

MADRID, 15 DE MARZO DE 1881.

TOMO XXIX.

NÚM. 5.º

SUMARIO.

Estadística internacional de Obras públicas (conclusion).—
Descubrimientos arqueológicos en Murcia.—Medio de
evitar el deshielo de la dinamita.—Subastas.—Obras pú-
blicas. Ultramar.—Noticias varias. Personal.—Suelto.

ESTADÍSTICA INTERNACIONAL
DE OBRAS PÚBLICAS.

(Conclusion.)

Para no prolongar las dimensiones de este artículo, nos limitaremos á indicar uno de los asuntos que próximamente ha de tratar la Comision de estadística internacional de ferro-carriles, que por su importancia merece especial mencion.

En materia de ferro-carriles, una cuestion de primer orden, en cuanto al comercio se refiere, permanece sin solucion hasta el día; es la base de todo el tráfico, puesto que es el gasto ocasionado por las tarifas de transporte. Es elemental y necesario para todo productor establecer sus precios de venta sobre el precio de coste, aumentado en proporcion del riesgo corrido por el capital y los beneficios legítimos del mismo, y no estando establecido de una manera fija el coste de las unidades de transporte, la mayor parte de las explotaciones de ferro-carriles pierden en ciertos artículos, y en otros perciben precios exorbitantes.

De esto resulta un peligro, que es preciso precaver, cual es el que resulta de que, favoreciendo el desenvolvimiento de un tráfico improductivo, ó más bien oneroso para la explotacion, se debe fatalmente llegar á la elevacion de tarifas, trastornando así todas las relaciones industriales y comerciales establecidas. Es, pues, de una utilidad incontestable, para la buena explotacion, conocer las bases naturales de tarifacion, es decir, el coste de las diferentes unidades de tráfico, no para hacer de ello la única guía en materia de tarifas, sino más bien para marcar los límites, mínimo y máximo, dentro de los cuales es prudente circunscribirlas para evitar errores.

Si se llegase á hacer admitir el establecimiento de una estadística que tuviera este objeto, claro es que se habria dado un gran paso para determinar con

conocimiento de causa la base de las tarifas, porque se conoceria de la manera más aproximada las pérdidas ó los beneficios probables, haciéndose constar, entre otras cosas, que los caminos de hierro tienen un interes de primer orden, bajo el punto de vista de gastos, en favorecer sobre todo el tráfico que se hace en grueso á grandes distancias, como que es el ménos costoso, y, por consecuencia, el más productivo.

Para lograr estos objetos, el Sr. Janssens, administrador de los ferro-carriles del Estado en Bélgica, presentó una proposicion en la Subcomision de Heidelberg, que será puesta á la orden del día en la próxima reunion de la Comision Internacional, en la cual, para establecer el coste de transporte de viajeros y de mercancías, limitándose por de pronto á dos categorías para este último elemento de tráfico, grande y pequeña velocidad, se subdividan los gastos en esta forma: (a) Gastos fijos (los generales) y gastos preliminares al transporte; (b) Gastos especiales, variables y modificados por la importancia del recorrido.

Apoyada esta proposicion por varios miembros de la Comision, no es dudosa su adopcion, y las ventajas que ha de reportar son evidentes, demostrando con ellas que la estadística, largo tiempo descuidada, por no decir despreciada, ha llegado á ser, merced á los adelantos de esta última época, el auxiliar más útil y más indispensable para la solucion de las cuestiones económicas, cualquiera que sea su naturaleza.

Réstanos dar á conocer el excelente trabajo estadístico que, cumpliendo la comision recibida, ha publicado el ilustre doctor Brachelli para lo relativo al año de 1876, primer trabajo de la Comision, pero que por sí solo bastaria para dar justa celebridad á su autor, si ya no la tuviese merecida por sus anteriores servicios, y si no hubiera de aumentarse con los que bien pronto ha de añadir á los publicados.

Como hemos indicado, en los Congresos de Roma y Berna se adoptaron nueve distintos cuadros que en 272 columnas abrazan los objetos propuestos por la Comision Internacional, con toda la necesaria claridad y especificacion, sintiendo que su grande

extension y las condiciones de nuestra publicacion no nos permitan copiar algunas de sus cifras, si bien para convencerse de su utilidad é importancia bastará una ligera enumeracion de los conceptos que cada cuadro abraza.

El primero comprende en 44 columnas los detalles siguientes: longitud de las líneas en explotacion, por el Estado y por particulares, residencia de su administracion y de la direccion de explotacion; longitud de las vías simples, dobles y triples, de las que sirven para estaciones y apartaderos; anchura entre los carriles; clases de traviesas de madera y piedra; vía enteramente metálica; clase de los carriles de acero, hierro ó mixtos; division del camino en secciones horizontales; rampas ó pendientes de 0,005; hasta 0,015 y de 0,015 en adelante, en rectas, en curvas de más y de ménos de 500 metros, pendientes máximas y rádio mínimo de las curvas.

El cuadro número 2, destinado al material móvil, recorrido y unidades de tráfico, comprende en sus columnas el número de locomotoras en servicio, carruajes de viajeros con las plazas que reunen; wagones de mercancías, con la capacidad de cargamento; recorrido kilométrico verificado por las locomotoras, por los trenes y con material propio de cada línea y extraño, en los carruajes de viajeros y de mercancías; número de viajeros y clase de asientos que han ocupado; recorrido kilométrico de los mismos en totalidad y por kilómetro explotado, con los términos medios; equipajes y mercaderías transportadas en grande y pequeña velocidad, con su respectivo recorrido y términos medios, y por último, la relacion existente entre el peso cargado y la capacidad de cargamento de los carruajes.

Interesante por extremo el cuadro 3.º, por cuanto se refiere al capital inscrito, garantía y subvencion de las líneas, expresa con la debida exactitud el capital autorizado; las acciones, subvenciones, obligaciones, préstamos; total de gastos de establecimiento; gastos para engrandecimientos y mejoras considerables de los caminos satisfechos con el capital; importe de la amortizacion; fondos de reserva y otros; garantía proporcional, y subvencion anual, con el total de las sumas recibidas hasta fin de 1876.

Compréndense en el número 4.º, los ingresos y gastos de las líneas, expresando los primeros por producto de viajeros en sus distintas clases, con término medio por kilómetro explotado y recorrido; equipajes y mercancías transportados en grande y pequeña velocidad, con los mismos términos, y un

resúmen en igual forma de los ingresos por todos conceptos. Los gastos se dividen en los de administracion general, vigilancia y entretenimiento de la vía, movimiento y servicio comercial, traccion y servicio de talleres.

El empleo del excedente de los ingresos sobre los gastos es objeto del cuadro número 5, y se encuentra especificado en la forma siguiente: excedente de ingreso sobre los gastos, comprendiendo en éstos las sumas tomadas sobre fondos especiales; excedente excluyendo de los gastos las sumas tomadas de los fondos especiales; empleo del excedente en intereses, y amortizacion de obligaciones; préstamos y subvenciones, tomado para fondos de reserva, renovaciones y otros; intereses de dividendos de las acciones; pérdida en los cambios; engrandecimientos y mejoras, impuestos sobre el producto neto; entregas al Tesoro en los caminos de propiedad del Estado; tanto concedido á los administradores y empleados sobre el producto neto.

Reune el cuadro número 6, los accidentes ocurridos en los caminos de hierro durante dicho año, detallando en sus columnas la naturaleza de los accidentes, descarrilamientos, choques y accidentes diversos en las líneas, en las vías de apartadero y maniobras y en las estaciones; el número de muertos y heridos, distribuido entre empleados de las líneas y viajeros, con distincion de los que lo han sido por accidentes del servicio y por su propia falta ó imprudencia, con los términos medios de los siniestros ocurridos con relacion al número de personas que han circulado por las vías, completando el cuadro con el estado detallado de los accidentes ocurridos á los que, sin ser viajeros ni empleados, han sufrido esos contratiempos voluntariamente ó por caso fortuito.

Reducido el cuadro número 7 á la enumeracion del personal, distribuyéndolo convenientemente en sus distintos servicios; comprende el 8.º con todos sus detalles el pormenor de las instituciones benéficas establecidas para el mismo, tanto para pensiones como para auxilios en casos de enfermedad, heridas ó de fallecimiento; terminando tan interesante publicacion con el cuadro 9.º, en que aparecen los ferro-carriles privados en explotacion para el servicio industrial, de minas y fundiciones, agrícolas, forestales y otros; resumiéndolos segun que en ellos se emplean las máquinas ó la fuerza animal; y ancho de la vía.

Tal es, en breve resúmen, el notable trabajo redactado por el doctor Brachelli, á quien felicitamos.

Desgraciadamente, en España, aunque en 1872 tuvieron principio trabajos estadísticos de ferro-carri-les por la vigorosa iniciativa del Director de Obras públicas Sr. Page, no se han continuado despues, y sólo se ha publicado un incompleto cuadro de la situacion de las vías férreas en 1879.

X.

DESCUBRIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS EN MURCIA.

(Lámina 109.)

Obligado á las muchas atenciones é inmerecidas deferencias de mis respetables y sabios amigos los Excmos. é Ilmos. Sres. D. Aureliano Fernandez-Guerra y Orbe, D. Federico de Madrazo y D. Eduardo Saavedra, como del Ingeniero D. Vicente Rodriguez é Intilini, quienes con insistencia vienen estimulándome á que dé á luz el presente trabajo, venzo, aunque con algun esfuerzo, mi resistencia; pues conocedor de mi poco valer y de la escasez de mis fuerzas y capacidad, habíame propuesto no manifestar de un modo público el resultado de mis investigaciones últimas, ya que muy espléndido galardón tenía, con haber examinado satisfactoriamente los datos de ellas, las dos Reales Academias de la Historia y de Bellas Artes de San Fernando, á cuyos Cuerpos tengo el alto honor de pertenecer como individuo correspondiente, indigno por cierto de tales distinciones.

No crean los lectores que van á encontrar en estas páginas la relacion de un descubrimiento que patentice de un modo claro un suceso histórico grandioso, é ignorado por los cronistas, ó que por medio del hallazgo de un resto arqueológico, se revele algun desconocido rastro incidental del progreso artístico, de muy notable interesante importancia, que pudiera fijar algun punto dudoso en la historia de las Bellas Artes: nada de eso; y si acaso es de alguna utilidad para los eruditos y arqueólogos en general, afecta más particularmente á la region Tadmira, y en especial á la ciudad de Murcia, donde han sido hallados los restos de construcciones de que trataremos, debiendo narrar las circunstancias de sus apariciones respectivas en dos locales distintos y lejanos entre sí: uno es el monasterio de religiosas de Santa Clara la Real, y el otro, la casa núm. 8 de la hoy calle de la Sociedad, y núm. 1 de la plaza de la Puxmarina, vulgarmente del Correo Viejo, porque hace muchos años estuvo allí la Administracion de Correos.

Desde el año 1875 veníame ocupando de la toma de datos para un libro que habia de formar parte de la serie que titulada *España Mariana*, viene publicando la Academia Bibliográfico Mariana; el último obispo de Cartagena y Murcia, Excmo. é Ilustrísimo Sr. D. Francisco Landeira y Sevilla, dió el oportuno decreto á los párrocos para que me facilitasen los antecedentes que yo necesitase; pero el actual prelado Excmo. é Ilmo. Sr. D. Diego Mariano Alguacil y Rodriguez, honrándome con su particular amistad, me concedió permiso competente para examinar el interior de algunos conventos de religiosas, bajo la forma de comision especial por una parte, y por la otra con el doble carácter de individuo de los dos citados Cuerpos, á fin de que las noticias que pudiese inquirir sirvieran para ilustrar la obra de que me estaba ocupando. En efecto; como el monasterio de Santa Clara la Real es el más antiguo, y desde hacia tiempo suponíase que allí podia existir algun resto de construccion ojival, le di preferencia, y en la mañana del 21 de Enero de 1879 penetré en su clausura con las ceremonias y condiciones prescritas para este caso, acompañado del señor capellan del Real monasterio, D. Francisco Lopez Costa.

Mi primer trabajo fué proceder á tomar apuntes de la distribucion del interior, y del aspecto de los dos frentes del patio, lados hácia el N. y hácia el Sur, más característico éste y más antiguo que el otro, cuya construccion pudiera atribuirse á la última época de los Reyes Católicos; mas cuando desesperanzado terminaba el apunte gráfico, pregunté á la reverenda señora Priora si habia alguna otra obra digna de atencion, que pudiera verse, me contestó que hacia algunos años existia en un alero antiguo del patio un trozo extremo de viga, con una cabeza tallada, como de un leon ó dragon, con dientes y ojos dorados, pintada de colores rojo y azul, ambos muy subidos, la cual, por acuerdo de la Comunidad se habia mandado quitar porque semejava al enemigo, y fué dada al carpintero para que la quemase; ademas, dicha prelada me indicó que las paredes más gruesas y sólidas del convento habian tenido unos adornos en yeso, pintados y dorados, que parecian letreros, pero ininteligibles, los cuales se iban cubriendo y blanqueando cuando se hacian obras en clausura para que todas las paredes resultasen blanqueadas y lisas, pues aquello, á su juicio, era feo y desigual, quedando aún tres trozos que trataban de quitar.

Este relato despertó en mí gran interes, y me hice