

La segunda observacion se refiere á la circunstancia de que, á pesar de la imperfeccion de la via y las condiciones de trazado que hemos consignado, la velocidad de los trenes en las líneas principales es por término medio de 40 á 50 kilómetros por hora, y llega á 55 ó 60 kilómetros en algunos trenes expres. Uno de los argumentos que generalmente se emplean en contra del material móvil americano, es el de que no permite exceder las velocidades indicadas sin gran peligro en la marcha y notable molestia de los pasajeros. Aparte de que rara vez se necesita marchar con esas velocidades excepcionales, es lo cierto que los trenes americanos marchan algunas veces con velocidades de 80 y hasta 100 kilómetros, sin que por lo regular se sienta más pronunciado el movimiento de lazo de lo que es en cualquier tren de Europa que marche con la misma velocidad, y sin que se hayan producido tampoco accidentes desgraciados.

Por último, debemos mencionar el uso que se hace de los planos inclinados, algunos de ellos perfectamente establecidos en las vías férreas de Pensilvania, destinados á la explotacion de las comarcas mineras, considerándose que este medio realiza en muchas ocasiones una gran economia respecto al servicio hecho con locomotoras en rampas de inclinacion moderada.

MANUEL LOPEZ BAYO.

(Se continuará.)

PUERTO DE BARCELONA.

(Continuacion.)

Los gastos que la conservacion y policia ha ocasionado han sido los siguientes :

MESES.	PERSONAL.	MATERIAL.	TOTAL.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Julio de 1875.	1.412,75	35,97	1.448,72
Agosto	1.442,75	572,66	2.015,41
Setiembre.	1.199,50	91,18	1.290,68
Octubre.	1.342,38	1.306,49	2.648,87
Noviembre.	1.216,63	53,56	1.270,19
Diciembre.	1.180,25	7,29	1.187,54
Enero de 1876	1.158,75	27,79	1.186,54
Febrero.	1.128,00	34,60	1.162,60
Marzo.	3.949,17	316,84	4.266,01
Abril	1.771,90	528,26	2.300,16
Mayo.	1.538,04	885,86	2.423,90
Junio.	2.423,40	2.333,53	4.756,93
TOTALES.	19.763,52	6.194,03	25.957,55

Comprendido el servicio de las grúas entre el de conservacion del puerto, no será inútil consignar en este lugar que la grúa de vapor ha producido durante el año

	Pesetas.
Ingresos.	4.626,00
Gastos.	2.889,17
Sobrantes.	1.736,85

Con lo cual se compensan los gastos de conservacion de la máquina, y el haber del maquinista, que solo importa al año 1.642,50 pesetas.

Aparte de estos trabajos y de los gastos hechos, pueden considerarse tambien comprendidos en los de conservacion el varado, rascado y pintado de los gánguiles que se hallan en este puerto, pertenecientes á un tren de limpia del Estado, cuyos gánguiles han sido varados, catorce de los diez y seis, para limpiarlos y pintarlos, cuya operacion se ha comenzado con cargo al presupuesto especial aprobado por Real orden de 14 de Febrero.

Estas operaciones han ocasionado un gasto de 5.506,74 pesetas.

CONCLUSION.

De lo consignado anteriormente resulta que durante el año económico de 1875 á 1876 las obras que se han efectuado en el puerto de Barcelona han consistido en las siguientes :

- 7.092 Metros cúbicos de escollera para los dos morros.
- 285 Metros cúbicos de sillares aplantillados acopiados.
- 496 Metros cúbicos de silleria asentada.
- 805 Metros cúbicos de mampostería hidráulica.
- 5.086 Metros cúbicos de escollera para el muelle de Poniente.
- 61.500 Metros cúbicos de terraplen en el muelle de la Muralla.
- Terminacion de las escaleras en el muelle de la muralla.
- Los trabajos necesarios para la conservacion y policia de los muelles y de la zona marítima del puerto.
- Varado y limpia de 14 gánguiles del tren de limpia del Estado.
- Cuyos trabajos, conforme á lo que ya se ha indicado, han exigido los gastos siguientes :

Personal y material de la Direccion facultativa.	29.052,16
Construccion de los morros.	86.510,82
Dragado (por saldo de la liquidacion.	52.870,85
Muelle de la Muralla.	1.228,89
Terraplen	89.879,40
Muelle de Poniente.	42.098,71
Gastos generales.	6.100,00
Policia y conservacion.	25 957,55
Varado de gánguiles.	5.506,74
TOTAL.	516.985,10

Compárese este importe total de las obras ejecutadas, con el que ocasionaron las que se construyeron en el año de 1871 á 1872, que ascendió á más de dos millones de pesetas, y se deducirá cuánto se ha disminuido su actividad; y esta comparacion sirve además para llamar la atencion sobre los muchos inconvenientes que se están experimentando con la extremada lentitud de estas importantes obras, que, organizadas para mucho mayor desarrollo, y con medios para establecerle, exigen ciertos gastos fijos para mantener tal situacion, que cargan el coste unitario de ellas, tanto más, cuanto que el número de las que se ejecutan es más pequeño; gastos que no pueden hacerse desaparecer temporalmente sin destruir hoy la organizacion y los medios que sería menester recuperar mañana con mayores sacrificios, tan pronto como cesára el motivo que ocasiona el pasajero entorpecimiento que está produciendo tales consecuencias, y cuya duracion no ha sido posible preñijar, ni por desgracia es posible predecir todavía.

Por esto es menester procurar, cuando ménos, que la temporal paralización que desgraciadamente experimentan estos trabajos, cause los menores perjuicios; y sin dejar de lamentar sus dañosos efectos para los intereses públicos y para el coste de las mismas construcciones, no omitir cuantas gestiones sean posibles para alcanzar el desarrollo que tanto se anhela, y para el cual nada omite la Junta del Puerto que tan vivamente interesada se halla en lograr para Barcelona, en el más corto tiempo posible, el puerto más cómodo y favorable para el desarrollo del tráfico marítimo.

Barcelona, 1.º de Julio de 1876.—El Ingeniero, Jefe, Director de las obras, Mauricio Garran.

(Concluirá.)

PARTE OFICIAL.

14 de Setiembre (Gaceta del 17).—FOMENTO.—Real orden aprobando la trasferencia de la autorizacion hecha á D. Ramon de Berasategui para un encauzamiento en el rio Urumel y ensanche de San Sebastian.

18 de Setiembre (Gaceta del 20).—ULTRAMAR.—Real orden aprobando el reglamento de Torreros de Faros de Filipinas.

19 de Setiembre (Gaceta del 21).—FOMENTO.—Real orden declarando caducadas tres autorizaciones concedidas á D. Ramon Fernandez Cuervo para saneamiento de marismas en Santander.

15 de Setiembre (Gaceta del 23).—FOMENTO.—*Direccion de Instruccion pública.*—Programa de los exámenes que han de celebrarse en Junio y Setiembre de 1877 para el ingreso de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

18 de Setiembre (Gaceta del 25).—ULTRAMAR.—Real orden aprobando el plan general de alumbrado marítimo de la isla de Cuba.

12 de Setiembre (Gaceta del 26).—FOMENTO.—Real orden autorizando á D. Manuel Vazquez para abastecer de aguas potables á Moguer y Huelva.

19 de Setiembre (Gaceta del 26).—FOMENTO.—Real orden aprobando los trabajos hechos por la Empresa de los muelles y terrenos del puerto de Vigo.

22 de Setiembre (Gaceta del 27).—FOMENTO.—Real orden aprobando las condiciones para la subasta del ferro-carril de Osuna á Casariche.

23 de Agosto (Gaceta del 27 de Setiembre).—FOMENTO.—Real orden autorizando la subasta para la concesion de los ferro-carriles á que se refiere la orden de 20 del actual.

21 de Julio (Gaceta del 27 de Setiembre).—FOMENTO.—Tarifa de precios para la explotacion del ferro-carril de Osuna á Casariche.

23 de Setiembre (Gaceta del 27).—FOMENTO.—Real orden anulando la autorizacion concedida á varias Compañías de ferro-carriles sobre la expedicion, trasporte y entrega de mercancías.

27 de Setiembre (Gaceta del 28).—FOMENTO.—Real orden prohibiendo la admision en el Ministerio de Fomento de toda instancia que no esté informada por quien corresponda.

REDACCION Y ADMINISTRACION.

CALLE DE ALCALÁ, NÚM. 56, CUARTO PRINCIPAL.

MADRID.—1876.

IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE ARIBAU Y C.^º
(SUCESORES DE RIVADENEYRA).
IMPRESORES DE CÁMARA DE S. M.,
calle del Duque de Osuna, número 5.