

de dos millones y medio de metros cúbicos en previsión á las grandes avenidas.

Análogamente, y con el mismo objeto, el pantano de Valdeinfierno dejará vacía siempre una capacidad de un millón de metros cúbicos.

El pantano de Puentes podrá pedir en todo momento al Sindicato la cantidad de agua de su propiedad que haya en el embalse de Valdeinfierno, correspondiente á los dos millones y medio de metros cúbicos, dando recibo de las cantidades que vaya ingresando, hasta completar dicho volumen, en cuyo caso no tendrán derecho á pedir más agua, hasta que Valdeinfierno tome otra avenida. El resto que sobre dicho volumen de dos millones y medio de metros cúbicos, pueda haber en Valdeinfierno, tendrá que venderse por el Sindicato para los nuevos regadíos que en Lorca se establezcan, excepto en las épocas de escasez en que una tercera parte de este agua se reservará para el regadío actual.

Las limpias de los pantanos de Puentes y Valdeinfierno, se harán de común acuerdo entre el Sindicato y la Sociedad concesionaria del primero, debiendo ser siempre simultáneas en ambos pantanos.

39.—Partición y jariques.

En aquellos partidores en donde se pueda partir el agua, es preciso partirla y voluntario el juntarla ó jaricarla, con tal que se convengan para ello todos los regantes que la lleven por el mismo cauce; pero si el partididor fuese tal, que no se pueda partir en él, con justificación, es forzoso el juntar ó jaricar; y es voluntario partir, si todos se convinieren en ello.

Anualmente se formará una lista de partidores en cada heredamiento, con las modificaciones ó aumentos que haya habido por resoluciones del Sindicato.

Verificada la rectificación de estos partidores, será forzoso partir en ellos; pero los regantes podrán juntar ó jaricar voluntariamente el agua, siempre que estén convenidos todos los que la lleven por el mismo cauce.

FRANCISCO MANRIQUE DE LARA.

(Continuará.)

Don Mariano Royo.

Con motivo de la celebración del Congreso de Riegos, hemos oído citar varias veces el nombre del ilustrado Ingeniero de caminos D. Mariano Royo, tan aficionado á estas materias y que tanto se distinguió al frente de las obras del Canal Imperial. Creemos, pues, rendir un tributo á su memoria publicando la biografía escrita por nuestro apreciado compañero D. Antonio Lasierra para el prólogo de la segunda edición de las *Cartas* de D. Mariano Royo sobre riegos, publicada en Zaragoza:

«Muchas veces he sentido honda preocupación al considerar la poca justicia que se ha tributado al mérito indiscutible de don Mariano Royo.

Mi preocupación sube de punto cuando pienso que yo, que le soy deudor de tantos favores, jamás dije nada de él.... cuando podía decir muchas cosas.

Y es que al morir me pasó lo que á sus hijos; quedé anonadado, y la oportunidad de hacer algo en obsequio á su memoria pasó sin que me diera cuenta de ello.

Hoy, aun cuando siento una aversión muy grande á escribir para la imprenta, tal vez porque carezco de la humildad necesaria para resignarme á no hacerlo bien, me alegra la consideración de que, al fin, las circunstancias me brindan la ocasión de decir que D. Mariano, como le llamábamos siempre, fué un Ingeniero de caminos notabilísimo, un ciudadano eminente, un hombre, en fin, que, sintiendo yo, como es natural, el noble afán de hacerme acreedor al respeto y á la consideración de todos, muchas veces me acuerdo de él para atemperar mis actos á las enseñanzas que de él obtuve durante el tiempo que fué mi maestro y jefe.

Que fué un Ingeniero de gran relieve lo prueban sus obras, que son muchas y muy notables: la carretera de Biescas á Panticosa, con el sorprendente trozo de El Escalar tan justamente admirado; el atrevido y original puente de Las Cellas con sus 36 metros de altura de rasante sobre el Alcanadre, en la carretera de Huesca á Barbastro, dotado con verdadero ingenio de una rigidez que los puentes similares no tenían, y las obras de la embocadura del Canal Imperial, amén de otras muchas que sería prolijo enumerar, bastan por sí solas para justificar una gran reputación.

Pocos Ingenieros pueden vanagloriarse como habría podido hacerlo él muchas veces, á no impedírselo su gran modestia, del afecto y simpatía que supo despertar siempre entre las gentes del país donde prestó servicio. De ello hay pruebas evidentes, entre otras la instancia dirigida en 3 de Febrero de 1857 desde Barbastro á S. M. la Reina, pidiendo que dejase sin efecto el traslado á Granada de D. Mariano Royo, en consideración á las incommensurables ventajas (son palabras de la propia instancia) que auguraba la provincia de un funcionario tan entendido, tan recto y justificado, que tanto había hecho y al que acompañaban el respeto y la simpatía de todos los partidos políticos y de todas las clases sociales.

De igual manera pocos Ingenieros podrán exhibir el número de Reales órdenes que él obtuvo dándole gracias por el acierto con que llevó á cabo las obras que le fueron confiadas. Este acierto en las de la embocadura del Canal Imperial le valió la Gran Cruz de Isabel la Católica, cuyas insignias no usó jamás á pesar de que las había ganado en buena lid. Para ver cruzado su pecho con la banda de la Orden, fué preciso esperar á que muriera, y que Pradilla medio inventara un retrato suyo. La obra del insigne artista es, como supondrá el lector, un *retrato de cuerpo entero*.

No sólo proyectaba bien las obras, sino que las dirigía admirablemente, con una confianza en su criterio que sorprende.

A poco de crear él la actual Junta del Canal Imperial, acaeció el hundimiento de la casa de compuertas y de la presa del Bocal.

Y al pensar las gentes que por el hecho de no intervenir el Estado en la administración del Canal se tropezaría con el gravísimo inconveniente de no poder encontrar los fondos necesarios para reparar las obras, se desataron contra el pobre D. Mariano Royo, haciéndole responsable del desastre que todos preveían. No se arredró por esto, dando pruebas de un temple singular, y en medio de la amargura que todo ello le produjo, trazó el plan necesario para acometer las obras de reparación é ideó aquel famoso empréstito del canal, que tan alto puso en España el nombre de Aragón.

Por medio de este empréstito, que por sí sólo constituye la demostración más patente de que D. Mariano Royo se adelantó á

su época, se arbitraron recursos más que suficientes para reparar la catástrofe del Bocal; y digo más que suficientes, porque las obras se terminaron quedando en la Caja de la Junta un sobrante cuya devolución, en la parte correspondiente á los usuarios del Canal, le fué por éstos pedida más de una vez con verdadera insistencia.

Nunca consideró oportuno atender á estas demandas, arrojando una impopularidad que no todos hubieran tolerado; y si no trató siquiera de atenuarla, fué porque estaba firmemente convencido de que los fondos del Canal podrían llegar á tener aplicación más adecuada. En efecto, el momento se aproxima; bien vendrán esos fondos para la construcción del gran pantano del Ebro.

En el orden particular también realizó trabajos tan notables como el abastecimiento de la ciudad de Cariñena, aprovechando las aguas subálveas de un barranco que elevó y derivó por medio de una presa subterránea y un proyecto para el abastecimiento de Zaragoza redactado el año 1858.

En este proyecto, que he tenido ocasión de ver, después de tantear la solución del problema tomando el agua del Jalón, del Gállego, del Huerva ó del Ebro, se opta por la del Canal Imperial, situando los depósitos en Casa Blanca. Cincuenta y tres años después las circunstancias han venido á demostrar el acierto con que redactó este proyecto.

Aparte de estos trabajos profesionales que quedan nada más que insinuados, ejerció D. Mariano Royo una influencia decisiva en cuantos asuntos de interés para Zaragoza y para Aragón se presentaron durante su vida. Por esto le vemos siendo el alma de la Exposición Agrícola Industrial y Artística que se celebró en esta ciudad el año 1868, inaugurada en Septiembre, clausurada inmediatamente al estallar la Revolución, y abierta de nuevo á la terminación del período revolucionario; Exposición que fué un éxito indiscutible á pesar del estado de postración en que el país se hallaba. Por eso le vemos también tomando parte muy activa en las deliberaciones de la Sociedad Económica de Amigos del País, de la que fué nombrado Vicedirector en 1872, sobre todo en aquellas que precedieron á la creación de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad, cuyos primitivos Estatutos, aprobados por el Ministerio de la Gobernación en 28 de Enero de 1873, llevan su firma.

Su consejo y su autoridad pesaron mucho en la redacción del cuestionario que sirvió de base de discusión en el Congreso filoxérico de 1882 celebrado en esta ciudad para solicitar del Gobierno el establecimiento de determinadas medidas preventivas.

Asimismo su competencia técnica y financiera y su amistad con personalidades de gran influencia en la Compañía de los ferrocarriles del Norte y sobre todo con Sagasta, compañero suyo de la Escuela de Ingenieros, se patentizaron muy pronto cuando fué nombrado Vicepresidente del Consejo de Administración del ferrocarril de Canfranc, Empresa que venía atravesando una crisis agudísima. El contribuyó especialmente á lograr la solución que fué recibida por los capitales comprometidos con satisfacción inmensa.

Más tarde le estaba reservado el facilitar la reconstrucción del pantano de Mezalocha, por medio de una ley que él personalmente redactó.

En los últimos años de su vida, cuando ya había terminado las importantísimas obras de la embocadura del Canal, en aquella época del resurgimiento industrial de Zaragoza, fundó la Azucarera Ibérica que tan excelentes resultados económicos ofreció desde el primer momento; y es de advertir á este propósito, que cuando sobrevino la crisis azucarera, y se pretendió buscar el

remedio constituyendo la actual Sociedad General, fué con posterioridad al 6 de Octubre de 1900, fecha tristísima de la muerte del Sr. Royo, acaecida en El Bocal.

Fué Diputado á Cortes, representando el distrito de Caspe el 63 y el año 66 fué Diputado electo por Huesca; pero bien pronto se convenció de que su parquedad de palabra, su rectitud de intención y la independencia de su criterio, se armonizaban muy mal con la política que exigía entonces, como ahora, mucha palabrería, doble intención y supeditar el pensamiento cuando no la conciencia á la voluntad del Jefe ó á las conveniencias del partido.

Fué amante de Huesca y su provincia, sin duda por haber nacido en Sallent (1), hasta el punto de haberle oído decir en muchas ocasiones que todo lo que con dicha provincia se relacionaba, le atraía de un modo extraordinario.

¿No es verdad que quien se ilusiona tanto con las cosas y personas del país donde vió la luz primera, necesariamente tiene que ser un hombre bueno y un ciudadano ejemplar?

Un detalle para terminar:

Me parecería dejar incompleta esta semblanza biobibliográfica, si no dijera algo, siquiera sea muy poco de la personalidad privada del que fué ilustre primer Ingeniero Director del Canal Imperial.

Si todas las facetas de su vida pública brillan con tanta intensidad, no quedan eclipsadas las que tienen relación con los detalles de su vida en el santuario del hogar.

Hijo cariñoso, esposo solícito y amantísimo, y padre amoroso y ejemplar, el Sr. Royo supo imprimir en su familia el sello característico de su individualidad verdaderamente única é inconfundible.

Si no temiera evocar tristes recuerdos en la venerable señora, que lleva su apellido, con gusto traería á este lugar alguna anécdota, algún detalle, de los muchos que esmaltaban la vida ejemplar del preclaro ciudadano. Séame lícito recordar, sin embargo, uno de los que mejor retratan con una sola pincelada al Sr. Royo y Urieta desde este punto de vista.

Tan pronto como sus hijos empezaban á mostrarse inteligentes, ponía especial empeño en llegar á comprender las aptitudes de cada uno para inferir su vocación. Y así sucedió que apenas el inolvidable y malogrado Luis, su hijo mayor, encaminó sus pasos hacia el Instituto, siempre que quería alcanzar alguna cosa de su padre tenía necesidad de pedírsela en forma literaria.

¡Cuántas veces ocurrió la misma escena!

Llegaba Luis y le decía:

—Papá, ¿me dejará usted ir al teatro esta noche?

—Pídemelo en una quintilla—respondía secamente el venerado padre.

.....

.....

Quien fué, andando el tiempo, aquel muchacho que en quintillas pedía permiso para ir al teatro, no he de decirlo yo, porque está en la memoria de todos.

En cuanto á los hermanos del literato insigne, el éxito coronó también los afanes de su padre, hasta el punto de que, á los jóvenes de hoy que no conocieron al que fué, podríamos decirles estas sencillas palabras: mirad á los que son y pensad que por el fruto se conoce el árbol.

ANTONIO LASIERRA,

Ingeniero de caminos,
Vocal de la Junta directiva de la Federación.