

Podría decirse que no incluyendo en el plan las líneas de interés local y secundario, se impide el establecimiento de muchas comunicaciones que han de producir grandes beneficios. A esto la Comisión contesta repitiendo lo que ya ha consignado en otros puntos de esta Memoria, y es; que en su concepto las líneas secundarias y de interés local no necesitan incluirse en el plan para que se autorice su ejecución si hay quien quiera emprenderlas sin auxilios del Estado; porque esas líneas no pueden suscitar obstáculos para la realización de las generales, cuyos productos aumentarán, por el contrario, llevando a ellas muchos elementos de tráfico.

Por último, la Comisión, antes de concluir, debe hacer una declaración importante. La mayor parte de las líneas que se proponen en los estados y van dibujadas en las adjuntas cartas de España, no deben considerarse sino como indicaciones generales de la dirección que debe estudiarse para fijarlas de una manera definitiva. Los estudios permitiendo conocer los detalles de las localidades, podrán aconsejar variaciones de mayor ó menor importancia en ciertos puntos intermedios, y quizás en los extremos y de empalme con las líneas existentes. La premura con que ha debido redactarse el presente trabajo, y la escasez y aun carencia absoluta de datos que hay en algunas líneas no permitía hacer otra cosa que señalar su dirección general. Por otra parte, esto basta en un anteproyecto de la naturaleza del presente.

Si apesar del deseo que ha animado á la Comisión, y de los esfuerzos que ha hecho por desempeñar dignamente el encargo que ha tenido á bien confiarle la Dirección general de Obras públicas, no ha logrado el acierto, los demás trámites del expediente, en que han de intervenir personas y corporaciones de mayor ilustración, corregirán los errores que hayan podido cometerse, ya en la interpretación del objeto del plan, ya en las bases fijadas para la determinación de las nuevas líneas, ó en la elección de estas.

Madrid 25 de junio de 1864. —Carlos Maria de Castro.—Calisto de Santa Cruz.—Jacobo Gonzalez Arnao.—Gabriel Rodriguez, *Secretario*.

(Se continuará.)

Hemos leído en varios periódicos políticos un suelto en el que bajo la denominación de *Ferro-carril de los Alduides*, se indica la conveniencia de que para ilustrar ampliamente esta cuestión, debiera el Gobierno mandar que se publicaran los informes de la mayoría y minoría de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, sobre el llamado de Zubiri, y aun el informe del Ingeniero nombrado especialmente para comprobar aquel trazado.

LA REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, que en este y

en los demás asuntos de la misma clase, cuando se cree conveniente el esclarecimiento de cualquiera cuestión, desea que aparezcan al público los datos y dictámenes oficiales se asocia desde luego al pensamiento que contiene el artículo que copiamos íntegro á continuación.

FERRO-CARRIL DE LOS ALDUIDES.

Deseando probablemente el Gobierno que no se estraviase la opinión sobre el trazado y construcción del ferro-carril de los Alduides, publicó hace tres años en la *Gaceta* y en el *Boletín oficial* del Ministerio de Fomento, todos los informes dados sobre dicho proyecto, ó con él directa é íntimamente relacionados. El Gobierno hizo perfectamente al disponer dicha publicación, y en nuestro juicio hizo aún más: cumplió con un elevado deber; y el de impedir que intereses particulares, que están en lucha, desnaturalizaran una cuestión que no ha de resolverse exclusivamente, según lo que más convenga á los intereses particulares ó locales. Además de esto, hizo grabar una carta con las líneas que podían entrar en competencia; y junto con dichos informes se publicó formando un voluminoso folleto, comprendiendo la discusión de todas las vías férreas que podían pretender la preferencia, y que son únicamente las prolongaciones desde Pamplona de las que á esta ciudad puedan concurrir como punto único y obligado de paso para todos los ferro-carriles que vayan en aquella parte estrema de la Península al mar ó á Francia: las líneas en cuestión son las prolongaciones por Alsásua, directamente á San Sebastian, por el valle del Vidasoa ó por los Alduides.

Convencidos de que la cuestión del camino de hierro de los Alduides, que ahora se ha bautizado con el nombre de ferro-carril de Zubiri, siendo sólo en su esencia el que lleva este nombre una modificación del trazado vertical del primero, no ha de resolverse ligeramente, y de que sólo puede esclarecer este asunto el examen frío y desapasionado de las cuestiones que envuelve; que en medio de las gestiones y de los alardes de las partes interesadas, lo único exacto, ó á lo menos lo más exacto, es lo que resulta de los informes y dictámenes oficiales, creemos que el Gobierno, siguiendo la marcha que hasta aquí ha observado, debe publicar los dictámenes de la mayoría y de la minoría de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre el llamado camino de Zubiri, y aún el informe del ingeniero nombrado especialmente para comprobar el trazado ó informar sobre el mismo, con

tanta más razón, cuanto que estos dictámenes habrán de tenerse á la vista al practicar la información que hace tiempo se mandó llevar á cabo en las provincias interesadas sobre la prolongación del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona.

NOTICIAS VARIAS.

El día 7 del corriente mes se ha colocado en la provincia de Barcelona y en la punta de la desembocadura del río Llobregat una boya de campana que señala á los buques la separación con que han de cruzar aquella parte de la costa para evitar las peligrosas rompientes que en ella se forman con frecuencia.

Es de palastro de la forma de una lancha cubierta; con un mastelero central que sostiene una campana y en su medio una especie de jaula cilíndrica de salvamento; el mastelero está sostenido por cuatro vientos de hierro, llevando además un enjaretado con una faja en que se ha escrito el nombre de la localidad.

Esta boya-valiza y de salvamento se ha fijado por medio de una rosca Mitchel, la cual se ha hincado en la arena hasta 2.^m40 de profundidad. La sonda en el paraje en que se ha colocado esta boya mide 10 metros, y á la cadena de sujeción se ha dado la longitud de 18 metros, teniendo en cuenta las condiciones de aquella localidad.

Además de esta boya ha colocado ya el Ingeniero jefe de la provincia, D. Mauricio Garrán, todas las que completan el víalizamiento de la costa de la provincia de Barcelona, excepto las de la rada de Villanueva y Geltrú, cuya construcción se está terminando.

En el puerto de Mataró ha situado una boya-valiza cónica de la forma de las del Ingeniero Mr. Herbert, construida de palastro pintada de encarnado excepto su punta ó vértice y el globo que la termina, pintados de color blanco.

Señala la punta E. de un bajo situado frente á la ciudad, conocido con el nombre de *Villarmal grande*. En el punto donde se ha puesto, hay 10 metros de fondo y los buques pueden fondear pasando junto á la boya al N. E. de ella y hasta la distancia de 500 metros en que hallarán fondo de 8 á 10 metros.

En la rada de Masnou se ha colocado también

otra boya-valiza del mismo sistema pintada con franjas de arriba abajo.

Señala el extremo más saliente de un gran banco de arena que se estiende hasta el pueblo y en el paraje en que se ha situado, solo existen 6 metros de sonda.

Esta boya-valiza y la anterior se hallan fijas con muertos de 1000 kilogramos de peso próximamente.

Del mismo sistema se han colocado cuatro boyas en el puerto de Barcelona para señalar el perímetro de la barra y en los puntos donde se hallan situadas hay solamente una sonda de 6 metros próximamente, excepto en la del O. de la barra que solo tiene de fondo 4.^m90. Con estas boyas se señalan bien los canales de entrada al puerto, y pueden los buques arribar á su interior pasando al E. de las cuatro boyas.

Se han colocado también para la amarra y espia de los buques dentro del puerto tres boyas cilíndricas sujetas al fondo del mar por medio de roscas Mitchel.

Por las noticias y artículos no firmados,
A. MONTERDE.

ANUNCIO.

COLECCION LEGISLATIVA DE OBRAS PÚBLICAS.

Se halla de venta en la Administración de este periódico el tomo 1.^o de la segunda serie, correspondiente al año de 1855 al precio de 20 reales en Madrid y 22 en provincias.

SUMARIO.

Reseña histórica de la construcción del puente de Navarres. — Anteproyectos del plan general de ferro-carriles. (Continuación). — Ferro-carril de los Aldudes. — Noticias varias. — Anuncio. — Lámina 55.

EDITOR RESPONSABLE D. AGUSTIN MONTERDE.

REDACCION. Carrera de San Jerónimo, núm. 21, principal.

Este periódico sale los días 1.^o y 15 de cada mes, acompañado de diez y seis páginas de una interesante colección de Memorias y de la parte legislativa correspondiente. El precio de suscripción es 8 rs. al mes en Madrid y 26 por trimestre en provincias. Se suscribe en la redacción y en casa de los correspondientes.

MADRID.—1864.

IMPRENTA DE LA VIUDA DE D. JOSE COSME DE LA PEÑA,
calle de Atocha, núm. 140.