

MADRID, 15 DE ABRIL DE 1877.

TOMO XXV.

NÚM. 8.º

SUMARIO.

Ferro-carriles del Noroeste.—Puente de Morrisville, por D. E. de P.—Ley de Obras públicas.—Parte oficial.—Subastas.—Personal.—Noticias varias.

FERRO-CARRILES DEL NOROESTE.

Cuando tanto se ha hablado de las líneas férreas denominadas del Noroeste; cuando tantas dilaciones y vicisitudes se observan en su construcción, y cuando parece que la Compañía concesionaria se dispone á hacer el último esfuerzo para satisfacer sus compromisos en cumplimiento de la ley de 8 de Enero último sobre prórogas, creemos que no se hallarán desprovistas de interés las noticias que acerca de estas obras, y del estado en que actualmente se encuentran, nos proponemos publicar. Por estas noticias se vendrá en conocimiento de las dificultades de todo género que ha ofrecido, y ha de ofrecer aún, la ejecución de los trabajos, y la inteligencia que varios de nuestros más distinguidos compañeros han tenido y tienen que desplegar para dominarlas. El asunto por otra parte no es tan conocido como merece serlo, y tal circunstancia nos ha animado también á ocupar con él algunas columnas de la REVISTA.

Há tiempo que el centro de España se encuentra enlazado por medio de vías de hierro con las naciones vecinas y con los puertos más importantes del Cantábrico, de Levante y del Mediodía; pero existen dos comarcas de importancia suma, ricas, pintorescas y dotadas de una población numerosa, á las que no puede llegarse todavía, sino recorriendo trayectos más ó ménos largos por caminos ordinarios, que no brillan precisamente por su esmerada conservación, ni por las buenas condiciones técnicas de sus trazados. Asturias y Galicia, que contribuyen cuantiosamente á soportar las cargas de la Nación, y de cuyos impuestos se habrá invertido una buena parte para las subvenciones concedidas á las líneas existentes, tenían incuestionable derecho á participar de las ventajas de que disfrutaban otras provincias más afortunadas ó que por su situación especial debieron ser atendi-

das con preferencia. Esta necesidad vino al cabo á ser satisfecha, dictándose las leyes de concesión en virtud de las cuales se emprendieron los caminos de hierro que han de terminar en Gijón y en la Coruña.

La gran importancia de estas líneas se comprende sin grandes esfuerzos. Ellas han de enlazar con las vías férreas ya en explotación en la Península, la provincia de Oviedo, centro de un activo movimiento minero é industrial, y el puerto de Gijón, indudablemente llamado á un portentoso desarrollo, especialmente si se llevan á cabo los trabajos del Musel. Ellas servirán para facilitar las comunicaciones del interior con la provincia de la Coruña, que contiene uno de nuestros mejores puertos del Océano, y el importante arsenal del Ferrol: con la de Pontevedra, cuyo interior es un delicioso vergel, y en cuyas costas se encuentra esa maravilla de la naturaleza, que se llama ría de Vigo, y que, abrigada por las islas Cíes, ofrece segura y cómoda estancia á las grandes escuadras que allí se albergan durante gran parte del año, y con las otras provincias de Galicia, que también ofrecen grandes elementos de riqueza y prosperidad. Es por lo tanto de interés vital, no ya sólo para las comarcas interesadas, sino para la Nación entera, procurar por todos los medios posibles la terminación de los trabajos emprendidos, y en mucha parte ya realizados, en los ferro-carriles del Noroeste. Y de esperar es, por otra parte, que la Compañía que los tiene á su cargo les dé el impulso que las necesidades públicas reclaman en justa correspondencia á las consideraciones de que ha sido objeto de parte del Gobierno y de los altos poderes del Estado.

Tres son las concesiones que posee la Compañía del Noroeste. La primera, otorgada en 1861, se refiere á la línea de Palencia á Ponferrada; las otras dos, otorgadas en 1864, comprenden las de Ponferrada á la Coruña y Leon á Gijón. Conviene desde luego considerar divididas estas líneas en secciones, porque así resultarán más claras las descripciones de sus trazados y las explicaciones que acerca de su estado actual hemos de exponer.

La línea de Galicia, que comprende dos conce-

siones, puede dividirse en secciones del modo siguiente:

	Kilómetros.
1. ^a —De Palencia á Leon.	122
2. ^a —De Leon á Brañuelas	80
3. ^a —De Brañuelas á Ponferrada.	48
4. ^a —De Ponferrada á Quiroga (San Clodio).	84
5. ^a —De Quiroga (San Clodio) á Sarria.	73
6. ^a —De Sarria á Lugo.	35
7. ^a —De Lugo á la Coruña.	115
Total de la línea de Galicia.	557

La línea de Asturias, que fué objeto de una sola concesion, se divide en las secciones siguientes:

	Kilómetros.
1. ^a —De Leon á Busdongo.	54
2. ^a —Túnel de Pajares.	3
3. ^a —Desde el túnel hasta Puente de los Fierros.	40
4. ^a —Desde Puente de los Fierros á Pola de Lena.	11
5. ^a —De Pola de Lena á Gijon.	63
Total de la línea de Asturias.	171

Resulta que la longitud total de ambas líneas es de 728 kilómetros. En la actualidad se encuentran en explotacion en la línea de Galicia las secciones de Palencia á Brañuelas y de Lugo á la Coruña, que comprenden 517 kilómetros; y en la de Asturias, la de Leon á Busdongo y de Pola de Lena á Gijon, cuyas longitudes suman 117 kilómetros. Hay, pues, en explotacion 434 kilómetros, y el resto, ó sean 294, se hallan en construccion.

No entra en nuestro propósito hacer aqui la historia de los obstáculos y entorpecimientos con que se ha tropezado en la ejecucion de estas vías desde la remota fecha en que fueron emprendidas, ni tampoco mencionar las numerosas prórogas que se han concedido para su terminacion. Basta saber que, paralizadas desde hace mucho tiempo las secciones en construccion, y preocupados de las consecuencias de semejante estado de cosas cuantos se interesan en tal vital asunto, se ha promulgado en 3 de Enero del corriente año la ley á que ántes hemos aludido, fijando nuevos plazos para la conclusion de las expresadas secciones, y conminando con severas penas á la Compañía en caso de falta de cumplimiento. Conviene dar á conocer estos plazos, por lo que insertamos á continuacion el texto del art. 1.^o de la ley.

Dice así dicho artículo: «Las secciones que las concesiones respectivas establecen en los ferrocarriles de Palencia á Ponferrada y de Ponferrada á la Coruña, así como las que marcan en el de Leon á Gijon los decretos de 15 de Marzo y 29 de Julio de 1874, quedarán terminadas, abiertas á la

explotacion, y provistas del material necesario con arreglo á sus pliegos de condiciones, en la fecha que á continuacion se expresa para cada una.»

Líneas.	Secciones.	Plazos.
PALENCIA Á PONFERRADA.	Leon á Ponferrada.	30 de Setiembre 1878.
PONFERRADA Á LA CORUÑA.	Ponferrada á Quiroga (San Clodio).	30 de Setiembre 1878.
	Quiroga á Sarria.	31 de Marzo 1880.
	Sarria á Lugo.	31 de Diciembre 1877.
	Lugo á la Coruña.	30 de Junio 1878.
LEON Á GIJON.	Túnel de Pajares.	30 de Junio 1881.
	Pajares á Puente de los Fierros.	30 de Junio 1880.
	Puente de los Fierros á Pola de Lena.	31 de Diciembre 1877.

Es de advertir que los plazos expresados son los que deben considerarse como definitivos, porque en virtud del artículo adicional de la ley, los fijados en su art. 1.^o fueron ampliados por seis meses, y hemos tenido en cuenta esta circunstancia al hacer la enumeracion que precede.

Dadas estas ideas generales, pasaremos ahora á ocuparnos de cada seccion en particular.

(Se continuará.)

PUENTE DE MORRISVILLE

EN EL FERRO-CARRIL DE PENNSYLVANIA.

(Lámina 53.)

La compañía del ferro-caril de Pensylvania, obrando muy sabiamente, ha concedido una gran importancia á la renovacion de sus puentes, y á diferencia de la costumbre seguida casi universalmente en América, de que los mismos constructores de dichas obras presentan los dibujos correspondientes, ha nombrado aquélla un ingeniero, cuya mision especial es la de adquirir y estudiar los planos de todos los tipos de puentes usados hasta el dia, é inspeccionar ademas con mucha detencion los construidos anteriormente por la Compañía.

Cuando se trata de un puente nuevo, corresponde al citado Ingeniero la adopcion del sistema, redactando los planos con todos sus detalles, é introduciendo en los dibujos las mejoras indicadas por su experiencia y propia observacion sobre los que directamente inspecciona, ademas de los perfeccionamientos y principios de construccion reconocidos como buenos en las demas obras notables de Europa y América, que está tambien obligado á estudiar.

El anterior procedimiento no es de aplicacion á nuestro país, ni aún á la mayor parte de los ferrocarriles de Europa, porque los puentes se han construido, desde un principio, con el carácter de definitivos; pero es muy conveniente para los Es-