

RESÚMEN GENERAL.

REDES Y UNIONES.	LONGITUD concedida o autorizada.	LONGITUD en explotacion.	LONGITUD que se aumenta.	COSTE PROBABLE de las nuevas líneas.	LONG. TOTAL con las líneas aumentadas.
	Ks. Ms.	Ks. Ms.	Ks. Ms.	Rvn.	Ks. Ms.
Norte.	1.165,742	980,932	401,741	650.513.142	1.567,485
Nordeste.	1.588,528	931,303	516,217	900.537.855	1.934,475
Union de las anteriores.	561,850	331,485	210,000	150.000.000	571,850
Este.	890,721	751,609	565,000	408.000.000	1.455,721
Union de las anteriores.	260,306	78,216	140,000	110.000.000	400,506
Mediodia.	1.144,087	424,539	905,000	802.500.000	2.049,087
Union de las anteriores.	"	"	695,000	625.500.000	695,000
Oeste.	470,001	70,500	600,000	512.000.000	1.070,001
Union de las anteriores.	188,706	"	"	"	188,706
Union del Oeste y del Norte.	"	"	158,000	165.500.000	158,000
Noroeste.	997,173	160,917	470,000	419.500.000	1.467,173
Union del Noroeste y el Oeste.	"	"	690,000	689.500.000	690,000
TOTALES.	6.866,814	5.729,435	5.380,988	5.412.670.995	12.247,802

FERRO-CARRIL DE MONTLUZON

À LIMOGES.

La compañía del ferro-carril de Orleans va á entregar al público la línea ferrea de *Montluzon à Limoges* que constituye parte del camino mas corto entre *Burdeos* y *Lion* por *Contras*, *Periñeos*, *Limoges*, *Montluzon*, *Montlins*, *San German* y *San Esteban*.

Este trayecto experimentará ulteriormente un doble é importante acortamiento por las conclusiones de las dos uniones directas de *Tarasa* y de *Coumentry Gaunat*.

La línea de *Montluzon à Limoges* termina en la línea de *Chanseauroua à Lion* en una estacion de bifurcacion construida exprofeso en *San Sulpicio* á 50 kilómetros de *Limoges*. La distancia de *Montluzon à Limoges* es de 125 kilómetros y comprende 14 estaciones intermedias.

Un ramal se separa de *Busseau de Alum* sobre *Aubuisson* atravesando en toda su longitud la cuenca carbonifera llamada de *Alum*. Ese ramal que tendrá 24 kilómetros cuando llegue á *Aubuisson* no tiene aun concluidos mas que 16 kilómetros hasta *Tourneaux* con una estacion intermedia llamada *Alum las minas*.

Es de suponer que el tráfico de la hulla muy activo en la actualidad se desarrollará aun mas

con la nueva línea entre los depósitos rivales de *Alum* y de *Coumentry* de una parte y de *Limoges* centro de consumo de mas en mas importante.

La mayor parte de la línea entre *Montluzon* y *Limoges* y del ramal ha sido abierta por la pólvora en granito compacto, la gran elevacion de las divisorias han exigido la construccion de 5 tuneles uno de ellos el de *Lauriere* de mas de 500 metros de longitud y otro en el empalme.

La elevacion de los rasantes han exigido sobre los rios y barrancos la construccion de puentes y viaductos de gran altura, el mas notable es el de *Creuse* de 58 metros de altura á la salida de la estacion de bifurcacion de *Busseau de Alum*.

Esta obra importante tiene unos 559 metros de longitud y se compone de cuchillos rectos de celosia de hierro como el puente sobre el Rhin en *Kehl* dividido en 6 tramos de 50 metros cada uno. Su originalidad consiste en que las pilas estremadamente delgadas, pues solo tienen dos metros de espesor en la parte superior, son tambien de hierro.

El procedimiento por el cual los tramos han sido colocados en su lugar, sin ser enteramente nuevo no es por eso menos curioso. El tablero ha sido construido y terminado comple-

tamente, no en su posicion definitiva si no sobre una de las orillas, despues colocado todo de una vez corriendose sobre rodillos y descendiendo sobre las pilas á medida que avanzaba sin el auxilio de ningun andamiage; está terminada la colocacion de algunos tramos y se cree que para fines de Diciembre estará todo concluido.

El coste total de toda la obra se calcula que ascenderá á 4.500,000 francos, comprendiendo el hierro y la mamposteria, proxiamamente 4.500 francos por metro lineal.

La parte metálica ha sido construida en los talleres de *Grenelle* en Paris por la Sociedad *Parent Schaken* y compañía. El resto de los trabajos de la linea han sido construidos en condiciones no menos satisfactorias de economia porque el precio medio por kilómetro no pasará probablemente de unos 200.000 francos comprendiendo los edificios y la via única con terraplenes y obras de fábrica para dos vias.

Los trabajos han sido ejecutados con gran rapidez, poco comun: la adjudicacion de toda la linea es de fecha del mes de febrero del año 65 y el ramal no se concedió hasta el mes de abril del mismo año.

M. DE C.

FERRO-CARRIL SUBTERRÁNEO

DE LÓNDRES

Se han empezado en Lóndres los trabajos de una nueva via férrea subterránea que circulará á 40 pies de profundidad debajo del ferro-carril subterráneo que existe en la actualidad y que va del *Oeste* al *Este* de *Hammersmith* á la *Cite*. El nuevo camino que irá del *Sud* al *Norte* de *Charin* y *Cross Hampestead* encontrará al antiguo en *Easton-Road* y la nueva estacion se emplaza exactamente debajo de la antigua.

Estando esta última á 50 pies debajo del suelo la otra será construida á 70 pies de profundidad. Pero como seria muy pesado subir y

bajar de esta altura se ha ideado que una prensa hidráulica tome toda la Sala de espera de la antigua estacion y descienda á los viajeros al nuevo ferro-carril y los suba por el mismo mecanismo.

Se ha concedido dos años á la Compañia para terminar completamente la construccion de todo el camino que va á ser empezada por ocho puntos distintos á la vez. La compañía se obliga á comprar todas las casas que se encuentren encima de este camino y se va á construir una ancha calle que irá recta de *Tottenham Court Road* hasta el *Támesis* donde la nueva estacion tocará á la de *Charing Cross*. A titulo de indemnizacion por esta nueva calle, el gobierno contribuye con dos millones y medio á esta empresa que costará próximamente 28 millones para recorrer una longitud de cuatro y media millas.

Parece ser que el Ingeniero *Fowcer* ha obtenido la concesion de otro camino subterráneo del *Marble Arch* á *Notbom* igualmente del *Este* al *Oeste*.

M. DE CERVANTES.

MOVIMIENTO DE LA POBLACION DE ESPAÑA DESDE 1858 Á 1861.

El Sr. Vice-Presidente de la Junta general de Estadistica ha tenido la atencion de remitirnos un ejemplar de la Memoria recién publicada sobre *Movimiento de la poblacion de España desde 1858 á 1861*. Escusado es demostrar la importancia de este estudio, comprendida por todas las naciones civilizadas, que han procurado siempre conocer, hasta donde el estado social lo permitia, el movimiento de la poblacion, del cual pueden deducirse consecuencias de altísimo interés en todas las esferas de la vida.

España ha sido hasta los últimos tiempos uno de los pueblos mas atrasados en lo que al conocimiento de la poblacion se refiere. Despues de los imperfectos recuentos del pasado siglo, nada se hizo que mereciera el nombre de censo hasta 1857. Desde entonces, la Comision, ahora Junta general de Estadistica, no ha dejado de la mano tan importante asunto y aunque no podemos todavia vanagloriarnos de poseer la riqueza de datos compro-