

cree que disfrutan los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos solicitados muchas veces por las empresas ofreciendoles ademas de otras garantías, una remuneracion crecida y bastante para asegurar su porvenir?

Sino fuera odioso entrar en otros detalles y descender á comparar servicios con servicios, responsabilidad con responsabilidad, pondriamos en relieve, si el personal de las obras públicas se halla recompensado como corresponde y en relacion de otros servicios de menor importancia y de menor responsabilidad y veriamos tambien al hacer otras investigaciones, cuántos empleados de baja categoria cuyos empleos ó posiciones la han adquirido con insignificantes sacrificios ó solo con el favor y la influencia, se hallan mucho mejor dotados y atendidos, que los que haciendo continuos sacrificios y estudios, trabajan sin descanso y se consagran esclusivamente al servicio del Estado.

Si se quiere medir á los Ingenieros de Caminos bajo el punto de vista de empleados, con el rasero general, fijensele sus ocupaciones y no se imponga la obligacion de dedicar todas las horas del dia á su destino; dejenseles libres, como á los demas la mayor parte y ventajosamente hallarán la compensacion á su trabajo, dedicándolas cada uno á que pueda obtener mayores ventajas.

Se me dirá, que esto no es posible ni conveniente, y porque asi es y la indole especial del servicio impone otros deberes y una responsabilidad constante, es por lo que decimos con razon que debe mirarse este asunto con un poco de cuidado, pues no deben imponerse por una parte tantas restricciones á una clase tan respetable y tan digna del aprecio público, y por otra exigirles un servicio de una grande importancia por los intereses que se entrelazan, presentándoles como porvenir, vivir con estrechez suma y llegar en su ancianidad lleno de servicios á obtener su puesto de Ingeniero Jefe de primera clase con 24.000 reales y los mas privilegiados á Inspectores con sueldo insuficiente para satisfacer las primeras necesidades de sus familias. Triste es esta manifestacion, pero no por eso deja de ser menos verdadera.

Si los sueldos en 1854 se creyeron arreglados al servicio ¿Cómo han de considerarse suficientes en la actualidad? y tengase muy presente que en aquella época y durante algunos años los Ingenieros ademas del sueldo señalado por el Estado, percibian de las provincias como ya hemos indicado, un sobre sueldo para recompensarles los servicios que á ellas prestaban; y esto que en el vecino imperio subsiste todavía, se ha prohibido en España sin duda por generalizar las resoluciones y sin mirar que el Ingeniero no está recompensado con el reducido haber señalado por el Gobierno.

No hablemos de las indemnizaciones porque como se hallan establecidas para el servicio ordinario no son mas que la compensacion de los gastos que se hacen en las visitas á las obras, y no son aplicables por otra parte á muchos servicios muy importantes.

No haremos mas consideraciones sobre este particular: para algunos habrán sido demasiadas, para otros insuficientes, así como para mi bastante embarazosas, por ser difícil en esta materia tan delicada, entrar en esplicaciones y presentar datos y consideraciones que pueden interpretarse en un sentido distinto de aquel cuyo objeto tienen.

Perdonenme unos y otros por haber llamado su atencion con tan desaliñadas frases, sobre un asunto de suyo delicado y superior á mis fuerzas, mas aun cuando no haya acertado á llenar el objeto que me propuse, mis deseos, mi voluntad y el justo motivo de mi iniciativa se habrá comprendido sobradamente.

M. GARRAN.

ANTE-PROYECTOS

DEL

PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

(Continuacion.)

Sobre el dictamen emitido por la mayoría de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, relativo al ante-proyecto del plan de ferrocarriles.

presentaron tres votos particulares los cinco vocales que formaron la minoria: los dos votos que aparecen firmados respectivamente por los señores Barra Presidente, Santa Cruz y Arnao, y por el Sr. Echevarria concuerdan en la esencia en opinar que el ante-proyecto de plan general de ferrocarriles formado por la Comision nombrada al efecto y pasado á la Junta para que emitiese su parecer sobre el pensamiento general que habia presidido á este trabajo satisface á este pensamiento, como el mas apropiado para llenar el objeto que el Gobierno se ha propuesto; juzgando que con los

datos existentes no es posible descender á detalles que han de esclarecerse en la amplia informacion prevenida, y que mientras esta no se verifique y sea conocido su resultado, no pueden ni debe emitirse una opinion concreta y definitiva, que por ahora no podria menos de aparecer muy poco fundada.

El voto particular del vocal Sr. Castro se reduce á consignar que acepta tambien el ante-proyecto estudiado por la Comision, pero añadiendole en la Red del Nordeste la linea de Pamplona á Francia por Zubiri y Larrasoana.

Núm. 1.

RED DEL NORTE.

Lineas concedidas ó autorizadas.

Estado actual de la red.

LINEAS.	LONGITUD. Ks. Ms.	ESTADO ACTUAL.
Madrid á Irun por Avila, Valladolid, Burgos, Vitoria y San Sebastian.	644,105	Se incluye el ramal de union de las estaciones de Madrid. En explotacion, menos en la parte comprendida entre Olazagoitia y Beasain.
Medina á Salamanca.	78,410	Concedida.
Medina á Zamora.	89,520	En explotacion.
Venta de Baños por Palencia á Santander.	228,211	En explotacion de Venta de Baños á Reinosa, y de Bárcena á Santander. El resto en construccion.
Quintanilla de las Torres á Orbó.	15,014	En explotacion.
Miranda á Bilbao.	103,885	En explotacion.
Minas de Triano á la Ría de Bilbao.	8,599	En construccion.
LONGITUD TOTAL CONCEDIDA.	1.165,742	de la que hay en explotacion 980,492 metros.

Lineas propuestas por la Junta para completar la red por ahora.

LINEAS.	LONGITUD. Ks. Ms.	COSTE PROBABLE. Rs vn.	CLASIFICACION.
De Madrid á Valladolid por Segovia.	221,741	560.315.142	„
De Santander por la costa, Bilbao á empalmar con la línea del Norte en Guipúzcoa (hacia Zumarraga).	180,000	270.000.000	„
TOTALES.	401,741	630.315.142	

RED DEL NORDESTE.

Núm. 2,

Lineas concedidas ó autorizadas.

Estado actual de la red.

LINEAS.	LONGITUD. Ks. Ms.	ESTADO ACTUAL.
Madrid á la frontera francesa por Guadalupe, Zaragoza, Lérida, Barcelona, Granollers y Gerona.	874,063	En explotacion hasta Gerona.
Variante de Barcelona á la Rambla de Santa Coloma por Mataró.	75,500	Concedida y en construccion.
Zaragoza á Escatron.	81,063	
Tardienta á Huesca.	21,775	Próxima á explotarse.
Lérida á Tarragona.	100,549	En explotacion de Tarragona á Martorell.
Barcelona á Tarragona por Martorell.	102,080	En explotacion hasta Martorell.
Barcelona á Sarriá.	4,600	En explotacion.
Granollers á San Juan de las Abadesas.	103,856	Concedida.
San Saturnino á Igualada.	25,240	Concedida.
LONGITUD TOTAL CONCEDIDA.	1.388,528	de la que hay en explotacion 951, k 505 metros.
Mollet á Caldas de Mombuy (fuerza animal).	15,254	Concedida.

Lineas propuestas por la Junta para completar la red por ahora.

LINEAS.	LONGITUD. Ks. Ms.	COSTE PROBABLE. Rs. vn.	CLASIFICACION.
De Baidés á Castejon por Almazan, Soria y Agreda, ó directa por Almazan y Agreda.	198,691	252.537.899	»
De Huesca á la frontera de Francia por el Pirineo Central.	220,000	440.000.000	
De Pamplona al confín con Francia por Zubiri.	57,000	155.961.190	»
De Tarragona, por la costa, á Barcelona.	90,556	95.858.764	
TOTALES.	546,247	900.557.833	

Núm. 5.

UNION DE LAS REDES DEL NORTE Y DEL NORDESTE. Grandes trasversales.

Lineas concedidas.

Estado actual de la red.

LINEAS.	LONGITUD. — Ks. Ms.	ESTADO ACTUAL.
Zaragoza (Casetas) á Miranda por Logroño.	225,185	En explotacion.
Castejon por Pamplona á Alsasúa.. . . .	138,665	En explotacion hasta Irurzum.
LONGITUD TOTAL CONCEDIDA.. . . .	361,850	de la cual hay en explotacion 531, ^k 185 metros.
<i>Lineas propuestas por la Junta para completar el enlace de estas redes por ahora.</i>		

LINEAS.	LONGITUD. — Ks. Ms.	COSTE PROBABLE. — Rs. vn.	CLASIFICACION
De Valladolid á Calatayud por Almazan	210 »	150.000 000	
TOTAL.	210 »	150 000.000	

RED DEL ESTE.**Lineas concedidas ó autorizadas.****Estado actual de la red.**

LINEAS.	LONGITUD. Ks. Ms.	ESTADO ACTUAL.
Madrid por Albacete á Alicante.	454,385	En explotacion.
Castillejo á Toledo.	26,203	En explotacion.
Alcazar á Quintanar.	26,560	Concedida.
Albacete por Murcia á Cartajena.	247,076	En explotacion de Murcia á Cartajena y de Hellin á Chinchilla.
Almansa á Valencia.	156,699	En explotacion.
LONGITUD TOTAL CONCEDIDA.	890,721	de la cual hay en explotacion 731, k 609 metros.
Carcajente á Denia (fuerza animal).	65,265	En construccion. Esta linea podrá trasformarse para el empleo de locomotoras.
<i>Lineas propuestas por la Junta para completar la red por ahora.</i>		

LINEAS.	LONGITUD. Ks. Ms.	COSTE PROBABLE. Rs. vn.	CLASIFICACION.
De Quintanar de la Orden por Cuenca y Teruel á Murviedro.	500	550.000 000	»
Novelda á Murcia.	65	58.000.000	»
TOTALES.	591,000	408.000.000	»

UNION DE LAS REDES DEL NORDESTE Y DEL ESTE. Grandes transversales.**Lineas concedidas.****Estado actual de la red.**

LINEAS.	LONGITUD. — Ks. Ms.	ESTADO ACTUAL.	
Valencia por Castellon á Tarragona. . .	260,506	En explotacion de Valencia á Benicasim 78, k246 me- tros.	
LONGITUD TOTAL CONCEDIDA. . .	260,306		
<i>Lineas propuestas por la Junta para completar el enlace de estas redes por ahora.</i>			
LINEAS.	LONGITUD. — Ks. Ms.	COSTE PROBABLE. — Rs. vn.	CLASIFICACION.
De Calatayud á Teruel.	140 »	110.000,000	»
TOTALES.	140 »	110.000.000	

(Se continuará)