

La flexibilidad de los itinerarios es otro elemento favorable para los autobuses.

En todas las poblaciones existen calles en que el tráfico es muy intenso a ciertas horas del día. Avenidas que conducen a puntos adonde se dirige un gran gentío en ciertas épocas del año, ya en invierno, ya en verano. Pueden dirigirse grupos de autobuses a los puntos en que se produce una gran afluencia de gentes en cierta época del año. En caso de accidente, puede con un pequeño rodeo continuarse el tráfico cuando se trata de autobuses. ¿Cuántas veces un incendio, una excavación en el suelo, un vehículo roto, inmovilizan largas filas de tranvías, ocasionando interrupciones del servicio cuyos efectos repercuten durante varias horas en una gran parte de la red? Los autobuses no tienen estos inconvenientes, puesto que pueden rodear el obstáculo.

No hay que perder de vista la ventaja de un sistema compuesto de unidades independientes, sobre otro cuyas unidades todas dependen de una central eléctrica de la que pueden resultar interrupciones algunas veces bastante largas en el funcionamiento del servicio.

A este último argumento se puede objetar que también los autobuses están expuestos a averías. Hace cinco ó seis años todavía, las gentes se burlaban de los que pretendían que el autobús podía llegar a ser un competidor serio del tranvía eléctrico, y, sin embargo, esta competencia viene a ser cada vez más real, gracias a la perfección de los vehículos de tracción mecánica.

El público acogerá favorablemente todo competidor de los tranvías eléctricos que realice un servicio conveniente con tarifas moderadas.

El público americano que ha sufrido durante largo tiempo carruajes recargados, sucios, mal ventilados y faltos de toda comodidad, se servirá con alegría de vehículos mejor acondicionados.

El pequeño capital necesario para la creación de líneas de autobuses no exige concursos financieros importantes, por lo cual el concesionario no está obligado a acudir a los grandes banqueros.

Los autobuses de Londres cuestan, según parece, 12.500 francos por unidad; veinte de éstos exigirán, por lo tanto, un desembolso de 250.000 francos.

Ahora bien, estos veinte autobuses, circulando por las calles de una pequeña población bien pavimentada, harían una competencia desastrosa a los tranvías que tienen que inmovilizar un capital muy importante en la vía, en el equipo eléctrico, etc.

Las autorizaciones para el establecimiento de los servicios con autobuses se obtendrán fácilmente, puesto que no exigen ninguna obra en las calles; por el mismo motivo se acomodan a una concesión cuya duración sea bastante corta.

De lo que precede, deduce la Revista citada que el autobús reserva grandes ventajas al público y debe llamar la atención de los Ingenieros que se dedican a la cuestión de los transportes en común.

CANAL DE ALFONSO XIII

El domingo último, el Sr. Director general de Obras públicas inauguró el comienzo de estas obras por el Estado, que lleva la vida a una comarca desolada por el estrago que en los viñedos hizo la filoxera.

En 1872, una Compañía belga proyectó regar la vega de los términos de Cordovilla, Torquemada, Villamediana, Magaz y Baños, y comenzó la construcción del canal correspondiente, llamado de La Granja; pero por distintas causas, las obras ya comenzadas se suspendieron y la iniciativa no llegó a verse realizada.

De aquel intento, apenas quedan el recuerdo y unas excavaciones olvidadas ya.

El impulso de esta obra se debe al Director general de Obras públicas D. Abilio Calderón.

El proyecto actual es de nuestro distinguido compañero don Pedro Pérez de los Cobos, bajo la dirección del competente Jefe de la División hidráulica del Duero, D. Eduardo Domingo Mambrilla.

Las dos soluciones que para la toma de aguas se indican en el proyecto se sitúan en el Pisuerga, una en Villalaco y otra en el sitio de emplazamiento del molino de Astudillo.

La primera es considerada la mejor por el autor del proyecto.

La longitud total del canal es de 45.894,09 metros, y en el proyecto se considera dividida en tres trozos casi iguales.

En el curso del trazado hay diferentes obras de fábrica, pasos de arroyos y caminos, saltos, aliviaderos, etc., y para todos se empleará el hormigón, siendo las dimensiones de las obras muy variables, según lo exigen la importancia de los servicios y la configuración del terreno.

Comprende la zona regable 5.400 hectáreas de los términos de Cordovilla, Torquemada, Villamediana, Magaz, Baños y Villamuriel.

Dicha zona, estrecha en su zona de agua arriba, va ensanchándose hasta formar un área casi redonda, de más de 3.000 hectáreas.

Entre el límite de los términos de Villalaco y el poblado de

Torquemada, mide la zona dominada una extensión de 1.000 hectáreas.

Otra igual extensión mide la zona entre Torquemada y la línea de los términos de Magaz y Villamediana, y entre este límite y el agudo recodo que hace el canal en Baños la extensión de la zona es de 1.080 hectáreas de riego.

Entre este recodo y el desagüe en el río Carrión, la zona regable es de 2.570 hectáreas, estando comprendida en ella la llanura en que se hallan situados la estación de Venta de Baños y el monasterio de Trapenses de San Isidro, de Dueñas.

El terreno es rico y está sólo a falta de riegos que neutralicen los efectos de la sequía, convirtiéndolo en una vega feraz y productiva.

Por las razones que se aducen en el proyecto, entre otras la especialidad de algunas de las obras de fábrica, se propone que las obras se ejecuten por administración directa, siendo el presupuesto el siguiente:

Primera solución, 1.515.721,47 pesetas.

Segunda solución, 1.616.734,65 pesetas.

El presupuesto de contrata era para la primera solución de 1.709.541,92 pesetas y para la segunda 1.823.621,82.

Después de un estudio detenido de los rendimientos de esta importante obra, se fijan en el proyecto las tarifas de riego, en esta forma:

Para cultivo extensivo 7,80 pesetas los 1.000 metros cuadrados, y para cultivo intensivo, 2,23 pesetas el mismo número de metros.

Para la explotación del canal procede autorizar sólo el cultivo extensivo, regando en un plazo comprendido entre el 1.º de Abril y el 15 de Junio, cerrándose en esta fecha las compuertas.

Inauguración en Torquemada.

Torquemada presentaba un animadísimo aspecto.

En todos los balcones había colgaduras, y en la Plaza Mayor estaban los niños de las escuelas, llevando banderitas de colores.

El júbilo se reflejaba en todas las caras, y las calles todas se veían muy concurridas.

Las Comisiones llegadas de los pueblos se iban congregando en la Casa Consistorial, donde las recibían el Alcalde y los Concejales.

También llegaron políticos palentinos, Ingenieros, periodistas, otros invitados y la banda municipal palentina.

A las diez de la mañana se organizó la comitiva, que por la calle de Abilio Calderón se dirigió á la salida del pueblo para esperar la llegada de los Sres. Calderón y Arroyo.

Formaban la comitiva las Autoridades locales, los Ingenieros, los demás invitados y un público muy numeroso.

A las once y cuarto llegaron los automóviles esperados y se desbordó el entusiasmo.

El gentío prorrumpió en vivas á los recién llegados, las campanas tocaron á vuelo y se disparó multitud de cohetes.

En un automóvil llegaron D. Abilio Calderón, D. Enrique Alba y los Sres. Díaz Caneja, Marqués de Valdavia y D. Luis Morales, Jefe de las obras del Canal de Castilla.

Otro automóvil lo ocupaban D. Jerónimo Arroyo, D. Ambrosio Donis y el Arquitecto municipal D. Jacobo Romero.

Después de los correspondientes saludos y presentaciones fueron todos al Ayuntamiento, donde hubo un breve descanso.

A continuación, la comitiva se dirigió á las calles recientemente denominadas de Abilio Calderón y de Jerónimo Arroyo, para descubrir las respectivas lápidas.

Éstas se hallaban cubiertas con la bandera nacional.

Al quedar descubiertas las lápidas el público prorrumpió en grandes aclamaciones, vivas y aplausos.

Continuó la comitiva su marcha hacia las eras, lugar donde han de comenzar las obras del canal.

En un espacio muy amplio, artísticamente cercado con gallardetes y guirnalda, se habían colocado vagonetas, railes, máquinas excavadoras y otros útiles de ingeniería.

En el frente de dicho recinto, un paredón, pintado con mucho gusto, contenía una inscripción con la fecha del día y el nombre del canal.

Remataba el conjunto el escudo de Obras públicas.

La entrada al recinto cercado, se hacía por un arco con una barquilla plegable y otros atributos, artísticamente combinados.

A los lados del testero había dos tiendas de campaña, una convertida en capilla, y en la otra había una mesa con el acta de la solemnidad que se iba á celebrar.

Llegada la comitiva, el Director general de Obras públicas, Sr. Calderón, en nombre del Rey declaró comenzadas las obras del canal y dió vivas al Rey, á Castilla y á la provincia de Palencia, que fueron unánimemente contestados.

Luego los Sres. Calderón, Arroyo, el Ingeniero Jefe de la División Hidráulica Sr. Domingo Mambrilla y el Cura párroco, dieron algunos azadonazos en la tierra mientras la gente prorrumpía en estruendosos vivas.

El Párroco, revestido con capa pluvial bendijo las obras y pronunció un sentido discurso.

Luego se firmó el acta.

El banquete.

El salón del teatro estaba vistosamente engalanado con guirnalda y escudos de Palencia y Torquemada.

Junto al escenario se había colocado un gran retrato del señor Calderón.

A la una comenzó el banquete, llenándose bien pronto todos los sitios destinados á los 160 comensales.

Reinó la más entusiasta cordialidad, y después de elocuentes brindis de los Sres. Romero, Díez Quijana, Santander, Martínez Alba (D. Enrique), Polanco, Marqués de Valdavia, Díaz Caneja y Arroyo, pronunció un discurso el Sr. Calderón.

Comienza juzgándose muy modesto para que se le tribute un homenaje, y dice que considera muy secundaria la vida política estando hecha la legalidad constitucional, y cree que se debe dedicar toda la actividad al fomento de intereses morales y materiales.

Alude al Sr. Gamazo, para el que tiene un sentido recuerdo, y se congratula de que haya corrientes de estímulo para los representantes de Castilla.

«Por ello—exclama—nos asociamos á los hombres de otros partidos, como el Sr. Alba, que trae aquí la representación de su ilustre hermano, que labora, igualmente que nosotros, por Castilla.

»Seguiremos cada uno en nuestro partido, y esto es una ventaja para vosotros, que en todas las situaciones tendréis defensores decididos.»

Habla de los entusiasmos del Rey por las obras hidráulicas, que favorecen la agricultura, y tiene frases laudatorias para la Prensa, recomendándola que diga que no es justo que los pueblos se dirijan al Gobierno sin ofrecerle al mismo tiempo su cooperación decidida.

Condena la paralización de los capitales, que duermen en las cuentas corrientes de los Bancos, y cree que el resurgimiento nacional se ha iniciado, para demostrar lo cual, enumera las principales obras que el Estado lleva á efecto en la actualidad.

Eucarece á todos que se asocien para los fines agrícolas, constituyendo Sindicatos de regantes.

Dedica un cariñoso elogio al Ingeniero Jefe de la División hidráulica, su amigo de la infancia, el Sr. Mambrilla.

Tiene también elogios para el autor del proyecto y los restantes Ingenieros, y añade que el haber dado su nombre á una calle de Torquemada, le compromete más para que su memoria, perdurable por una lápida, no pueda ser objeto algún día de comentarios desfavorables.

El discurso del Sr. Calderón, frecuentemente interrumpido con aplausos, es acogido al final con vivas y aclamaciones.

Con esto se dió por terminado el acto.

*
* *

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS se asocia al entusiasmo de la comarca por la inauguración de estas obras, felicita á los ilustres Ingenieros de caminos Sres. Domingo Mambrilla y Pérez de los Cobos por el proyecto de las mismas, y aplaude al señor Director general de Obras públicas por este nuevo acto de desarrollo de las obras hidráulicas.

RIEGOS DEL ALTO ARAGÓN

El lunes el Sr. Ministro de Fomento inaugurará estas importantes obras de riego.

La inauguración se verificará en Almudévar, á las diez de la mañana, y bendecirá la primera piedra el Arzobispo de Zaragoza.

De este acto transcendental para la vida de extensa comarca española daremos amplia información en nuestro número próximo.