

MADRID. 1.º DE OCTUBRE DE 1878.

TOMO XXVI.

NÚM. 19.

SUMARIO.

El Excmo. Sr. D. Lino Peñuelas, etc.—Caminos de hierro. Estudio sobre la explotación de los caminos de hierro por el Estado, por M. Jacqmin (continuación).—Apuntes sobre la dinamita (conclusión).—Puerto de Barcelona.—Pulsador.—Parte oficial.—Subastas.—Obras públicas de Ultramar.—Noticias varias. Personal.—Sueltos.—Rectificación.

El Excmo. Sr. D. Lino Peñuelas y Fornera, ex-Director general de Obras públicas, ha fallecido en esta corte el día 20 del próximo pasado: faltáramos á un deber de amistad y á un sentimiento de cariño si no enviáramos, con tan triste motivo, nuestro sentido pésame á su respectable familia.

Peñuelas, que gozaba en el Cuerpo de Minas el justo concepto de un Ingeniero distinguido, explicó durante muchos años la clase de Química en la Escuela de Ingenieros de Caminos, por cuya circunstancia mantuvo constantemente con éstos íntimas y cordiales relaciones. Pudiéramos decir, sin peligro de exagerar la verdad, que para nosotros era, más que un amigo, un compañero; y que sus condiciones de trato, de amabilidad y de carácter, que tanto nos cautivaron cuando vivía, nos dejan vivísimo y simpático recuerdo una vez muerto.

Jóven, diputado, orador, con una posición envidiable, brillantemente conquistada entre los hombres políticos contemporáneos; lleno de porvenir y de esperanzas, ha bajado al sepulcro después de una dolorosa y prolongada agonía, tal vez en el mismo momento de abrirse nuevos y dilatados horizontes á sus legítimas esperanzas.

Como tantos y tantos otros, muere momentos antes de llegar al punto culminante de su carrera. Tal es, frecuentemente, por desgracia, la misteriosa ley de la vida; Dios así lo ha dispuesto, y á nosotros sólo nos toca acatar con resignación sus designios.

¡Descanse en paz!

CAMINOS DE HIERRO.

ESTUDIO SOBRE LA EXPLOTACION DE LOS CAMINOS DE HIERRO POR EL ESTADO,

POR M. F. JACQMIN,

Ingeniero Jefe de Puentes y Calzadas, Director de los Caminos de Hierro del Este.

(Continuación.)

CONFEDERACION SUIZA.

En Suiza todos los ferro-carriles son caminos concedidos. La cuestión de la construcción y explotación por el Estado no se ha pensado nunca, al menos bajo el punto de vista económico; pero no sucede lo mismo bajo el punto de vista político. En la lucha emprendida hace tiempo entre las ideas que defienden las autoridades de los cantones y las ideas que empujan á la constitución de una república unitaria, la absorción de todos los ferro-carriles por un Estado centralizador hace tiempo se ha indicado como parte del programa que hay que llenar. ¿Los veintidos cantones harán el sacrificio de su libertad política? Mucho lo dudamos, una sola cosa podría apresurar la solución que acabamos de indicar, sería la descomposición de todas las sociedades de ferro-carriles en Suiza, y la necesidad de atender á su explotación. Creemos que esta catástrofe financiera no se producirá; pero en este momento los cantones reivindicarían los ferro-carriles que los atraviesan y no los abandonarían al poder federal.

Examinemos ahora la situación de los ferro-carriles suizos. Es muy precaria bajo el punto de vis-

ta de la remuneracion del capital consagrado á su construccion. El número de líneas concedidas pasa con mucho el necesario al tráfico general del país. Esta exageracion es debida á dos causas :

En primer lugar , cada canton , Estado soberano , quiso tener sus líneas , y se llegó á tener dos y áun tres caminos en una misma direccion general. Pronto habrá tres ferro-carriles entre *Lausanne* y *Soleure* , cuando dos apenas pueden vivir.

En segundo lugar , una gran parte del capital , acciones y obligaciones de las primeras sociedades de ferro-carriles , ha sido suministrado por las plazas extranjeras París , Lóndres , Francfort. Los escrúpulos de arruinar á suscritores extranjeros no lo tienen las autoridades locales , y se habrían multiplicado mucho ménos las concesiones si el país hubiera soportado las pérdidas causadas por esta multiplicidad.

En resumen , la red general de los ferro-carriles suizos era , en 1.º de Julio de 1877 , de 5.128 kilómetros , á saber :

Líneas en explotacion.	2.517 ^h
Líneas en construccion.	281
Líneas concedidas.	550
TOTAL.	3.128 ^h

Suponiendo que todas las líneas concedidas se ejecuten , y esto es dudoso , la importancia kilométrica de la red suiza no será mayor que la red de una de las grandes compañías francesas , y dirémos para la Suiza lo que hemos dicho para Bélgica : es imposible encontrar en estos dos países reglas aplicables á una red de 24 á 25.000 kilómetros.

Antes del año 1870 , la red de los ferro-carriles suizos estaba próximamente representada por cuatro grupos :

El Central suizo , que poseía las líneas que , desde Bâle , se dirigen á la Suiza Central : *Bienne* , *Berne* , *Thun* , *Lucerne* y *Brugg* ;

El NE. suizo , que poseía las líneas que irradian al rededor de Zurich ;

La Union suiza , formada de las líneas trazadas en el E. , y sirviendo los bordes del lago de *Constance* , *Saint-Gall* , *Glaris* y *Coire* ;

En fin , el O. suizo , que habia reunido las líneas trazadas á lo largo de los lagos de *Genève* y de *Neuchâtel* , las líneas de *Tribourg* y del *Valais*.

Las dos primeras sociedades llegaron á una gran prosperidad ; las otras dos , al contrario , vivian

con dificultad ; los accionistas no recibian ningun dividendo.

Despues de los sucesos de 1870 y 1871 , la continuacion de los negocios fué muy fructuosa para los ferro-carriles suizos ; pero en vez de aprovecharse para consolidar su crédito , ó para construir ramales , nuevos afluentes de las antiguas artérias , se lanzaron á nuevas empresas absolutamente , como si todo estuviese por crear en Suiza en materia de ferro-carriles.

Aparte de la red del *Jura-Bernois* , proyectada en regiones áun desprovistas de ferro-carriles , no se encuentran más que empresas , ó mal estudiadas , ó concebidas únicamente en vista de hacer competencia á las líneas actuales.

Entre las primeras , citaremos la de *Gothard* , que pasa por las más crueles peripecias :

Aumento probable de 100 millones sobre el presupuesto previsto ;

Repulsa de los Gobiernos aleman , italiano y suizo de aumentar la cifra de sus subvenciones ;

Emplazamiento de una parte de las líneas proyectadas ;

Pleito con el contratista del gran túnel.

Entre las empresas creadas no se sabe por qué , citaremos la *National-Bahn* , que se propone hacer un camino desde el lago de Génova al lago de Constanza. Nada más nacional que una línea de esta importancia , si estuviese por hacer ; pero existe hace más de veinte años ; existen dos , y por tanto no se ve la necesidad de una tercera línea.

Las antiguas sociedades no resistieron este vértigo ; pidieron líneas sobre líneas y gastaron millones sobre millones. Hoy en día la situacion de las compañías suizas es de lo más triste.

Las acciones del Central suizo han bajado de 800 francos á 200 , las del NE. 80 francos. Estas dos sociedades han podido realizar en la plaza de París empréstitos de 25 y 20 millones ; el O. suizo tomó un empréstito de 15 á 16 millones en la plaza de Génova ; no conocemos las condiciones con las que se procuraron estos recursos , pero creemos han sido muy duras.

La situacion de la Compañía del NE. es tan grave , que al fin del año 1877 el Consejo federal propuso á las cámaras suizas acordase , para la construccion de ocho líneas , plazos complementarios , que algunos no terminarán hasta 1885.

La Sociedad *Berne-Lucerne* se declaró en quiebra ; los accionistas lo perdieron todo ; los obligacionistas tuvieron 70 por 100 del importe de su cré-

dito. Para la Sociedad de *San Gothard*, la palabra quiebra se pronuncia á menudo, y parece difícil conjurar este fin desastroso.

En resumen, no hay ferro-carriles del Estado en Suiza. Las sociedades han atravesado una gran crisis de la que apenas se ven libres; numerosas ruinas se han amontonado, y nadie envidiaría para su país tal estado de cosas.

REINO DE ITALIA.

¿Hablarémos de Italia? El Piamonte, después de haber construido y explotado sus principales líneas, las vendió á la gran Sociedad que había comprado al Gobierno austriaco los ferro-carriles del S. y los ferro-carriles del reino Lombardo-Véneto. Además del precio de adquisición, la Sociedad de *Sur-Autrichiens-Lombards* tomaba á su cargo la conclusion de las líneas empezadas, para las que se necesitan cuidados considerables y la construcción de nuevas líneas muy difíciles y poco fructuosas.

Todas las contratas tomadas por las compañías han sido realizadas, y poco recompensadas. Después de haber gastado, en el espacio de veinte años, la enorme suma de 800 millones en oro, después de haber sufrido todas las consecuencias de las trasformaciones políticas realizadas en este período, la Compañía encontró, en sus relaciones diarias con el Gobierno italiano, tales dificultades, que no tenía otra solución más que la compra.

Las condiciones de esta compra son conocidas; los accionistas, franceses é ingleses la mayor parte, están arruinados.

Los ferro-carriles romanos, los de la Italia meridional atraviesan por crisis semejantes á las que atravesó la red de la alta Italia.

¿Qué hará el Gobierno italiano de las líneas que vuelve á tomar? Nadie lo sabe.

Según la convención de *Báile*, relativa á la compra de las líneas de la alta Italia, el Estado debía volver á tomar esa red el 1.º de Julio de 1876. No ha podido hacerlo, y una nueva convención, designada bajo el nombre de *compromiso de París*, dejó en poder de la antigua Compañía, por dos años solamente, la explotación de la red. El Compromiso de París, completado por la *convención de Roma*, estipuló un precio de arriendo y diversas cláusulas destinadas á facilitar la trasformación de la explotación.

Hoy se sigue ese régimen intermedio. En Italia muchos no se determinan á confiar al Estado un

negocio tan considerable; se indican los peligros que pueden acarrear al comercio y á la industria la omnipotencia de una administración única, y se pregunta si no sería preferible dividir la red italiana en tres grupos: Italia del N., Italia Central é Italia Meridional; en seguida, arrendar estos grupos á tres compañías diferentes.

En otros términos, se reconstituiría lo que se deshizo. Sin embargo, no se puede esperar que los accionistas desposeídos tomen parte en estas nuevas combinaciones.

La Dirección general de ferro-carriles, en el Ministerio de Obras públicas de Roma, publica todos los años una cuenta detallada. Encontramos las adjuntas reseñas relativas á la situación topográfica de las líneas. En este momento no se puede establecer una división precisa entre los ferro-carriles explotados por el Estado y los explotados por las compañías.

SITUACION GENERAL EN 1.º DE ENERO DE 1877.

Líneas comprendidas en las redes anteriores.	Explotacion.	Construccion.	Proyectadas.
Alta Italia.....	3.461	63	6
Romanas.....	1.675	24	»
Mediodía.....	1.454	»	195
Calabro-Siciliana.	1.085	208	»
Sardas.....	198	»	190
Líneas diversas...	99	208	579
	7.970	505	768
TOTAL.....	9.241		

Se notará en estas cifras la pequeña extensión de las líneas en construcción y en proyecto. Es evidente que en Italia, como sucede en muchas regiones de Europa, la construcción de ferro-carriles se adelantó á las necesidades del país.

La relación del Director general de los ferro-carriles italianos indica las modificaciones que, en el año de 1876, se hicieron en las tarifas. Conciernen únicamente,

En la alta Italia:

El azufre, los mármoles, el agua amoniacal y la glucosa.

En los caminos romanos:

Los mármoles, los sombreros y gorras y las bestias.

No se puede reconvenir á la alta Administración de trastornar las tarifas; pero esta prudencia está muy cerca de la inmovilidad.

(Se continuará).