para Madrid, cuyo mercado de hortalizas y frutas se nutre

de Valencia principalmente y cuya relación con el comercio marítimo se vería así considerablemente facilitada, ese ferrocarril prestaría imponderables servicios. Para Cuenca vendría á ser positiva condición de segura prosperidad. Todos los explotables elementos de riqueza, todas las abundantes materias de exportación que esa arrinconada provincia encierra, y que el Sr. Torres señala y describe, frutos, maderas de construcción, minerales, entrarían en movimiento económico merced al poderoso medio de comunicación que se les ofrecía.

Para Valencia, sobre todo, ese ferrocarril, el más directo con el centro de España, sería el tercer entorchado de gran capitalidad; suprimiría el enorme rodeo de la Encina, los molestos transbordos y las largas paradas en la citada estación y en la de Chinchilla, permitiría los trenes expresos diarios con Madrid, abarataría los pasajes y transportes, y daría, en fin, al servicio ferroviario un carácter digno de la tercera capital de España.

En su bien meditado trabajo, D. Isidro Torres no oculta los inconvenientes que las circunstancias de la línea habrán de presentar, y como hombre de previsión los expone, señalando á la vez la manera con que se habrán de orillar. ¿Quién y cómo habrá de construir los kilómetros de ferrocarril para que desaparezca la solución de continuidad entre Cuenca y Utiel? Porque la Compañía del Mediodía, ó sea la de Madrid á Zaragoza y á Alicante, es dueña de la línea de Aranjuez á Cuenca, y la del Norte lo es de la Utiel á Valencia. Si la de Utiel á Cuenca la construye la Compañía del Norte, habrá forzosamente de combinar con la del Mediodía las tarifas para efectuar el servicio. Y como quiera que á éste le puede perjudicar la competencia, la buena inteligencia es difícil. Quizás á tal causa se deba el estado en que se halla hoy la cuestión. Ni el Norte se atreve á prolongar su línea hasta Cuenca, por no quedar á merced de su rival en el resto del recorrido hasta Madrid, ni el Mediodía se resuelve á hacer lo propio hasta Utiel, por un motivo análogo. Una tercera Compañía se encontraría peor, pues quedaría entre las dos citadas como el trigo entre las dos piedras del molino. «Tomado con vivo interés este asunto por los representantes del país en Cortes, acaso se llegaría á una conveniente solución.»

Sin duda por hacerse sentir cada vez con superior imperio la necesidad de la línea directa á Valencia circulan de vez en cuando gratos rumores de un arreglo satisfactorio. En la actualidad sucede esto. Veremos si tienen mejor base y consistencia que las que en otras ocasiones han tenido. Será digno de la importancia que en el actual período se atribuye á los intereses materiales.

Automóviles en Madrid.

El Alcalde de Madrid ha dictado un bando referente á la circulación de automóviles por las calles, cuya parte dispositiva es la siguiente:

«Sólo podrán circular los automóviles cuyos propietarios ó conductores hayan obtenido el correspondiente permiso de la Alcaldía.

La velocidad de los automóviles no podrá exceder de 10 kilómetros por hora, debiendo detenerse ó marchar con lentitud cuando los conductores observen que se produce espanto en las caballerías.

Queda prohibido el empleo de faros ó focos de gran proyección dentro del término municipal de Madrid; el uso de sirenas