

pour l'établissement d'un *camino de hierro* de Cadix à Puerto Santa Maria. Nous avons eu ce projet entre les mains. Mais il resta inexécuté. Ce n'est qu'en 1840 que fut concédé le chemin de Madrid à Aranjuez, long de 28 kilomètres seulement, aujourd'hui exploité. De 1847 à 1851, deux autres lignes ont été entreprises, celle de Langreo à Gijon et à Oviedo, longue de 49 kilomètres, et celle d'Alar del Rey à Santander, longue de 50 kilomètres. De 1852 à 1855, quelques lignes importantes ont été concédées, telles, par exemple, que celle de Barcelone à Saragosse, longue de 520 kilomètres, faisant partie aujourd'hui du chemin de Madrid à Albacete. En 1848, on commença celle de Barcelone à Mataro, longue de 28 kilomètres; les lignes d'Almansa à Jativa, longue de 71 kilomètres; d'Almansa à Alicante, longue de 97 kilomètres, et de Jativa à Valence, longue de 60 kilomètres, furent concédées en 1851 et 1852; mais l'impulsion qu'a reçue l'industrie des chemins de fer en Espagne ne date réellement que de 1855. Les grandes lignes de Madrid à Saragosse (360 kilomètres), Madrid à Almansa (356 kilomètres), Madrid à la frontière française, par Valladolid et Burgos (621 kilomètres), Séville à Cordoue (150 kilomètres), Jerez à Séville (100 kilomètres), et de Valence à Tarragone (280 kilomètres), ont été toutes concédées en 1855 et 1856.

Les noms de nos grands financiers Rotschild et Pereire, qui ont exercé une si grande influence sur l'établissement des chemins de fer français, se retrouvent encore parmi ceux des fondateurs des lignes principales de la péninsule espagnole. M. Salamanca a également joué un rôle important dans la création des voies ferrées espagnoles. Parmi les ingénieurs nous nommerons M. Pedro Miranda, qui a été ingénieur en chef directeur du chemin d'Aranjuez, MM. Angel, Retortillo, Meliton, et l'ingénieur anglais William Green.

L'Espagne, si riche en minéraux de toute espèce, et à laquelle il ne manque que de bonnes voies de communication pour devenir l'un des pays du monde les plus prospères, retirera incontestablement de l'établissement des chemins de fer les plus grands avantages.

**Ile de Cuba.** — Cette colonie était déjà riche en chemins de fer,

que la mère patrie en possédait à peine quelques kilomètres. Il y existait déjà, en 1854, plusieurs lignes dont la longueur, considérable pour un si petit pays, était de 604 kilomètres. De nouveaux chemins d'une assez grande longueur ont été concédés depuis lors à des Compagnies respectables.

**Portugal.** — Ce pays est un des plus pauvres de l'Europe en chemins de fer construits. Un chemin a été livré à la circulation entre Lisbonne et Carregado ; il se prolongera très-prochainement jusqu'à Santarem. La ligne de Lisbonne à Santarem, longue de 72 kilomètres environ, servira de tronc commun aux chemins projetés de Lisbonne à Oporto et de Lisbonne à la frontière d'Espagne. Celui de Lisbonne à Oporto vient d'être concédé.

Un chemin de Lisbonne à Cintra (28 kilomètres) et une ligne plus importante (75 kilomètres), passant à Vendas, Novas et Setubal, ont été concédés en 1854 et 1855. On a aussi rédigé le projet d'un chemin de fer qui relierait Lisbonne à Cadix, et celui d'une d'une voie ferrée qui, partant d'Oporto, s'étendrait jusqu'à Vigo.

On ne cite en Portugal que M. Fuentès parmi les hommes politiques qui se sont occupés de la construction des chemins de fer.

**Turquie.** — Grâce à l'heureuse influence des nouveaux alliés du sultan, on est sur le point d'exécuter aussi dans ce pays tout un réseau de chemins de fer. Le projet de ce réseau, d'après la *Gazette des Chemins de fer* de Bresson, comprendrait deux groupes de railways : le premier se composerait des lignes de Belgrade à Setovanieza, de Setovanieza à Constantinople par Andrinople, de Setovanieza à Pristnia, de Pristnia à Scutari-Bojana (sur la mer Adriatique), et de Pristnia à Salonique ; le second renfermerait les lignes de Bucharest à Vetsevova, frontière autrichienne près d'Orsova ; de Bucharest à Varna ; de Bucharest à Predial, près de Cronstadt (Esclavonie, Autriche) ; de Bucharest à la frontière Bukovine, près de Czernowicz. Les points de jonction avec les voies de transit européen seront à Semlin, en face de Belgrade, où aboutira le chemin projeté de Comoni (lignes autrichiennes) ; à Vetsevova, près d'Orsova, communiquant avec le chemin de Basiareh à Orsova, qui suivra le cours du Danube (lignes autrichiennes) ; à Predial, près Cronstadt ;