

si todas han nacido con una esfera de acción determinada *a priori*, y con arreglo á la cual se han fijado los conocimientos, que han adquirido sus individuos en las respectivas escuelas? ¿Ha sido el Estado tan absurdo al establecer estas, que á los funcionarios que queria crear para el ramo de caminos, por ejemplo, les haya dado una educacion que pueda servir para el de minas ó el de montes y viceversa? No seguramente; basta examinar los programas respectivos y conocer un poco como esos programas se realizan, para ver, que salvas ciertas excepciones particulares, debidas á estudios hechos individualmente fuera de esas escuelas, los alumnos que salen de la de minas, no pueden desempeñar los servicios del ramo de caminos ó de montes, ni los que salen de caminos y montes los servicios de minas, y lo dicho de estas se puede decir igualmente de las escuelas de arquitectura, y de la de ingenieros industriales y agrónomos.

No quiere decir esto, sin embargo, que no haya entre todas estas profesiones y carreras algunos conocimientos comunes que podrian permitir á los individuos de una desempeñar ciertos detalles de los servicios públicos á que están consagradas las otras; pero esto teniendo en cuenta los buenos principios administrativos, y la necesidad de que los ramos estén separados ó independientes, no puede dar lugar á que se señalen á los fun-

cionarios de tal ó cual cuerpo ó á los individuos de tal ó cual carrera, otras atribuciones que las que marca el servicio especial á que están consagrados, y solo en el caso de faltar funcionarios en un ramo se comprende que se puedan emplear temporalmente los individuos de otro, para los *detalles* del servicio en que puedan tener competencia, y poniéndose como auxiliares á las órdenes y bajo la dependencia inmediata de las autoridades y funcionarios de aquel ramo, que deben seguir teniendo la responsabilidad de todo el servicio.

Resulta pues que el deslinde está hecho, y hecho del único modo posible, cuando se atiende en primer lugar á los intereses del servicio público y que solo acudiendo á consideraciones, que deben quedar siempre en segundo lugar como la *merecida recompensa* de que habla la Real orden de 25 de febrero, y que no pueden ponerse en primera linea en estas cuestiones sin admitir privilegios absurdos inherentes á la persona en las profesiones de que se trata, y subordinando á los intereses particulares y de la clase la justicia y la conveniencia pública, se puede ver la necesidad de nuevos deslindes, y sobre todo se puede confiar la mision delicadísima de estudiarlos y proponerlos á una reunion de personas interesadas como pertenecientes á las clases y profesiones que se quiere deslindar.

(Se concluirá.)

ESTADÍSTICA OFICIAL DE LOS CAMINOS DE HIERRO DE FRANCIA.

(Conclusion.)

Estado de las concesiones definitivas de los caminos de hierro industriales.

AÑOS.	LONGITUD de las concesiones por año. — Kilómetros.	CONCESIONES abandonadas, ó que han pasado á formar parte de otras líneas. — Kilómetros.	LONGITUDES totales. — Kilómetros.	AÑOS.	LONGITUD de las concesiones por año. — Kilómetros.	CONCESIONES abandonadas, ó que han pasado á formar parte de otras líneas. — Kilómetros.	LONGITUDES totales. — Kilómetros.
1850	28	"	28	1855	5	"	82
1854	5	"	51	1854	4	"	86
1855	16	"	47	1855	11	"	97
1856	9	"	56	1856	"	"	97
1857	10	"	66	1857	"	"	97
1858	"	"	66	1858	"	9	88
1841	7	"	75	1859	11	"	99
1844	16	"	89	1860	50	"	149
1845	2	"	91	1861	1	"	150
1848	"	16	75	1862	50	"	180
1850	2	"	77	1863	57	"	217

Estado de las Secciones explotadas con una ó dos vías en 31 de Diciembre de 1863.

NOMBRE DE LAS COMPAÑÍAS.	ANTIGUA RED. LONGITUDES.			NUEVA RED. LONGITUDES.			TOTALES. LONGITUDES.		
	Doble vía.	Simple vía.	Sumas.	Doble vía.	Simple vía.	Sumas.	Doble vía.	Simple vía.	TOTALES.
	Metros.	Metros.	Metros.	Metros.	Metros.	Metros.	Metros.	Metros.	Metros.
Norte.	1.047,514	5,585	1.052,899	441,664	49,588	431,252	1.458,978	25,175	1.484,154
Este.	816,532	456,015	972,547	574,465	757,005	1.331,468	1.390,697	915,018	2.305,715
Oeste.	358,638	62,470	900,808	406,194	557,417	645,611	944,832	599,587	1.544,419
Orleans.	1.009,056	671,191	1.680,227	448,449	770,558	918,777	1.457,455	1.441,549	2.599,004
Lion-Mediterráneo.	1.547,289	550,559	1.877,648	744,165	297,874	1.009,057	2.058,452	828,235	2.886,685
Mediodia.	528,485	268,500	796,683	"	452,057	452,057	528,485	700,557	1.228,740
Cintura.	46,950	"	46,950	"	"	"	46,950	"	46,950
Graissessac á Béziers.	"	51,414	51,414	"	"	"	"	51,414	51,414
Victor Manuel.	"	415,794	415,794	"	"	"	"	415,794	415,794
Bességes á Alaix.	"	52,569	52,569	"	"	"	"	52,569	52,569
Auzin á Somain.	"	48,567	48,567	"	"	"	"	48,567	48,567
Cardaux á Albi.	"	44,990	44,990	"	"	"	"	44,990	44,990
Channy á Saint Gobain.	"	14,657	14,657	"	"	"	"	14,657	14,657
La Croix-Rousse á Sathonay.	6,449	"	6,449	"	"	"	6,449	"	6,449
Lion á la Croix-Rousse.	485	"	485	"	"	"	485	"	485
TOTALES GENERALES.	5.610,856	1.941,591	7.552,447	1.651,605	2.814,297	4.465,902	7.262,461	4.755,888	12.018,349

En este Estado solo se han contado como longitudes de doble vía las que por lo menos unen dos estaciones, no habiéndose tomado en cuenta las vías de los apartaderos y las accesorias de los servicios de las estaciones.

RESUMEN de las líneas de caminos de hierro internacionales.

		NÚMERO DE LÍNEAS.		
		En explotación.	En construcción ó para construir.	SUMAS.
Líneas internacionales.	Entre Francia y Bélgica.	8	5	11
	— Luxemburgo.	1	"	1
	— Prusia riniana.	1	"	1
	— Baviera riniana.	1	"	1
	— Gran ducado de Baden.	1	"	1
	— Suiza.	5	4	7
	— Italia.	"	5	5
	— España.	"	2	2
TOTALES.		15	12	27

PARTE OFICIAL.

15 de Junio. Real decreto autorizando al Gobierno de S. M. para admitir en el ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas la sustitución del material articulado de Arnoux, que debía emplear la Empresa concesionaria según el art. 1.º de la ley de 29 de enero de 1862, con material del sistema rígido ú ordinario, previo el correspondiente estudio de modificación del trazado, y oyendo el parecer de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

15 de Junio. Real decreto autorizando al Gobierno para otorgar en pública licitación, con arreglo á la legislación vigente, la concesión de las secciones del ferro-carril de Ponferrada á la Coruña, después de reformados por el mismo los presupuestos de dichas secciones en lo relativo á las explanaciones y obras de fábrica de toda especie, tomando por tipo los precios adoptados para el ferro-carril de Orense á Vigo.

15 de Junio. Real decreto autorizando á D. Sabino Hebrero para ejecutar las obras de desecación y saneamiento de los terrenos ocupados por la laguna de la Nava de Campos, en la provincia de Palencia, con sujeción al proyecto formado por el Arquitecto D. Martín de Saracebar.

22 de Junio. Real decreto aprobando la transferencia hecha por D. José de Salamanca á la Compañía del ferro-carril de Córdoba á Málaga de la concesión del de Granada á Campillos, y en autorizar la modificación de los artículos 5.º, 6.º, 7.º y 22 de los estatutos de la mencionada Compañía, en los términos consignados en la escritura de 18 de mayo último.

29 de Junio. Real decreto aprobando la transferencia hecha por D. Juan Antonio Bartoli á D. Miguel Catariñeu y por este á la proyectada Sociedad anónima, de la concesión del ferro-carril de San Saturnino de Noya á Igualada, y en autorizar la constitución de esta Compañía con el expresado título del camino cuya construcción y explotación se propone, señalándole el término de 50 días para que dé principio á sus operaciones.

21 de Junio. Real orden autorizando al Conde de Montijo para que construya una nueva presa con objeto de continuar aprovechando las aguas del río Rianza en

un molino harinero que posee en término de Montejo de la Serrezuela, provincia de Segovia.

22 de Junio. Real orden autorizando á D. Juan Ignacio Martínez y consocios para que aprovechen las aguas del río Júcar en un molino harinero que intentan construir en el sitio llamado de la Noguera, término de Valdeganga, provincia de Albacete.

22 de Junio. Real orden autorizando á D. Francisco Salvador Lopez, para que aproveche las aguas sobrantes de la fuente de Almodóvar en el riego de 644 áreas de terreno que posee en el término de Pechina, provincia de Almería.

22 de Junio. Real orden autorizando á D. Bartolomé Ostolaza para que aproveche las aguas del río Verástegui en un molino harinero que proyecta establecer en el punto denominado Malcarrategui, término de Be-launza, provincia de Guipúzcoa.

25 de Junio. Real orden autorizando á D. José Verdaguér y D. José Domingo Lluch para que aprovechen un salto de aguas del río Ter, que existe entre el puente y el molino viejo de la villa de San Quirico de Besora, provincia de Barcelona.

SUBASTAS

22 de Julio. De las obras del puente de Lorca y sus accesorios en la carretera de Murcia á Granada, sección comprendida entre dicha ciudad y Lumbreras. Presupuesto 3.504 707 rs. 15 céntimos.

12 de Agosto. De las obras nuevas del trozo tercero de la carretera de segundo orden de Gadesa á Tortosa, comprendidos en la provincia de Tarragona, entre el Collado de Humanes y Cherta. Presupuesto 3 630 525 reales 68 céntimos.

29 de Julio. De las obras del trozo noveno de la carretera de segundo orden de Silla á Alicante, comprendido entre el pueblo de Bell-Reguart y el río Molinell. Presupuesto 1 505.969 rs. 07 céntimos.

5 de Agosto. De las obras de los trozos 4.º, 5.º, 6.º y 7.º de la carretera de segundo orden de la Coruña á Corcubion. Presupuesto 2.920 689 rs. 54 céntimos.

26 de Agosto. De las obras nuevas de la carretera de segundo orden de Candé á Albarracín en la parte comprendida en la provincia de Teruel. Presupuesto 4.515 688 rs. 15 céntimos.