

DE SORIA

PROPIETARIO, PASCUAL P. RIOJA

(No se devuelven originales.)

LES 1.º DE JUNIO DE 1911.

En la Administración de este periódico. Collado, 42, bajo.

El número de hoy es

El 2.468.

ferrocarriles

de Soria á Castejón.

La Gaceta oficial que para todos es la más elocuente y te. al fin, el R. D. necesario con la campaña para que justamente pide y Soria y la Provincia.

REAL DECRETO

Con acuerdo con mi Consejo de Mi-

en autorizar al de Fomento presente á las Cortes un de ley para subastar el trozo de Soria á Castejón del ferrocarril de Sangüesa, con la subvención de 20.000 pesetas por kilómetro.

En el Palacio á veintiseis de mil novecientos once.

ALFONSO.

de Fomento,
CASSET.

LAS CORTES

idad cada día más evidente destruir la sección de Soria á del ferrocarril de Soria á de vía ancha, obligan al que suscribe á presentar á la modificación de la ley de este camino de 29 de Julio de 1887, no deteriorado concreto y en cifras la de la subvención por kilómetro de tener esta línea. Se sí, que ha de disfrutar el de una subvención igual los comprendidos en el plan mas como la Ley de 30 de 1876 dice que el Estado au- ejecución de determinadas la cuarta parte del importe respectivos presupuestos, estos no excedan de la cantidad de 20.000 pesetas por kilómetro, la subvención que le de es la de la cuarta parte puesto.

de por kilómetro, según la de 31 de Enero de 1891, de 2.596,72 pesetas y la cuarta de 40.649,18 ptas.; con esta está, pues subvencionado carril, como así lo reconoce de Estado en su dictamen de Abril de 1891.

ancia de peticiones de conce- esta línea, á pesar de los años idos, y el aumento cada día de del coste de las líneas especialmente en su material, deficiente en el proyecto considera, y que no pudo, por on que éste se redactó, res adelantos de la industria riormente todos hemos ob- es una demostración de que ción de esta línea es insu-

usticia, además, equiparar- nas de las líneas del plan ge- uienes se les ha señalado la ón de 80.000 pesetas por ki- pero sin llegar á otorgar el reintegrable que á líneas co- ranspirenáticas y la de Ma- tiel se les ha concedido por r importancia é interés.

das estas razones, el Minis- suscribe tiene el honor de á la deliberación de las Cor- ucto.

PROYECTO DE LEY

lo 1.º Se autoriza al Go- ara subastar, con sujeción

23 de Noviembre de 1877 y demás disposiciones vigentes, la Sección de Soria á Castejón del ferrocarril de Soria á Sangüesa, con sujeción al proyecto de esta Sección aprobado por Real orden de 31 de Enero de 1891 y modificaciones que el Gobierno introduzca.

Art. 2.º El Estado auxiliará la construcción de esta Sección con la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro. La subvención se hará efectiva valorando á los precios del presupuesto aprobado, y al final de cada trimestre las obras ejecutadas durante el mismo, y entregando al concesionario una cantidad igual al importe de la valoración indicada, multiplicada por la relación entre 60.000, y el importe medio kilométrico propuesto para la Sección.

Ar. 3.º Queda derogado lo prescrito en la Ley de 29 de Julio de 1891, que se oponga á lo dispuesto en la presente Ley para la Sección de Soria á Castejón.

Madrid, 27 de Mayo de 1911.— El Ministro de Fomento, Rafael Gasset.

Vedrines

Cuenta su viaje.

Más que del ruido de los aplausos y el parche del tanto y tanto bombo, juzgamos propio decir lo más esencial de cuanto Vedrines el aviador ha declarado después de su gran vuelo por los aires.

Se ha expresado así:

—No es tan difícil—manifestó modestamente—de lo que yo he hecho. Claro es que no puede intentarlo cualquiera. Es necesario preparación. Más que otra cosa, hace falta serenidad imperturbable... Ya estoy en Madrid. Era mi sueño. Lo he realizado... Cuando salí de Burgos apreté cuanto pude la marcha, porque me parecía que Gibert debía andar cerca. Por eso he llegado pronto. (Y dirigiéndose Vedrines al señor Kindelán, le preguntó el tiempo exacto que había durado su viaje de Burgos á Getafe, á lo que contestó el ilustrado presidente del Aero-Club: *Dos horas, cuarenta y seis minutos y cuarenta y un segundos.*) Muy bien—siguió diciendo Vedrines;—no creía haber tardado tampoco... La parte más peligrosa del viaje ha sido desde San Sebastián á Madrid. Las cadenas de montañas que se elevan detrás de Miranda son espantosas. En los desfiladeros de Pañcorbo creí quedarme. Cuando remontaba un murallón elevadísimo, otro más alto aparecía después. Me veía obligado á dirigir bruscamente el aeroplano á grandes alturas, formando ángulo obtuso con la tierra. Hubo momentos difíciles... En cambio, el espectáculo era maravilloso. Cimas cubiertas de nieve, hondos valles por donde corría el Ebro, las montañas de Briviesca, las arboledas de Ariánzón, y luego Burgos en una llanura espléndida.... También ha sido peligroso el vuelo sobre la cordillera de Guadarrama, á la que he tenido que rodear por la parte Sur de Somosierra, á fin de no verme obligado á abordar alturas excesivas. Cuando, después de las cinco, apareció el sol dando en los ventisqueros del Guadarrama, me pareció que se me ofrecía un espectáculo de ensueño. Luego surgieron de las hondonadas de la cordillera nubes y nieblas que me rodearon durante unos minutos. Pero ya veía la llanura, ya veía Madrid. Por fin, vi el globo-cometa. Pasé sobre un bosque cercano á Madrid (se refiere sin duda al Parque del Oeste y á la Moncloa). Oía el sonido de las can-

de la mañana experimentaba un frío terrible y mis manos temblaban en el gobernalle. Un último esfuerzo de voluntad, la alegría de haber llegado, bastaron á asegurarme contra el cansancio y el frío.

—Tiene usted el rostro congestionado—dijo alguien á Vedrines.—Sin duda ha experimentado usted hondas emociones.

—Algo habrá podido influir—contestó Vedrines—esa emoción natural; pero más atribuyo lo que siento al magno esfuerzo que he tenido que realizar en esta última etapa, en la que ni durante un solo momento he podido dejar de emplear todo mi cuidado en el régimen del aparato.

—¿Cómo se produjo la avería que sufrió su monoplano al salir de Burgos?

—Fué ocasionada por la rotura de un tubo del motor, á causa de haber chocado el estabilizador con el suelo. Pude reparar la avería con rapidez relativa. Estaba seguro de poder continuar el viaje antes de que concluyese el plazo «raid», que termina hoy á las ocho de la noche. Eso me daba confianza. Durante la tarde de ayer, y habiendo conducido el monoplano nuevamente al aeródromo del Gamaña!, fui á acostarme. Dormí unas pocas horas. A las tres de la mañana estaba ya en pie.

Tomé un ligero desayuno y á las cinco estaba dispuesto á reanudar la expedición.

—¿Está usted satisfecho de los servicios de la organización del «raid»?

—Satisfechísimo y agradecido. En España no han podido ser mejores. Las hogueras colocadas en las cimas, en el territorio español, y que servían de jalones para la marcha, han sido las más visibles y las mejor alimentadas de todo el recorrido.

Hablando después Vedrines de los vuelos de sus competidores, añadió:

—Considero inconveniente volar cuando hay niebla. Gibert y Garros emprendieron la marcha delante de mí, no estando la atmósfera despejada, y eso contribuyó á que se viesen obligados á aterrizar. De ese modo saliendo después que ellos, los adelanté en el viaje.

Fué preguntado Vedrines respecto á si era exacto, como dijeron los corresponsales, que se habían encontrado los aviadores con águilas, de las que tuvieron que defenderse.

—Defendernos, precisamente, no—contestó el vencedor del «raid»;—pero si apartarnos de ellas. Gibert y yo, espantamos, sin duda, algunas águilas, obligándolas á salir de sus nidos, colocados en las altas rocas. Una de las águilas, tal vez atraída por la rotación del motor de mi aparato, se dirigía insistentemente hacia mí. El choque hubiera podido serme fatal; porque cualquiera alteración del equilibrio perturba gravemente la estabilidad. Esa águila iba más deprisa y más alta que yo. Consideré conveniente pasar por debajo de ella. Lo hice, y el águila quedó lejos de mí.

—¿Es cierto que tuvo usted que disparar su pistola sobre el águila?

—Es completamente inexacto. Yo no llevaba arma alguna. Ni para qué podía hacerme falta? En el aire no hay «apaches».

Ajustes

á los soldados.

Por la Inspección General de las Comisiones liquidadoras del Ejército, se ha publicado la siguiente circular muy interesante para los individuos de tropa.

Dice así:
Con el fin de solarar ofertas de trabajo que abriga algunos jefes, de las incidencias de varios cuerpos disueltos que fueran de los ejércitos de Ultramar, en la interpretación que debe darse á la circular de 13 de febrero último (D. O. núm. 30), á propos-