

Fatjó, Valcárcel, Serret (M.), Soriano (J.), Ballesteros (A.), Fernández Sesma, Gamonal, Gallego (R.) y Rascón.

En el gabinete telefónico de la Presidencia, Sres. Mendoza, Aguila y Ollas.

En el de Gobernación, Sr. Roda.

En el de Fomento los Ayudantes de Obras públicas Sres. Garibaldi, Caballero, Pardo y Sanz.

Y desde el primer momento, organizando la distribución de servicios, á las órdenes de los Srs. Ministro y Director de Obras públicas ha sido infatigable entre los Ingenieros de Caminos el Sr. Valenciano.

En la primera noche, antes de ser nombrado Director de Obras públicas, estuvo prestando servicio durante varias horas el Sr. Sanchez Cuervo.

Se haría la lista interminable si citásemos también a los Ingenieros de Caminos residentes en provincias que han prestado su valiosa cooperación; todos cuantos han hecho falta, sin excepción, se han puesto á disposición del público.

Por su meritisima labor son acreedores todos de la gratitud general. Reciban nuestro sincero aplauso.

CONSERVACIÓN DE CARRETERAS

Como dijimos en nuestro número anterior, sabemos que los Ingenieros de Caminos están estudiando las últimas disposiciones dictadas para reformar el servicio de conservación de carreteras, á fin de proponer á la Dirección de Obras públicas la modificación de lo que sea conveniente para la mayor eficacia del fin perseguido en bien del país. Hoy añadiremos que las zonas de la Asociación profesional llevan bastante adelantado dicho estudio (y á fin de que se ultime oportunamente por todas las zonas para la reunión de la Comisión central del día 12 de Mayo han sido requeridas por la Comisión permanente, á propuesta de la de Valladolid), que el ilustrado Consejo de Obras públicas, dentro del sector oficial, está preparando una ponencia, y que tanto el Sr. Director de Obras públicas, que ha celebrado ya una detenida conferencia sobre este particular con el Sr. Ministro, como éste, se hallan en la mejor disposición para atender, desde luego, las propuestas de los Ingenieros de Caminos que puedan mejorar, reformándolas en cuanto sea preciso, las citadas disposiciones.

REVISTA EXTRANJERA

Reducción posible del consumo de combustible en un territorio.

Tomamos del Boletín de la *Société des Ingenieurs Civils de France* el resumen de una Memoria presentada á la *American Society of Mechanical Engineers*, en la que M. David Moffat Myers hace interesantes observaciones sobre los medios de reducir, en una amplia medida, el consumo de combustible en un país como los Estados Unidos. Es al Gobierno, dice, al que corresponde tomar en las circunstancias actuales medidas inteligentes y directas para impedir gastos de carbón fáciles de evitar. No es necesario insistir en demostrar las pérdidas que pueden evitarse en los hogares de las calderas del combustible que se extrae y transporta á precios cada vez más crecientes.

Es curioso observar que, mientras que la extracción y la distribución del carbón en todo el territorio de los Estados Unidos están colocados bajo la inspección de una oficina especial, la War Coal Board, de manera de facilitar el transporte y evitar la falta de vagones, no se ha tomado hasta ahora ninguna medida para ejercer alguna vigilancia sobre el empleo del combustible. Esto es lo que es á menudo causa de la insuficiencia que á veces se nota en los medios de transporte y de la aglomeración en los puntos de expedición que destruye en gran parte el efecto de las medidas tomadas por el War Coal Board.

Se puede citar el caso de una fábrica de aceros en que se podría economizar anualmente 40.000 toneladas de combustible, lo que, á razón de 25 francos la tonelada, representa una suma de un millón de francos. Esta es una fábrica moderna. Un ensayo de catorce días ha indicado para las calderas un rendimiento de 55 por 100; se podría, en las condiciones favorables de marcha de los laminadores, llegar con facilidad á un rendimiento de 70 por 100 por lo menos. Este es un ejemplo y hay todavía un gran número más desfavorables.

El autor cita una fábrica en que estando las calderas provistas á brazo se ha visto, después de algunos días de instrucción de los fogoneros, elevarse la evaporación de 6 á 9 kilogramos por kilogramo de combustible y mantenida desde entonces á esta última tasa. Esta economía es debida únicamente á una mayor atención prestada á la calefacción.

Se puede afirmar que es posible economizar en muchos establecimientos industriales una cuarta parte del combustible que se quema en la actualidad y conseguirlo solamente por una mejor conducción de las calderas. Se insistirá sobre este punto que esta reducción tan importante no se refiere más que á la producción de vapor y de ninguna manera á su empleo, en el cual hay también grandes reducciones que realizar, pero es sobre todo en el dominio de la producción del vapor donde pueden efectuarse grandes progresos y por medios muy fáciles y sencillos que se pueden aplicar inmediatamente.

Ahora bien, en las condiciones actuales, una fábrica que despilfarra el combustible por una negligencia culpable está provista por el Gobierno con la misma amplitud que otra que regula la marcha de sus generadores, de manera de realizar la más estricta economía. Bien se podrá comprender que hay algo que hacer para evitar esta desigualdad, si se suministra anualmente á un establecimiento industrial 220.000 toneladas de carbón, lo menos que se puede pedir es que se vea la manera como usa este combustible y el resultado que da su empleo.

El objeto del autor es señalar en primer lugar el hecho que no es probablemente tan conocido como debía serlo y provocar una discusión sobre los medios que deben emplearse para que la Administración intervenga en una cuestión tan importante. Parece posible que las grandes Sociedades de Ingenieros sean llamadas á desempeñar un papel directo ó indirecto en una intervención de este género.

De una manera general se pueden concebir dos sistemas de actuar diferentes para realizar la intervención de la Administración en el modo de utilizar el combustible la industria. El primero es el método autocrático, es decir, el sistema más riguroso. Consiste en obligar á los industriales á realizar las prácticas de economía que les sean prescritas por las autoridades competentes. Les serían impuestos límites para su gasto de carbón, límites fundados sobre un tanto por ciento del gasto actual. Es probable que los industriales opusieran muchas objeciones á este sistema, aunque ellos fueran los primeros en aprovecharse de su empleo. Una de las principales es que contraría muy abiertamente los principios democráticos.

El segundo método descansa en lo que podría llamarse la educación, con apelación al patriotismo y también un poco al interés del industrial. La educación debe hacerse por medios sencillos y directos, y bajo una forma fácil de comprender y aplicar. Aquí es donde las Sociedades de Ingenieros pueden intervenir de una manera eficaz. Las instrucciones necesarias deben darse

á los industriales y directores de fábricas que deben transmitir las bajo una forma práctica á su personal. Es necesario insistir sobre la importancia de los gráficos diarios de consumo de agua y de combustible, y el empleo de aparatos automáticos para obtenerlos.

(Continuará.)

Don Blas Sorribas.

A instancia de gran número de Ayuntamientos de la provincia de Barcelona, incluso el de la capital, y varias entidades, por su brillante actuación en el cargo de Ingeniero-Jefe de Obras públicas de dicha provincia, han sido concedidos los honores de Jefe superior de Administración á nuestro ilustrado compañero don Blas Sorribas, cuyas condiciones de laboriosidad é inteligencia son de todos conocidas.

Damos la más cordial enhorabuena al competente Ingeniero por la merecida distinción de que ha sido objeto.

SUSCRIPCIÓN

para las insignias de la Gran Cruz de Alfonso XII
concedida á Zafra

	Pesetas.
Suma anterior.....	2.095
D. José Ochoa y Parias (Huelva).....	5
Víctor Martín Gil (Cuenca).....	5
Federico Olmedilla y García (Idem).....	5
Roberto González Agustina (Idem).....	5
Moisés J. García Ochoa (Idem).....	5
Manuel López Hernando (Murcia).....	5
Jaime Lluch Terol (Idem).....	5
José Gil (Idem).....	5
Ricardo Egea (Idem).....	5
Bernardo Calvet (Baleares).....	5
Miguel Massanet (Idem).....	5
Juan Frontera (Idem).....	5
Antonio Sastre y Lapuente (Idem).....	5
Miguel Sancho y Sancho (Idem).....	5
Luis María Moreno (Zaragoza).....	5
Vicente Núñez Cabanas (Idem).....	5
Alejandro Mendizábal Peña (Idem).....	5
Primitivo Mateo Sagasta (Idem).....	5
Antonio Lasiera (Idem).....	5
José María Royo (Idem).....	5
Miguel Milano (Idem).....	5
Félix de los Ríos (Idem).....	5
Joaquín Gallego (Idem).....	5
Amador Gutiérrez Barragán (Idem).....	5
Nicolás Liria (Idem).....	5
Ramón Hernández (Oviedo).....	5
Delfín Fernández Vega (Idem).....	5
Jesús Goicoechea (Idem).....	5
José Rodríguez de Rivera (Idem).....	5
Ignacio Fernández de la Somera (Idem).....	5
José María Aguirre (Idem).....	5
Eduardo de Castro (Idem).....	5
Juan González Piedra (Idem).....	5
Toribio Martínez Quiroga (Idem).....	5
Javier Marquina (Idem).....	5
Fernando Pérez Casariego (Idem).....	5
José González Valdés (Idem).....	5
Fernando de Laguardia (Idem).....	5
Gaspar García de Viedma (Idem).....	5
Enrique Ballenilla (Idem).....	5

	Pesetas.
D. Luis Molini (Sevilla).....	5
Nicolás Suárez Albizu (Idem).....	5
Francisco Alvear.....	5
Cayetano Rodríguez Noguera.....	5
Pascual Aragonés Champín (Málaga).....	5
Fernando García Arenal.....	5
Fernando García Arenal y Winter.....	5
Nicolás de la Helguera.....	5
José Friberg Eguren.....	5
Feliciano Navarro.....	5
Eladio Martínez (Burgos).....	5
Ildefonso Moreno (Idem).....	5

TOTAL RECAUDADO..... 2.355

(Se continuará.)

Advertencia.—Aunque en el número próximo publicaremos algunos datos, cuya aclaración hemos solicitado, rogamos que si alguno ha remitido su cuota y no ha visto publicado su nombre en estas listas se sirva manifestárnoslo.

NUEVO MINISTERIO

En el último cambio de Gobierno, el Sr. Ossorio y Gallardo ha sustituido al Sr. Marqués de Cortina en el Ministerio de Fomento, y el Sr. Sánchez Cuervo, Ingeniero de Caminos, al señor Azqueta en la Dirección de Obras públicas.

Saludamos respetuosa y atentamente á los señores entrantes y salientes, añadiendo para el Sr. Ossorio la expresión de nuestra satisfacción entusiasta, porque la sustitución del Sr. Azqueta (que rogado continuara, presentó su dimisión irrevocable) en el cargo de Director de Obras públicas, la-haya hecho en otro Ingeniero de Caminos, consolidando así cada vez más el tecnicismo de dicho cargo, de cuya conveniencia es un convencido el nuevo Ministro.

Uno de los primeros actos del nuevo Ministro, acompañado de nuestro querido Director Sr. Sánchez Cuervo, ha sido la visita al Consejo consultivo de este ramo, dándole con ello una alta prueba de estimación, pues muy pocas veces es objeto de este honor por parte de la Dirección y de la de Ministros no se tiene recuerdo. Por esta causa quedaron los Consejeros muy agradecidos por la distinción recibida, la cual fué avalorada y acrecida por las afectuosas palabras que el Sr. Ministro prodigó á aquella Corporación, haciéndola objeto de sus elogios, encomiando los motivos que le reconoce al respeto y profundo aprecio de las Autoridades administrativas y del país, y manifestando las fundadas esperanzas que éste y aquéllas pueden tener en la cooperación del Consejo para la labor armónica de la gestión y fomento de las Obras públicas.

Al final de su breve discurso, dicho con la elocuencia y precisión de palabra que son bien conocidas en el Sr. Ossorio, que tantos triunfos tiene conquistados en el foro y en el Parlamento, se dignó invitar á los Consejeros reunidos á que le hiciesen indicaciones sobre motivos de actualidad relacionados con las conveniencias y