MEMORIA

PRESENTADA AL GOBIERNO

POR LA COMISION ESPECIAL

ENCARGADA DE PROPONER

EL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

TOMO II.

PARTES III Y IV.

MADRID,
IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA,
calle del Duque de Osuna, número 3.
—
1867

MEMORIA

POR LA COMISION ESPECIAL

EL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

TOMO II.

PARTES III Y IV.

PARTE III.

DICTÁMEN DE LA COMISION

SOBRE LAS DIFERENTES LÍNEAS PEDIDAS EN LA INFORMACION ABIERTA CON MOTIVO DEL PLAN.

PARTE III

DICTÁMEN DE LA COMISION

SOBRE LAS DIFERENTES LINEAS PEDIDAS EN LA INTRODUCCION
ABIERTA CON MOTIVO DEL PLAN

ÍNDICE

DE LAS LÍNEAS QUE SE SOLICITAN EN LA INFORMACION Y HAN SIDO DISCUTIDAS POR LA COMISION ESPECIAL.

Red del Norte.

	Págs.
Madrid directamente á Valladolid, con ramal á Segovia.	2
Madrid, por Segovia y Cuéllar, á Valladolid..	Id.
Madrid, por Segovia y Aranda, á Búrgos.	Id.
Madrid, por Somosierra y por Logroño y Pamplona, á entrar en Francia por los Alduides.	Id.
Collado Villalba, por Guadarrama, á Segovia, y de Otero, en la misma línea, á Sanchidrian, en el tronco principal.	Id.
Navalperal á Segovia, con ramal á la Granja.	Id.
Ávila á Segovia, con el mismo ramal.	Id.
Arévalo á Segovia, continuada desde Arévalo á Peñaranda..	3
Medina del Campo á Segovia.	Id.
Palencia á Magaz ó Torquemada.	5
Palencia á Peñafiel ó la Roa, en la línea de Valladolid á Almazan.	Id.
Monzon ó Fromista, en el tronco principal, por Carrion de los Condes y Saldaña, á Guardo.	Id.
Alar del Rey á Estépar, en el ramal de Irun.	6
Alar del Rey á Búrgos.	Id.
Camesa, en el tronco principal, por Aguilar de Campóo y Cervera del Rio Pisuerga, á Camasobres.	5
Reinosa á Miranda de Ebro, Cubo ó sus inmediaciones, en el ramal de Irun.	6
Santander, por Bilbao, á Zumárraga, Tolosa ó San Sebastian, en el mismo ramal.	6 y 7
Pedrosillo, en el ramal de Medina del Campo á Salamanca, por Fuentesaúco y Alaejos, á Nava del Rey, en el de Medina del Campo á Zamora.	8
Miranda, Cubo ó Bribiesca, en el ramal de Irun, á Santoña.	6
Crispijana, en el mismo ramal, á Izarra, en el de Bilbao.	8
Vitoria á Elorrio, en la línea de Bilbao á Zumárraga.	Id.
Urgoiti, en la línea de Bilbao á Zumárraga, á Guernica.	Id.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Puente Bornoba, en el tronco del Nordeste, por Atienza y Soria, á Castejon..	10
Baides, por Almazan y Soria, á Logroño.	11
Baides, por los mismos puntos, á Castejon.	Id.
Baides directamente á Castejon, por Almazan, con ramal á Soria.	Id.
Baides, por Soria, á Tudela.	Id.

	Pías.
Sigüenza á Almazan, prolongada á Castejon ó Tudela..	11
Sigüenza, por Molina, á Setiles	12
Torralba á Almazan, prolongada á Castejon ó Tudela.	11
Medinaceli á Almazan, prolongada como la anterior.	Id.
Monreal de Ariza, por Ágreda, á Castejon, con ramal á Soria..	Id.
Monreal de Ariza, Ateca ó Calatayud, á la línea de Zaragoza á Escatron.	22
Ariza, Ateca ó Calatayud á Almazan.	Id.
Calatayud á Soria.	Id.
Ricla, en la línea de Madrid á Zaragoza, á Castejon.	12
Ricla á Tudela..	Id.
Zuera, en la línea de Zaragoza á Lérida, por Jaca y Canfranc, á Oloron.	16
Tardienta á Marcilla, en la línea de Zaragoza á Pamplona..	13
De la línea de Zaragoza á Lérida, á Barbastro.	14
Monzon, en la línea de Zaragoza á Lérida, por el puerto de Saucourt, á Labarthe..	16
Monzon, por el Esera, Benasque y Bagnères de Luchon, á Montrejeau.	Id.
Monzon, por el Esera, el Noguera Ribagorzana y el valle de Arán, á Montrejeau.	Id.
Monzon directamente á Tárrega, en la línea de Lérida á Barcelona.	14
Lérida á Huesca, aproximándose á Tamarite, Monzon y Barbastro.	Id.
Lérida, por Balaguer, Castillo, Algerrí y Alfarraz, á Huesca.	Id.
Lérida, por el Segre, el Noguera Pallaresa y el puerto de Alós, á Saint Girons..	16
Lérida á Pons.	14
Lérida á Mequinenza.	Id.
Lérida á la línea de Zaragoza á Escatron.	Id.
Tárrega, Cervera ó Calaf á Igualada.	18
Tarragona, por Valls, á empalmar con la red en Picamoxons, Montblanch ó Tárrega.	15
Calaf ó Manresa, por Pons, á Puigcerdá.	14
Manresa, por Cardona, Solsona y Seo de Urgel, al valle de Arán.	Id.
Manresa á Berga.	Id.
Manresa á Vich.	Id.
Barcelona, por Villanueva y Geltrú, á Tarragona.	18
De las inmediaciones de Mollet, en la línea de Bacelorna á Perpignan, por Monells y el llano de Corsá, cruzando el Ampurdan por su centro, y tocando en Vilademat, á Figueras.	19
Rambla de Santa Coloma, por Santa Coloma de Farnés, á Gerona..	Id.
Rambla de Santa Coloma á San Juan de las Abadesas.	20
Sils ó Caldes, en la línea de Barcelona á Perpignan, pasando entre Cassá y Llagostera, alejándose lo ménos posible de San Feliu de Guixols, tocando en La Bisbal, y uniéndose de nuevo á la línea citada.	19
Ruidellots de la Selva ó Caldas de Malavella, en la línea de Barcelona á Perpignan, á San Feliu de Guixols.	20
Bolta, en la línea de Barcelona á Perpignan, por La Bisbal y Palafurgell, á Palamós.	Id.
Figueras directamente á Perpignan, por el Collado de Panissas, próximo al de Perthus.	19
Soria á Vinuesa..	12
De la línea de Zaragoza á Escatron, á Tarragona.	Id.
De la línea de Zaragoza á Escatron, siguiendo el Ebro, al puerto de los Alfaques.	Id.
De la línea de Zaragoza á Escatron, por Alcañiz y Tortosa, al puerto de los Alfaques.	Id.
Zaida, Escatron ó Caspe á las minas de Utrillas y Gargallo..	20
Tremp, por Balaguer, Tamarite, Barbastro, Huesca, Ayerbe y Sos, á Tafalla.	21
Huesca á Pamplona.	13
Huesca, por Jaca y Canfranc, á Oloron..	16

	Págs.
Huesca, por el puerto de Gavarnie, á Lourdes..	16
Murillo, en la línea de Huesca á Canfranc, á Pamplona.	13
Reus á Salou.	15
De la línea de Tarragona á Valls, á Arbós, en la de Barcelona á Tarragona..	Id.
San Juan de las Abadesas á Puigcerdá.	20
San Juan de las Abadesas á Rosas.	Id.
Villanueva y Geltrú á Villafranca del Panadés ó sus inmediaciones, en la línea de Barcelona á Tarragona.	18
Segovia, por los partidos de Sepúlveda y Riaza, al tronco del Nordeste.	21
Valladolid, por el valle del Duero, á Almazan..	Id.
Valladolid, por San Estéban de Gormaz, á Soria (diversos trazados).	Id.
Palencia, por Aranda de Duero, á Soria.	Id.
Torquemada, por la Roa y el Valle del Duero, á Almazan..	Id.
De la línea de Valladolid á Soria, á los pinares del Burgo de Osma.	23
Búrgos á Soria.	Id.
Haro, en la línea de Tudela á Bilbao, á Santo Domingo de la Calzada.	Id.
Marcilla, en la línea de Zaragoza á Pamplona, por Sangüesa, á Aoiz..	Id.
Pamplona á Irun, por el valle del Bidasoa.	Id.
Pamplona á Bayona, por los Alduides.	Id.
De la anterior, por el valle del Bidasoa, á Irun.	Id.
Irúrzun, en la línea de Pamplona á Alsásua, por el puerto de Albiazu, á Alegría ó Tolosa, en la del Norte..	Id.
Irúrzun á San Sebastian ó Pasages.	24

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

Cuenca, por Cañete y Teruel, al puerto de los Alfaques, ó á Castellon, ó á Murviedro.	30
Cuenca, por Cañete, Utiel y Chiva, á Valencia.	Id.
Cuenca, por Landete y Teruel, al puerto de los Alfaques, ó á Castellon, ó á Murviedro.	Id.
Cuenca, por Landete, Chelva y Liria, á Valencia.	Id.
Cuenca, por Landete y la márgen derecha del Guadalaviar, á Valencia.	Id.
Cuenca, por Henarejos, Requena, Utiel y Chiva, á Valencia.	Id.
Tarancon á Quintanar de la Órden.	33
Saelices á Quintanar de la Órden..	Id.
Cuenca directamente á Quintanar de la Órden.	Id.
Teruel, por Ademuz, Chelva, Villar del Arzobispo y Liria, á Valencia.	34
Landete, por Henarejos, á la Roda.	33
Aldaya ó Torrente á Liria.	34
Valencia, por Gandía y el litoral, á Alicante..	Id.
Venta de la Encina, por Yecla y Jumilla, á Cieza..	35
Játiva, Villena ó Novelda á Alcoy.	36
Benifayó ó Algemesí á Sueca y Cullera..	Id.
Monóvar ó Novelda, por Elche y Orihuela, á Murcia ó Zeneta..	35
Alicante, por Elche y Orihuela, á Murcia (varios trazados).	Id.
Cartagena al Garbanzal ó Herrerías.	36
Cartagena á Totana..	Id.
Toledo ó Castillejo, por Mora, á Ciudad-Real ó á un punto de la línea de Madrid á Alicante.	37
Almoradí, Orihuela ó un punto de la línea de Murcia á Cartagena, á Torrevieja.	36

PÁGS.

Teruel, por Daroca, á Calatayud. 37
Teruel á la línea de Escatron á Tarragona. . . . . Id.
Teruel, por Utrillas y Gargallo, á Alcañiz, en la línea de los Alfaques. . . . . Id.
Teruel á Reus. . . . . Id.
Castellon á Alcañiz. . . . . Id.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Vadollano, ú otro punto del tronco principal, á las minas de Linares. 48
Linares, en el mismo tronco, á Jaen. 40
Javalquinto, en el mismo tronco, á Jaen. . . . . Id.
Menjíbar, en el mismo tronco, á Jaen. . . . . Id.
Andújar, en el mismo tronco, á Jaen. . . . . Id.
Jaen, por Huelma y Guadix, á Almería. 41
Jaen, por el puerto Carretero y aproximándose á Montejícar é Iznalloz, á Granada. . . Id.
Jaen, por Mártos, Alcaudete y Alcalá la Real, á Granada. . . . . Id.
Jaen, por los mismos puntos, á Pinos-Puente, en la línea de Bobadilla á Granada. . . . Id.
Jaen, por los mismos puntos, á Huétor-Tájar, en la propia línea. . . . . Id.
Palma del Rio, en la línea de Alcázar á Cádiz, por Écija, á Marchena ú Osuna, en la línea de Utrera. 42
Guadajoz, en el mismo tronco, á Carmona. . . . . Id.
Sevilla, por Cantillana, á la cuenca carbonífera de Huerna (Villanueva del Rio). . . . Id.
Sevilla á Alcalá de Guadaira. . . . . Id.
Sevilla, por la Palma y Huelva, á la frontera de Portugal, aprovechando el ramal del Thársis al Odiel, y yendo á empalmar en Beja con la red portuguesa. 43
Sevilla á Huelva, aproximándose á las minas de Riotinto. . . . . Id.
Sevilla á las minas de Riotinto. 42
Jerez ó el Puerto de Santa María á Sanlúcar de Barrameda. 44
Cádiz, por San Fernando, Chiclana, Vejer y Tarifa, á Algeciras, San Roque y el Campamento. 45
Cádiz, por San Fernando, Medina-Sidonia y los Barrios, á Algeciras y San Roque (diversos trazados). . . . . Id.
Cádiz, por San Fernando, Algeciras y Málaga, á Almería. 44
Puente Genil ó sus inmediaciones, en la línea de Córdoba á Málaga, á la de Mártos. . . 45
Granada, por Motril, á Calahonda. 46
Osuna, por Estepa, á Puente Genil, en la línea de Córdoba á Málaga. 47
Osuna, por Estepa, á Casariche ó la Roda, en la propia línea. . . . . Id.
Osuna á Bobadilla. . . . . Id.
Osuna á la Serranía de Ronda, prolongándose hácia Cádiz y Málaga. 47
Huelva á Zafra ó los Santos, en la línea de Mérida á Sevilla. . . . . Id.
Huelva á Fuente del Arco, en la propia línea. . . . . Id.
Huelva á Faro. . . . . Id.
Moguer á San Juan del Puerto. . . . . Id.
Manzanares, por San Juan de Alcaraz, á Albacete. . . . . Id.
San Juan de Alcaraz, por la Loma de Úbeda, á Linares ó Javalquinto (diversos trazados). . 48
Murcia, por Lorca y Zújar, siguiendo el valle del Guadiana Menor, á Linares, Javalquinto ó Menjíbar (diversos trazados). . . . . Id.
Murcia, por Lorca, y Guadix, á Granada (diversos trazados). 49

PÁGS.

Calasparra, en la línea de Albacete á Cartagena, por Caravaca y Lorca, á Granada, Linares, Javalquinto ó Menjíbar. 50
Guadix, Baza, Vertientes, Chirivel ó Lorca, en la línea de Murcia á Granada, á Almería. . 41
Lorca á Águilas. 50
Modificaciones en el tronco principal del Mediodía. . . . . Id.

Red del Oeste y su enlace con las del Mediodía y Norte.

Malpartida, por Cáceres y Alburquerque, á Badajoz. 52
Malpartida, por los mismos puntos, á Assumar. . . . . Id.
Malpartida, por Cáceres y Valencia de Alcántara, á Crato. . . . . Id.
Malpartida, por Coria, á Abrántes. . . . . Id.
Torrejoncillo, en la línea de Malpartida á Cáceres, por Coria y Moraleja, á la línea de Oporto. 56
Torrijos ó Talavera á Toledo. 53
Ávila á Talavera (varios trazados). 54
Mérida, por Cáceres, Béjar y Salamanca, directamente á Zamora. . . . . Id.
Mérida, por los mismos puntos y Ledesma, á Zamora. . . . . Id.
Béjar á Ávila. (Esta línea supone construido el ferro-carril de Mérida á Béjar.). . . . . Id.
Salamanca á la frontera de Portugal, aproximándose lo posible á la Sierra de Gata. . . 57
Salamanca á Aldea del Obispo. . . . . Id.
De la línea directa de Salamanca á Zamora, á entrar en Portugal por Fermoselle. . . . Id.
Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda. . . . . Id.
Zamora directamente á la Fregeneda. . . . . Id.
Zamora á Braganza. . . . . Id.
Cáceres, por Trujillo, á Logrosan. 58
Badajoz á Almendralejo, en la línea de Mérida á Sevilla. 59
Badajoz á Fregenal, en la línea de Huelva á los Santos. . . . . Id.
Los Santos á la frontera portuguesa. . . . . Id.
Belmez á Fuente del Arco, en la línea de Mérida á Sevilla. . . . . Id.
Mérida á Sevilla (observaciones). . . . . Id.

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.

Ponferrada, en el tronco principal, por Cángas de Tineo, Pravia y Avilés, á Oviedo. . . . 69
Villafranca del Vierzo á Rivadeo. . . . . Id.
Montefurado, en el tronco principal, á Orense. 62
Barja, en el mismo, á Orense. . . . . Id.
Confluencia del Sil con el Cabe, en el tronco modificado, á Orense. . . . . Id.
Monforte, en el tronco principal, á Orense. . . . . Id.
Monforte, en el mismo tronco modificado, á Orense. . . . . Id.
Confluencia del Sil y del Miño (los Peares), en el tronco principal modificado, á Orense. . Id.
Lugo á Orense. . . . . Id.
Lugo directamente á Rivadeo. 64
Lugo á Rivadeo, aproximándose á Mondoñedo. . . . . Id.
Baamonde, en el tronco principal, por Villalba y Mondoñedo, á Rivadeo. 65
Begonte ó el rio Ladra, en el mismo tronco, al Ferrol. . . . . Id.
Betanzos, en el mismo tronco, al Ferrol, por Puentedeume. . . . . Id.

	Pág.
Cela, en el tronco principal, por Órdenes, á Santiago.	66
Coruña (Cambre) directamente á Santiago.	Id.
Coruña, por la parte occidental de su provincia (país de Bergantiños), á Santiago.	Id.
Mieres, en la línea de Leon á Gijon, á Sama de Langreo.	71
Oviedo á la fábrica nacional de Trubia.	69
Serin, en la línea de Leon á Gijon, á Avilés.	70
De la línea de Leon á Gijon, á Luanco.	Id.
Sama de Langreo á Labiana.	71
Tuy á Valencia (Portugal).	68
Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Padron.	67
Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Carril (varios trazados).	Id.
Pontevedra á la ria de Marin.	70
Santiago, por Lalin, á Ribadavia.	71
De la línea de la Coruña á Vigo, á la ria de Camariñas.	Id
San Cosme de Barreiros, en la línea de Lugo á Rivadeo, á Vivero.	Id.
Rivadeo, por Vivero, al Ferrol.	Id.
Zamora, por Rioseco, á Palencia.	72
Alar del Rey, por Carrion de los Condes, á Villada, en el tronco principal.	Id.
Zamora, por la Mota del Marqués, Rioseco y Villalon, á Sahagun, en el tronco principal.	Id.
Zamora, por Benavente á Palanquinos, en el tronco principal..	Id.
Valladolid, por Rioseco, á Leon.	74
Zamora, por Benavente, á Leon.	72
Zamora, por Benavente, á Barrientos.	Id.
Valladolid, por Rioseco y Benavente, á Astorga.	74
Medina del Campo, por Tordesillas, Villalpando y Benavente, á Astorga..	Id.
Zamora, por Benavente, á Astorga.	72
Zamora á Orense, por las Portillas.	74
De la línea anterior á Benavente.	75
Laza, en la propia línea, á Cháves (Portugal).	Id.
Rivadeo, por la costa, á Santander, Bilbao y Zumárraga.	Id.
Modificaciones al trazado del tronco principal del Noroeste.	76

RED DEL NORTE.

Antes de tratar de las líneas de esta red, conviene fijar la zona en que se encuentran, para que sea posible determinar desde luego la parte de la Península en que más directamente ejercen su accion. Zona en que ejerce directamente su accion.

Este sistema, que se seguirá tambien en el exámen de las demás redes, dará á conocer con toda claridad las líneas, que en cada una deban considerarse.

La zona correspondiente á la red del Norte abraza el espacio comprendido entre la línea de Madrid á Santander y la de Venta de Baños á la frontera francesa, así como las localidades á que se extiendan los diferentes ramales aislados, que arranquen de dichas dos líneas, y las servidas por los ferro-carriles que se deriven de estos ramales.

Grandes son los intereses á que deben servir las líneas de esta red. La riqueza agrícola de la extensa comarca que comprende, exige, además de la conveniente comunicacion con el centro del país, fáciles salidas al mar cantábrico y al vecino imperio, cuyas vias contribuirán, en grande escala, al acrecentamiento de la produccion de Castilla la Vieja y de las provincias Vascas. La línea de Venta de Baños á Irun facilita al propio tiempo las comunicaciones con Francia de más de diez y nueve provincias españolas y de una gran parte del territorio portugués, y la de Madrid á Venta de Baños es utilizada para el tráfico de casi toda España con las regiones del Norte y Noroeste. Objeto.

Debe considerarse como tronco principal de esta red la línea que de Madrid se dirige á Santander, pasando por Avila, Valladolid y Palencia, y que se explota en toda su longitud, excepto en la que media entre Reinosa y Bárcena, que se halla próxima á terminarse (1). En Venta de Baños arranca la lí- Estado actual.

(1) Se abrió al público el año 1866, segun consta en el Apéndice inserto al fin de la parte primera.

nea más importante de este tronco, la cual, sirviendo á Búrgos, Vitoria, San Sebastian é Irun, termina en Hendaya, en la frontera de Francia: toda ella está abierta al público, y con el trozo de Madrid á Venta de Baños, constituye el ferro-carril que hoy se denomina del Norte.

Se derivan tambien del mismo tronco:

La línea de Medina del Campo á Salamanca, que se halla en construccion, y

Las de Medina del Campo á Zamora y Quintanilla de las Torres á Orbó, que se explotan en la actualidad.

Por último, del ramal principal mencionado de Venta de Baños á Hendaya se deriva el de Miranda de Ebro á Bilbao, abierto al público; partiendo además de la ría que lleva el nombre de esa capital, un corto ferro-carril, destinado á servir á las minas de Triano, del cual sólo resta por terminar un trozo de poco más de un kilómetro de longitud.

Con las líneas explotadas y en construccion quedan, pues, en comunicacion con la Córte diez capitales de provincia, que son: Avila, Valladolid, Palencia, Santander, Salamanca, Zamora, Búrgos, Vitoria, San Sebastian y Bilbao; tienen fácil salida las producciones de esta zona, para el interior, por el tronco ó el ramal principal; para el Océano, por Santander, San Sebastian y Bilbao; para Francia, por Irun; para la region del Ebro, por Miranda y Alsásua, donde empalman las líneas que enlazan á esta red con la del Nordeste; y para Astúrias y Galicia, por Palencia, donde empieza el tronco del Noroeste.

De esta ligera reseña se deduce que pocas serán las líneas que habrá que adicionar, si bien en la informacion se proponen veinte y dos, sin incluir sus variantes. Se pasará á discutirlas.

Línea de Segovia.

La Comision, con arreglo á las bases que ha establecido para que le sirvan de guía en su trabajo, considera indispensable la inclusion en el plan de una línea que sirva á Segovia, capital de provincia, privada hasta hoy de los beneficios de esta clase de vias de comunicacion. Los ferro-carriles propuestos con este fin, en los diversos informes, son los siguientes:

De Madrid directamente á Valladolid, con ramal á Segovia.

De Madrid, por Segovia y Cuéllar, á Valladolid.

De Madrid, por Segovia y Aranda, á Búrgos.

De Madrid, por Somosierra y por Logroño y Pamplona, á entrar en Francia por los Alduides.

De Collado Villalba, por Guadarrama, á Segovia, y de Otero, en la misma línea, á Sanchidrian, en el tronco principal.

De Navalperal á Segovia, con ramal á la Granja.

De Avila á Segovia, con el mismo ramal.

De Arévalo á Segovia y

De Medina del Campo á Segovia.

La Comision cree deber desechar las cuatro primeras, que si bien tienen la ventaja de acortar las comunicaciones con el Norte de España, y aun algunas de ellas la de servir convenientemente á la provincia de Segovia, exigirian sacrificios, en manera alguna compensados por los rendimientos probables. En efecto, si se considera, por ejemplo, el camino directo de Madrid á Valladolid, cuyo presupuesto excede de 150.000 escudos por kilómetro, fácil es deducir que el producto kilométrico deberia ascender á unos 20.000 escudos anuales para cubrir los gastos de explotacion y los intereses del capital empleado, cifra muy exagerada, si se atiende á que los rendimientos de los ferro-carriles españoles son aproximadamente de unos 7.600 escudos por año y kilómetro. Pero hay más, la línea de que se trata estaria aun en peores condiciones que la mayoría de las otras, por la competencia que le haria la construida entre sus dos puntos extremos, para el tráfico con el centro, del Norte y del Noroeste, que apénas basta hoy para alimentar la que se explota. Y no se diga que en otros países, despues de construir las líneas destinadas á servir los focos productores, se han llevado á cabo caminos que acortasen las distancias entre algunos de sus puntos; es evidente que el movimiento comercial desarrollado actualmente en esta zona no exige tales sacrificios, ni los exigirá tampoco en el plazo prudencial á que la Comision debe ceñirse en sus apreciaciones, máxime si se considera que el acortamiento producido por la línea directa de Madrid á Valladolid, ó por la que enlazase á ambas capitales pasando por Segovia, que son las más ardientemente defendidas de las cuatro que se examinan, seria sólo de 41 kilómetros en el primer caso, y menor en el segundo, acortamientos que no pueden considerarse de importancia en el caso de que se trata.

Puede alegarse, por último, en defensa de la línea directa de Madrid á Valladolid, que el Gobierno está autorizado para concederla, por la ley de 11 de Julio de 1856; pero la Comision cree interpretar fielmente su cometido, proponiendo á la consideracion del Parlamento y del Gobierno de S. M. las soluciones que considere más ventajosas, prescindiendo de las disposiciones que no hayan llegado á vias de hecho, y ateniéndose sólo al estado actual de la red formada por las líneas concedidas.

Desechadas las líneas que parten de Madrid, se pasará á examinar cuál de los ramales propuestos es más á propósito para servir económica y convenientemente á Segovia.

El que arranca de Collado Villalba, cuya longitud aproximada seria de unos 67 kilómetros, satisfaria por completo á las comunicaciones de aquella capital con la Córte, pero situado el punto de empalme ántes de que el tronco

salve la divisoria de Guadarrama, obligaria á una nueva y costosa perforacion de la sierra, que haciendo subir notablemente el presupuesto kilométrico del camino, lo pondria en condiciones económicas nada ventajosas para su explotacion. Pero hay que tener presente otra circunstancia: á Segovia le interesa tanto ó más que su conveniente enlace con la Córte, su fácil comunicacion con Valladolid: así lo reconoce la corporacion que ha iniciado el pensamiento que se trata de rebatir, puesto que indica la oportunidad de completarlo, construyendo un ramal que desde Otero, punto distante 20 kilómetros de Segovia, en la línea de Collado Villalba, se dirija á Sanchidrian, estacion del ferro-carril del Norte, situada entre Avila y Arévalo; ramal cuya longitud aproximada seria de unos 39 kilómetros. Siendo, como es realmente, este camino complemento lógico de la via de Collado Villalba, claro es que la solucion que comprenda ambos ramales es inadmisible tambien bajo el punto de vista de la economía, que si nunca debe desatenderse, se ha de tener muy en cuenta en el caso actual, por la limitacion de los intereses que se trata de servir.

Los ramales de Medina del Campo y de Arévalo, en el tronco principal á Segovia, no son tampoco aceptables, porque sólo atienden á la comunicacion de esta capital con Valladolid, haciendo ilusorio su enlace con la Córte por via férrea. En cuanto á la continuacion desde Arévalo á Peñaranda, que proponen los defensores del segundo ramal, no está motivada por consideracion alguna digna de ser discutida.

Quedan por examinar los dos ramales que arrancan respectivamente de Navalperal y de Avila, entre los cuales no puede optar la Comision, por no tener suficientes datos para ello. Conceptúa que con cualquiera de los dos se satisfacen aceptablemente, dadas las circunstancias actuales, las necesidades de la provincia de Segovia. En efecto, el enlace en Navalperal es más conveniente que el de Avila para las relaciones con Madrid; éste es preferible á aquel para las que Segovia sostiene con Valladolid; ambos facilitan la ejecucion, en un porvenir más ó ménos lejano, de una gran transversal, que ya se propone por algunas autoridades y corporaciones, y que partiendo de Béjar, en la línea paralela á la frontera portuguesa, de la que se hablará en el lugar correspondiente, deberia servir á Avila y Segovia, prolongándose hácia Aranda y Búrgos: ambos ramales tendrian próximamente la misma longitud, segun se desprende de los informes técnicos; y por último, ninguno de los dos presenta dificultades de ejecucion, que sean suficientes para determinar la eleccion.

La Comision cree, pues, que el Gobierno debe decidir este asunto, teniendo á la vista los proyectos facultativos que de ambas trazas se redacten.

La longitud de cualquiera de ellas se calcula en 76 kilómetros, inclu-

yendo un corto ramal á la Granja, cuya conveniencia parece fuera de duda, por las condiciones de este Real Sitio.

Empalme del ferro-carril de Santander con el ramal de Irun.

Se propone por algunas autoridades y corporaciones que el empalme de dichos ferro-carriles, que hoy se verifica en Venta de Baños, se traslade á Palencia, construyendo un pequeño ramal desde esa capital á Magaz ó Torquemada, puntos situados ambos en el ramal de Irun. La Comision no acepta esta variante, que si bien favorece á Palencia y al movimiento en el sentido de Búrgos á Leon y vice-versa, ocasiona un aumento de unos 15 kilómetros en el desarrollo del ferro-carril del Norte, en el cual el tráfico es extraordinariamente mayor que en la direccion ántes citada.

Línea de Palencia á Peñafiel ó la Roa, en la de Valladolid á Almazan.

El camino de Palencia á Peñafiel ó la Roa, que atravesaria el partido de Baltanás y estableceria una comunicacion más directa entre las provincias de Aragon y Cataluña y las de Palencia, Leon y Oviedo, suponiendo construido el ferro-carril del Duero, se desecha, no sólo porque presenta dificultades de ejecucion, segun resulta del expediente, sino porque ejerceria su accion en una zona suficientemente servida por líneas férreas, y porque el acortamiento que introduciria en las relaciones citadas es de escasa importancia, relativamente á la distancia total entre las provincias interesadas.

Líneas destinadas al servicio de las cuencas carboníferas del Pisuerga y del Carrion.

En la informacion se proponen dos ramales, que sirvan á las cuencas carboníferas del Pisuerga y del Carrion; son los siguientes:

De Monzon ó Fromista, en el tronco principal de la red que se considera, por Carrion de los Condes y Saldaña, á Guardo.

De Camesa, en el mismo tronco, por Aguilar de Campóo y Cervera del Rio Pisuerga, á Camasobres.

El primero deberia arrancar, segun queda apuntado, de Monzon ó Fromista, estaciones ambas situadas entre Palencia y Alar del Rey, y distantes respectivamente 13 y 34 kilómetros de dicha capital, y seguiria el valle del Carrion, sirviendo á las referidas localidades.

El segundo arrancaria de Camesa, punto situado entre Alar y Reinosa, á unos 20 kilómetros de aquella poblacion, y corriendo á lo largo del Pisuerga tocaria en Aguilar y Cervera, como se ha expresado.

La Comision no tiene suficientes datos para juzgar de la importancia, bajo el punto de vista de interés general, de estas líneas, destinadas exclusivamente al desarrollo de la industria minera, y si por esa razon no incluye en el plan ninguno de los dos ramales, cree, sin embargo, deber excitar al Gobierno de S. M. á que abra una informacion ámplia sobre este particular, con objeto de conocer, con todos sus detalles, el estado actual de las explotaciones y los beneficios que las mismas podrian reportar con el establecimiento de alguno de los ramales de que se trata, aplicándoles en su caso la ley de 20 de Julio de 1862.

Terminará manifestando que si bien se desea por algunos la prolongacion hácia el Norte del ramal de Guardo, considera que seria dificilísimo llevarla á cabo, porque desde ese punto tendria que desarrollarse el trazado entre cordilleras elevadísimas, tropezando con obstáculos tal vez mayores que los que presentó la carretera que va á Potes, sin duda una de las más difíciles de las que se han ejecutado en España.

Línea de union del ferro-carril de Santander con el ramal de Irun.

Indudablemente ofrece algun interés la construccion de un ferro-carril que, enlazando la línea radial de Santander con el importantísimo ramal de Irun, mejore las comunicaciones, tan imperfectas hoy, de aquel punto con el N. E. de España, satisfaciendo así á las bases que la Comision ha establecido, relativas á la ejecucion de las grandes líneas transversales, y á poner en fácil comunicacion los centros productores con los de consumo ó exportacion. No se desconoce que la construccion de este enlace no es de inmediata urgencia; pero sí cree la Comision que en un porvenir nada lejano, la reclamarán imperiosamente las necesidades comerciales del país, atendiendo á la entidad mercantil que ya tiene hoy Santander, y á la que parece natural adquiera en lo sucesivo, á medida que se vayan desarrollando las fuerzas productoras de España.

Los ferro-carriles propuestos para conseguir el fin indicado son:

De Alar del Rey á Estépar, en el ramal de Irun.

De Alar del Rey á Búrgos.

De Reinosa á Miranda de Ebro, Cubo ó sus inmediaciones, en el ramal de Irun.

De Santander á Bilbao.

De Santoña á Miranda, Cubo ó sus inmediaciones, en el ramal de Irun.

Los dos primeros trazados no presentarian dificultades de ejecucion; pero la Comision los conceptúa inadmisibles, porque ninguno de ellos serviria de una manera conveniente á los intereses que se trata de favorecer. En efecto, hay que recordar que Búrgos tiene su salida natural por Bilbao, siendo la distancia entre ambos puntos, por los ferro-carriles existentes, de 194 kilómetros, al paso que el trayecto entre Búrgos y Santander pasaria siempre de 215 kilómetros, aun cuando se adoptase para el ferro-carril de enlace la direccion más conveniente desde Alar, que tal vez fuese la que empalmára con el ramal de Irun en Quintanilleja, estacion próxima á Búrgos. El desarrollo de la línea de Alar del Rey á Estépar ó Búrgos podria ser de 70 á 80 kilómetros.

La línea de Santander á Bilbao, que forma parte del camino del litoral cantábrico, tampoco puede aceptarse económicamente para mejorar las relaciones del primer puerto con el N. E., porque se deduce del expediente que el trazado presentaria grandes dificultades técnicas. La Comision vol-

verá á tratar de este ferro-carril, considerado como parte de la línea del litoral, por más que el trozo comprendido entre Santander y el ramal de Irun corresponda realmente á esta red, pues se conceptúa más claro y sencillo examinar la línea en conjunto, como se hará al hablar de la red del Noroeste y su enlace con las del Norte y Oeste.

Tambien la Comision cree que procede desechar la línea de Santoña á Miranda, Cubo ó sus inmediaciones, que para el objeto de que se trata supone ejecutado al ménos el ramal de Santander á dicha plaza fuerte; pero aparte de esta circunstancia, debe considerarse que el ferro-carril tendria que salvar la gran cordillera cantábrica, originando, por consiguiente, su construccion crecidos gastos, que difícilmente serian compensados por los beneficios obtenidos.

Por último, la via férrea de Reinosa á Miranda de Ebro, Cubo ó sus inmediaciones, es sin duda, á juicio de la Comision, la que debe incluirse en el plan. Acorta en una longitud considerable la comunicacion de Santander con el N. E,; une directamente á dicha capital con Barcelona y Tarragona, completando una línea intermarina, que si bien no es la más corta, termina en uno de los puertos más importantes del litoral cantábrico, sirve á una zona que no deja de ser productora, y si bien esta cualidad no está unánimemente reconocida, hay que tener en cuenta que el objeto del ferro-carril que se propone no es servir á los intereses locales de la zona que recorre, sino á los generales de la nacion; y finalmente, este camino no deja de tener interes estratégico, porque marcha paralelamente á una cordillera, y las montañas son siempre nuestro último reducto de defensa. El trazado no presentará en general grandes dificultades. Desde Reinosa podria fácilmente llevarse por las llanuras de la Virga, hasta la divisoria del rio del mismo nombre con el Nela; por un terreno más accidentado, y cruzando los partidos de Villarcayo y Medina de Pomar, se iria á buscar la desembocadura del último rio en el Ebro; y despues, en vez de seguir todo el rio, que marcha por un valle muy angosto y entre laderas escarpadas, será mejor cruzarlo y marchar por el Oca, saliendo á un terreno despejado, desde donde puede llegarse á empalmar con el ferro-carril del Norte en el punto más conveniente.

La longitud de la línea que se incluye en el plan será de unos 110 kilómetros.

Línea de Santander, por Bilbao, á Zumárraga, Tolosa ó San Sebastian, en el ramal de Irun.

De la parte comprendida entre Santander y Bilbao se ha tratado ya, considerándola como union de las líneas de Santander y del Norte; el trozo de Bilbao á Zumárraga, Tolosa ó San Sebastian, comprende las diferentes soluciones que se proponen en la informacion para la última seccion de la línea paralela á la costa cantábrica; desechada ésta en su totalidad, por las razones que se aducirán al hablar de la red del Noroeste y su enlace con la del Nor-

te, la comision no se ocupará en discutir la direccion más conveniente de las tres expresadas.

Pedrosillo, en la línea de Medina del Campo á Salamanca, por Fuentesauco y Alaejos, á Nava del Rey, en la de Medina del Campo á Zamora.

Este ferro-carril, propuesto por una sola corporacion, carece completamente de importancia.

Línea de enlace de los ramales de Irun y Bilbao.

En la informacion se propone una pequeña transversal de Crispijana, punto del ramal de Venta de Baños á Irun, situado entre Miranda y Vitoria, á 4 kilómetros de esta capital, á Izarra, estacion del ramal de Miranda á Bilbao, distante 34 kilómetros de aquella poblacion. El ferro-carril sólo tendria un desarrollo de 20 á 22 kilómetros, y produciria un acortamiento notable en la distancia de Bilbao á Vitoria; pero, favoreciendo casi exclusivamente á ambas capitales, no parece que deba formar parte de un plan, destinado sólo á designar las vias férreas de interés general para la nacion.

Líneas de Vitoria á Elorrio, en la de Bilbao á Zumárraga, y de Urgoiti, en la misma línea, á Guernica.

Desechada, como se ha indicado, la línea de Bilbao á Zumárraga, es inútil tratar de estos dos ramales que de ella se derivarian.

Resúmen.

Las vias férreas que se proponen, pues, por la Comision para completar la red del Norte son:

De Navalperal ó Ávila á Segovia, con ramal á la Granja.	76 kilómetros.
De Reinosa á Miranda de Ebro, Cubo ó sus inmediaciones.	110
TOTAL.	186 kilómetros.

RED DEL NORDESTE

Y SU ENLACE CON LA DEL NORTE.

Zona en que más directamente ejerce su accion.

La red de que se trata está limitada, por un lado, por la línea de Madrid, por Ávila, Valladolid, Búrgos, Vitoria y San Sebastian, á Hendaya, que corresponde á la red anterior, y por el otro, por la que partiendo de Madrid, vá por Guadalajara á Zaragoza, prolongándose desde esta capital á Escatron, y yendo á terminar al Mediterráneo, segun se propone, como más adelante se verá. La red en cuestion, no solo comprende todas las líneas radiales y transversales establecidas, ó que convenga establecer, en la zona descrita, sino tambien los ramales que, saliéndose de ella, arranquen de la expresada línea de Madrid, por Guadalajara, Zaragoza y Escatron, al Mediterráneo.

Objeto.

Grande es la importancia de las comunicaciones relativas á la region que abraza esta red. Estando incluidas en ella las provincias adyacentes al Pirineo, desde Guipúzcoa á Gerona, y las del valle del Ebro, fácilmente se concibe el interés que encierran para la Península, bajo los puntos de vista político, administrativo, económico, y militar.

Las necesidades á que deben satisfacer son: proporcionar el enlace con el centro de la monarquía, ligar las provincias de la region hidrográfica del Ebro y de parte de la del Duero, entre sí, con la red del Norte y con el mar Cantábrico, estableciendo la union de éste con el Mediterráneo, y finalmente, poner á esta extensa zona en comunicacion con Francia, y, por consiguiente, con casi toda Europa.

Estado actual.

El tronco principal de esta red, con el que quedan satisfechas en parte la primera y la última de las condiciones enunciadas, lo constituye la línea de Madrid, por Guadalajara, Zaragoza, Lérida, Barcelona y Gerona, á entrar en Francia por el extremo oriental de la cordillera Pirenáica; toda la via se explota, excepto la parte comprendida entre Gerona y la frontera, que se halla en construccion.

De esta línea arrancan: el ramal, que se está construyendo, de Zaragoza á Escatron; el de Tardienta á Huesca, ya concluido; el tramway de Selgua

á Barbastro, en construccion (1); el de Lérida á Tarragona, próximo á terminarse; el de Barcelona, por Martorell, á Tarragona, en explotacion; el pequeño ramal de Barcelona á Sarriá, que se halla en el mismo caso, y el concedido de Granollers á San Juan de las Abadesas (2). Hay terminadas otras dos líneas: una de Barcelona á Mataró, prolongada hasta empalmar de nuevo con el tronco principal en la Rambla de Santa Coloma; y un ramal que parte de San Saturnino, estacion del ferro-carril de Barcelona, por Martorell á Tarragona, y debe llegar á Igualada. Por último, está en construccion un tramway que arranca de Mollet, punto situado en el tronco, entre Barcelona y Gerona, á 18 kilómetros de la primera capital, y termina en las Caldas.

Para enlazar las provincias de Aragon y Cataluña, con la parte alta de la region del Ebro y con la red del Norte, están concedidas y en explotacion: la línea de las Casetas (punto situado en el tronco del N. E. entre Calatayud y Zaragoza, á 13 kilómetros de esta capital) por Castejon y Pamplona, á Alsásua, estacion del llamado ferrro-carril del Norte; y la via de Castejon, por Logroño y la márgen del Ebro, á empalmar con la red precedente en Miranda.

Por medio de las líneas indicadas se hallan en comunicacion con la Córte nueve capitales de provincias, que son: Guadalajara, Zaragoza, Lérida, Barcelona, Gerona, Huesca, Tarragona, Pamplona y Logroño.

Con objeto de satisfacer las necesidades desatendidas en estas comunicaciones, y alcanzar con ellas la perfeccion posible, segun los principios que la Comision ha adoptado como norma, se propone la adicion de las líneas que se indicarán en el exámen sucesivo de las sesenta y una solicitadas en la informacion, que ha servido de base á este trabajo.

Línea de Soria.

La conveniencia de una línea que, partiendo del tronco principal del Nordeste y sirviendo á Soria, termine en el punto más adecuado del ferro-carril de las Casetas á Castejon ó del de Castejon á Logroño, no puede ponerse en duda. Enlazar con la red á Soria, capital de provincia, que está hoy completamente aislada, y acortar en una longitud considerabilísima la que media actualmente entre el centro y Pamplona, y, por lo tanto, entre el mismo centro y el imperio vecino, son circunstancias que bastan por sí solas para aceptar en principio el camino de que se trata.

Muy variadas son las direcciones que en los informes examinados se proponen para él, como se verá por la enumeracion que sigue:

Puente Bornoba, en el tronco del Nordeste, por Atienza y Soria, á Castejon.

---

(1) Este tramway, cuya longitud es de 16.671,80 metros, fué contratado por el Gobierno en 4 de Diciembre de 1861, y no se ha incluido en los estados que se acompañan porque se rescindió el contrato de construccion, en 13 de Diciembre de 1865.

(2) Esta concesion se declaró caducada el año 1866, como consta en el Apéndice á la parte primera.

Baides, por Almazan y Soria, á Logroño.

Baides, por los mismos puntos, á Castejon.

Baides, directamente á Castejon, por Almazan, con ramal á Soria.

Baides, por Soria, á Tudela.

Sigüenza á Almazan, prolongada á Castejon ó Tudela.

Medinaceli á Almazan, prolongada como la anterior.

Monreal de Ariza, por Agreda, á Castejon, con ramal á Soria.

La Comision examinará ante todo cuáles son los puntos extremos más convenientes. Tratándose, entre otras cosas, de acortar la distancia de Madrid á Pamplona, es claro que el empalme con el tronco principal en Baides, estacion distante 123 kilómetros de Madrid, es más á propósito que los enlaces en Sigüenza, Torralba, Medinaceli ó Monreal de Ariza, puntos situados respectivamente á 139, 156, 166 y 205 kilómetros de la Córte, pues el primero verifica un acortamiento más considerable que todos los demás. Nada se dice de la derivacion en Puente-Bornoba, porque sólo viene propuesta por algunos vecinos de Atienza, que indican la línea de una manera tan vaga, que no permite juzgar bien sus condiciones.

Pero aunque el empalme en Baides es el más adecuado, bajo el punto de vista que se acaba de examinar, pudiera haber tales inconvenientes técnicos ó económicos, que anulasen por completo la ventaja que se ha indicado. En concepto de la Comision no es así, y para probarlo comparará el empalme en Baides con el de Torralba, que son los defendidos con más ardor por numerosas é ilustradas corporaciones, autoridades y particulares. Es posible, aunque la Comision no tiene suficientes datos para asegurarlo, que la línea de Baides exija mayores gastos de construccion que la de Torralba, la cual arranca, segun se ha dicho, á 156 kilómetros de Madrid, y á unos 720 metros de la salida del túnel de Horna, en el ferro-carril de Madrid á Zaragoza; pero teniendo en cuenta que ninguno de los dos caminos ofrecerá dificultades de primer órden, y que el de Baides presenta las ventajas de disminuir en 111 kilómetros el trayecto de Madrid á Pamplona, en vez de 100 que acortaria el de Torralba; servir á la parte de la provincia de Guadalajara, en que están las ricas salinas de Imon y de la Olmeda y á una porcion más considerable de la provincia citada, queda patente que debe darse la preferencia al enlace en Baides. Tan solo pudiera alegarse que esta solucion no favorecerá tanto á la línea de Zaragoza como la de Torralba, porque el movimiento hácia la córte recorrerá una longitud de ella algo menor; sin embargo, la diferencia no es de importancia, segun se desprende de los datos expuestos.

En cuanto al otro extremo de la línea, no cabe duda de que debe ser Castejon, pues Tudela y Logroño satisfarian muy incompletamente al objeto que se trata de conseguir.

Fijados los dos puntos de empalme, poco podrá decir la Comision respecto al trazado, pues es indispensable que se verifiquen estudios facultativos mas completos de los que hasta ahora se han practicado. Unicamente parece que Almazán habrá de ser punto forzoso de paso, y en cuanto á Soria, podrá servirse directamente ó por medio de un ramal, segun resulte más factible. Si el Gobierno, en vista de los proyectos técnicos, prefiriese la segunda solucion, no se podria prescindir, bajo concepto alguno, del ramal á Soria, pues la Comision entiende que todas las capitales de provincia deben quedar enlazadas con la Córte.

La longitud de la línea de Baides, por Almazán, á Castejon, puede calcularse en 198 kilómetros, incluyendo el ramal, si no fuese posible económicamente el establecimiento del ferro-carril, pasando por Soria. La distancia de Baides á esta capital resultará de unos 100 kilómetros.

Líneas de Ricla á Castejon ó Tudela.

Con objeto tambien de acortar la distancia de Madrid á Pamplona y servir intereses locales de no escasa entidad, se proponen estas dos líneas en la informacion, que debieran partir ambas de Ricla, estacion del tronco principal, situada entre Calatayud y Zaragoza, á 61 kilómetros de esta capital. No se creen bastante motivadas para incluirlas en el plan, pues la primera necesidad á que satisfarian queda convenientemente servida con la línea de Soria, de que ántes se ha hablado.

Líneas de Sigüenza á Setiles, por Molina, y de Soria á Vinuesa.

El ramal de Sigüenza á Setiles se propone para facilitar la extraccion de la mena de hierro de este último punto, que produce un metal de excelente calidad, y para dar salida á las lanas, maderas y ocres del país.

El ramal de Soria á Vinuesa tendria por objeto principal fomentar las explotaciones metalúrgicas establecidas en esta poblacion, que con el tiempo podrán tener importancia.

La Comision conceptúa que, por ahora, no está suficientemente justificada ninguna de las dos.

Línea desde la de Zaragoza á Escatron al Mediterráneo.

A fin de mejorar la union de los dos mares que ciñen nuestras costas; para aproximar un puerto del Mediterráneo á Castilla, Aragon y el N. de España, y por último, para dar fácil salida á los productos, tanto agrícolas como mineros, de las ricas zonas próximas á su traza, la Comision se ha decidido á incluir esta línea en el plan.

En la informacion se proponen tres ferro-carriles distintos para conseguir estos objetos, que son:

De la línea de Zaragoza á Escatron, á Tarragona.

De la línea de Zaragoza á Escatron, siguiendo el Ebro, al puerto de los Alfaques.

De la línea de Zaragoza á Escatron, por Alcañiz y Tortosa, al puerto de los Alfaques.

La primera produciria un acortamiento de unos 20 kilómetros en la distancia de Barcelona á Zaragoza por Lérida, y de treinta en la de Tarragona; cifras de poca importancia respecto á la longitud total de la via intermarina, y más si se compara con la mucho mayor que para ésta resulta en las que pueden construirse en Francia. Estas ventajas sólo se consiguen además con un crecido gasto en la construccion, y estableciendo una rivalidad altamente perjudicial para las líneas ántes citadas.

La tercera tiene los mismos puntos extremos que la segunda; pero ésta es mucho más larga que aquella y no será ménos difícil, por cuyo motivo debe darse la preferencia á la que pasa por Tortosa y Alcañiz, que á la ventaja de acortar la comunicacion intermarina, segun unos, tanto como la que terminase en Tarragona, y segun otros, hasta en 55 kilómetros, reune la circunstancia de no ser rival de ninguna de las líneas concedidas. Tiene tambien en su apoyo la de arrancar de un puerto de excelentes condiciones técninas, que es probable tenga una gran importancia en un porvenir no lejano, y de que, como prolongacion del ferro-carril que recorre toda la márgen derecha del Ebro, no puede ménos de estimarse de gran interés, estratégica y comercialmente considerada.

El camino de que se trata podria empalmar con el concedido de Zaragoza á Escatron, á unos 66 kilómetros de dicha capital, desde cuyo punto pudiera dirigirse, por la Puebla de Híjar é Híjar, á Alcañiz, que es la poblacion más rica de la provincia de Teruel. Desde Alcañiz á Tortosa se tropezará con bastantes dificultades técnicas; pero desde el último punto á San Cárlos de la Rápita, en el puerto de los Alfaques, no se presentará obstáculo alguno para el trazado. La longitud total de la línea puede calcularse en 150 kilómetros.

La Comision terminará lo que á este ferro-carril se refiere, manifestando que si bien considera preferible, bajo todos aspectos, la traza que se ha examinado últimamente, el Gobierno podria, sin embargo, optar por una de las otras dos líneas, si ésta resultase económicamente irrealizable despues de un detenido estudio; pero aceptando en último lugar la de Tarragona, á causa de las razones que se dejan consignadas.

Líneas de Tardienta á la de Zaragoza á Pamplona; Huesca á Pamplona; Murillo, en la línea de Huesca á Canfranc, á Pamplona.

La primera línea deberia arrancar del tronco principal en Tardienta ó sus inmediaciones, dirigiéndose por Egea de los Caballeros á Marcilla ú otro punto conveniente del ferro-carril de Zaragoza á Pamplona, calculándose su longitud en 105 ó 110 kilómetros.

La segunda enlazaria á Huesca y Pamplona, pasando por Ayerbe, Sos y Sangüesa.

La tercera, de unos 100 kilómetros de desarrollo, supone incluida en el plan la línea de Huesca á Canfranc, una de las variadísimas soluciones que se proponen para el camino del Pirineo central.

Las tres vias de que se trata son defendidas por diversas autoridades y corporaciones, que se fundan en el acortamiento que resultaria para el ferro-carril intermarino. La Comision no puede aceptar ninguna de ellas, porque considera que la union de los dos mares quedará convenientemente establecida, sin necesidad de mayores sacrificios para el país, con los caminos existentes y con los que propone de Escatron á los Alfaques y de Irurzun á San Sebastian.

Línea de Lérida á Mequinenza

Se pretende por algunos que el enlace de Zaragoza con Tarragona por Escatron se lleve á cabo aprovechando la línea en construccion de Lérida á Tarragona y parte del Ebro canalizado, y ejecutando un ramal desde Lérida á Mequinenza. Tambien se indica que pudiera completarse la solucion con otro ramal desde dicha villa á Escatron.

No habiéndose aceptado por la Comision que Tarragona sea cabeza de la línea intermarina más corta, claro es que no puede admitirse el camino que se examina, el cual, por otra parte, nunca seria preferible á la línea que, partiendo de la de Escatron, fuese directamente á Tarragona.

Línea de Lérida á la de Zaragoza á Escatron.

Un ferro-carril semejante al que se acaba de desechar se propone tambien en la informacion, aunque sin precisar su punto de empalme, con objeto de satisfacer intereses locales y facilitar la salida hácia Lérida de los carbones de Utrillas y Gargallo. No es necesario detenerse á demostrar que ninguno de estos objetos puede motivar su inclusion en el plan, máxime si se atiende á que los citados carbones con dificultad irán nunca á Lérida, toda vez que esta provincia cuenta con la cuenca de Calaf y otras varias, que cuando se exploten surtirán de sus productos á la capital.

Modificaciones de la línea de Zaragoza á Barcelona.

Los ferro-carriles que se expresan á continuacion modificarian más ó ménos el tronco principal del N. E.

Monzon, directamente á Tárrega, en la línea de Lérida á Barcelona.

Lérida á Huesca, aproximándose á Tamarite, Monzon y Barbastro.

Lérida, por Balaguer, Castillo, Algerrí y Alfarraz, á Huesca.

Todos ellos servirian á una zona cuyas necesidades están suficientemente atendidas, sin que pueda alegarse ningun interés general que justificára su inclusion en el plan.

Ramales de la línea de Zaragoza á Barcelona.

Entre los ramales que se proponen, derivados del ferro-carril de Zaragoza á Barcelona, se cuentan los siguientes:

De la línea de Zaragoza á Lérida, á Barbastro.

Lérida á Pons.

Calaf ó Manresa, por Pons, á Puigcerdá.

Manresa, por Cardona, Solsona y Seo de Urgel, al valle de Aran.

Manresa á Berga.

Manresa á Vich.

No se fija en la informacion el punto de que deberia arrancar el primero, cuya conveniencia sólo se funda en la posibilidad de aprovechar para la via la explanacion ejecutada para el tramway que en direccion á Barbastro se habia empezado á ejecutar.

El ramal de Calaf ó Manresa, por Pons, á Puigcerdá, serviria á las poblaciones de Cardona y Solsona, pondria en comunicacion á Barcelona con el valle del Segre y favoreceria los intereses locales de la zona recorrida. Su complemento seria el ferro-carril de Lérida á Pons, por el citado valle, y tocando en Artesa, Camarasa y Balaguer.

La línea de Manresa, por Cardona, Solsona y Seo de Urgel, al valle de Aran, se motiva en la conveniencia de proporcionar una comunicacion más á Cataluña con Francia, facilitar la explotacion de las salinas de Cardona y de los ricos veneros del valle de Aran, y dar vida á las capitales de las diócesis de Solsona y Seo de Urgel.

El ramal de Manresa á Berga tendria por objeto, como la anterior, fomentar las explotaciones de Cardona, y además las de las canteras de yeso de Suria y algunas minas de carbon de piedra.

Por último, el ferro-carril de Manresa á Vich daria salida á los vinos de la montaña de Cataluña y mayor importancia al comercio de la misma region.

No se cree estar en el caso de incluir en el plan ninguno de estos ramales, la mayor parte de dificilísima ejecucion, tanto porque no hay necesidades apremiantes que los reclamen, cuanto porque muchos de ellos pueden reemplazarse por otros medios de comunicacion más económicos.

Ramales de la línea de Lérida á Tarragona.

Se proponen en la informacion algunas líneas que arrancan de Tarragona ó de puntos intermedios entre esta capital y Lérida. Tales son:

De Tarragona, por Valls, á empalmar con la red en Picamoxons, Montblanch ó Térrega.

De la línea anterior á Arbós, en la de Barcelona á Tarragona.

De Reus á Salou.

La línea de Tarragona á Picamoxons, por Valls, se defiende por las circunstancias de que acortaria en unos 12 kilómetros la distancia entre Lérida y Tarragona, y serviria á la rica poblacion de Valls. Algunos preferirian que el empalme con el ferro-carril concedido de Lérida á Tarragona se verificase en Montblanch, y otros desearian su prolongacion hasta Tárrega, en el tronco principal, por ser ese punto el centro de los mercados de Urgel.

El ramal que, arrancando de un punto conveniente del de Tarragona á Valls, terminase en Arbós, estacion del ferro-carril de Barcelona á Tarragona, por Martorell, y distante 36 kilómetros de la última capital, acortaria en unos 21, segun la única corporacion que lo propone, el trayecto actual entre Lérida y Barcelona, por Tarragona.

El ferro-carril de Reus á Salou, estacion de la línea de Tarragona á Castellon, situada á 11 kilómetros de aquel punto, facilitaria el cambio de productos de la provincia de Valencia y la comarca de Tortosa con Reus, evitando que desde esta última poblacion tengan que dirigirse los productos á Tarragona. El desarrollo del camino seria de unos 8.500 metros, que proporcionarian una economía en el trayecto de 20.500.

Considerando que todos los ramales enunciados son de interés local, y que perjudicarian notablemente á empresas existentes, sin contribuir sensiblemente á la prosperidad del país, la Comision cree conducente desecharlos.

Línea del Pirineo Central.

Esta línea tendria notable interés si con ella se consiguiese establecer una comunicacion más directa entre Francia, y por consiguiente casi toda Europa, con la mayoría de las provincias españolas, acortando las distancias que hoy está obligado á recorrer gran parte del tráfico para entrar en el vecino imperio por una de las dos únicas líneas, que salvan la extensa cordillera pirenáica. Este camino enlazaria tambien, aunque como objeto secundario, las provincias españolas y los departamentos franceses, que respectivamente se hallan situados á uno y otro lado de la frontera.

Nombrada una comision de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para que estudiase la direccion más conveniente de la línea de que se trata, verificó tanteos y reconocimientos no escasos, considerando á Zaragoza como punto de partida, y como objetivos á Lyon y Agen, en Francia. A continuacion se detallan los principales trazados examinados, sin incluir las variantes ó simples modificaciones de los mismos.

1.° De Zuera, en la línea de Zaragoza á Lérida, por Jaca y Canfranc, á Oloron (Francia). Este ferro-carril seguiria en su principio la cuenca del Gállego, que abandonaria despues para pasar al valle del Aragon.

2.° De Monzon, en la línea de Zaragoza á Lérida, por el puerto de Saucourt á Labarthe (Francia).

3.° De Monzon, por el Esera, Benasque y Bagnères de Luchon á Montrejeau (Francia).

4.° De Monzon, por el Esera, el Noguera Ribagorzana y el valle de Aran, á Montrejeau.

5.° De Lérida, por el Segre, el Noguera Pallaresa y el puerto de Alós, á Saint Girons (Francia).

6.° De Huesca, por Jaca y Canfranc, á Oloron (Francia).

7.° De Huesca, por el puerto de Gavarnie, á Lourdes (Francia).

Todas estas soluciones presentan grandes dificultades de ejecucion, pues además de exigir túneles de 1.200 á 4,000 metros de longitud, necesitan pendientes de $0^m,02$ á $0^m,03$ por metro, en la parte española, y de $0^m,02$, $0^m,03$ y hasta $0^m,04$ en la francesa, y á esto debe agregarse la notable elevacion

de las bocas de entrada y salida de los túneles, que varia entre 1.100 y 1.500 metros, pasando de 1.400 en el trazado de Huesca á Lourdes, por el puerto de Gavarnie, que, bajo el concepto de acortar la distancia, parece ser algo más favorable que los otros. De la gran altitud del trazado resultarian dificultades considerables, y quizá la interrupcion del tráfico en determinadas épocas.

Aun prescindiendo de todas estas consideraciones, resulta que la ventaja del acortamiento de las relaciones de las diferentes provincias de España con París es ilusoria con todas las soluciones, excepto con la de Gavarnie, que disminuiria el trayecto para algunas zonas de la Península. Pero este mismo trazado, considerado como medio de mejorar nuestras comunicaciones con Marsella y Lyon, sólo lo conseguiria para una tercera parte de las provincias, que realizarian con este ferro-carril un acortamiento de 60 á 80 kilómetros en sus distancias á aquellas ciudades. Teniendo, pues, en cuenta las difíciles condiciones técnicas y económicas de la línea, es en extremo dudoso que encuentren una compensacion real en el beneficio obtenido.

En su consecuencia, no pudiéndose satisfacer, al ménos con los trazados propuestos, la principal razon ó fundamento de este camino, parece justificado el que no forme parte del presente plan. Sólo podria motivarse su utilidad en la segunda de las consideraciones expuestas al empezar á tratar de esta via; pero, aun examinando así la cuestion, no es presumible que el movimiento comercial de nuestro país, y ménos aún el exclusivo de las provincias á que serviria directamente, aconsejen, por ahora, que se imponga á la nacion tan considerable sacrificio.

Sin embargo, si los estudios, que conviene se continúen, indicáran la posibilidad de una solucion aceptable y relativamente económica, el Gobierno podrá proponer, apoyándose en los nuevos datos que se adquieran, que se agregue al plan este ferro-carril, puesto que si la Comision no lo hace desde luego, es por considerar desproporcionada su utilidad, respecto á los enormes gastos que la construccion llevaria consigo, y no porque desconozca los servicios que en absoluto podria prestar.

Se terminará lo que á esta línea se refiere manifestando que si bien no se incluye en el plan, por las razones expuestas, cree la Comision que no tienen gran fuerza las que contra este ferro-carril y otros análogos se aducen, fundadas en consideraciones de defensa de nuestro territorio. Prescindiendo de que el ancho de la via francesa es distinto del de la española, y de que el camino pudiera inutilizarse en un momento dado, sobre todo construyéndolo ya con esta mira, mucho más fácil y seguramente que cualquiera otro que cruzase terreno ménos accidentado, por las numerosas é importantes obras que requeriria; no debe perderse de vista que á la apertura de un portillo del Pirineo, que hiciese vulnerables algunos puntos de la Península, debe-

ria acompañar la ejecucion de las fortificaciones oportunas para defenderlos. El único inconveniente del camino, considerado estratégicamente, será, pues, aumentar de una manera indirecta su coste; pero semejante obstáculo no será digno de tenerse en cuenta, siempre que la prosperidad del país y de la pública riqueza reclamen la via de comunicacion.

Línea de Tárrega, Cervera ó Calaf á Igualada.

Este trozo de ferro-carril seria prolongacion del concedido de San Saturnino á Igualada, y empalmaria con el tronco principal en Tárrega, Cervera ó Calaf, segun se creyese más conveniente. Las ventajas que reportaria son: acortar en unos 20 kilómetros la distancia entre Lérida y Barcelona, y reemplazar á la línea actual, en un trozo de explotacion difícil, por otro de excelentes condiciones técnicas.

La Comision no puede ménos de reconocer que se obtendrian estos beneficios, y considera, por lo tanto, que se cometió un desacierto al trazar la línea construida. Sin embargo, existiendo ésta, cree que en manera alguna procede incluir en el plan un ferro-carril que no satisfaria á intereses generales apremiantes, puesto que la economía de 20 kilómetros en las comunicaciones de gran parte de España con Barcelona es de bien poca importancia. La empresa de la línea de Zaragoza á Barcelona, ó la del camino de Igualada, examinarán con el buen acierto con que casi siempre obra el interés particular, si á una ó á otra le conviene obtener esta concesion, la primera para corregir su yerro, la segunda para dar término á su línea, y al Gobierno sólo tocará entónces no poner obstáculo á su ejecucion. Por si esto tiene lugar, no se terminará lo relativo á la línea de que se trata, sin consignar que su punto de empalme más conveniente con la de Zaragoza parece ser en las inmediaciones de la divisoria entre el Segre y Llobregat.

Barcelona, por Villanueva y Geltrú, á Tarragona.

De los diversos dictámenes que aparecen en la informacion, resulta que la línea de Barcelona á Tarragona, por el litoral, adoptando el trazado últimamente estudiado, acortaria en unos 20 kilómetros la distancia entre ambas capitales respecto á la que hoy media por el ferro-carril construido de Martorell; mejorando, al propio tiempo, las condiciones técnicas para la explotacion. No puede negarse, por tanto, que tales circunstancias reportarian ventajas al servicio general; es tambien cierto que este camino favoreceria á las importantes poblaciones de Villanueva y Geltrú y Sitges; pero, como quiera que la línea de que se trata no pueda tener otro objeto que mejorar relaciones ya establecidas y satisfacer á intereses puramente locales, es claro, con arreglo á los principios que la Comision se ha fijado, que no debe tener cabida en un plan que sólo ha de comprender las comunicaciones reclamadas por las necesidades generales del país.

Ramal de Villanueva y Geltrú á Vi-

Por algunos de los que combaten el camino anterior se propone, en su reemplazo, un ramal desde Villanueva y Geltrú á Villafranca del Panadés,

ú otro punto más conveniente de la línea de Barcelona á Tarragona por Martorell. Excusado es decir que, limitándose su razon de sér á servir á Villanueva y Geltrú, no puede figurar en el plan.

llafranca del Panades ó sus inmediaciones, en la línea de Barcelona á Tarragona.

Se apoyan en los informes cuatro variantes de la línea concedida de Barcelona á Perpignan por Figueras. Son :

Modificaciones de la línea de Barcelona á Perpignan.

De las inmediaciones de Mollet, por Monells y el llano de Corsá, cruzando el Ampurdan por su centro y tocando en Vilademat, á Figueras.

De la Rambla de Santa Coloma, por Santa Coloma de Farnés, á Gerona.

De Sils ó Caldes, pasando entre Cassá y Llagostera, alejándose lo ménos posible de San Feliu de Guixols, tocando en La Bisbal, y uniéndose de nuevo al tronco principal.

De Figueras directamente á Perpignan, por el collado de Panissas, próximo al de Perthus.

La primera modificacion se apoya en que el trazado que se indica, aunque aumentando algun tanto el desarrollo del ferro-carril, serviria mejor á la provincia de Gerona que el actual camino de esta capital á Figueras. La variante deberia comenzar, segun se ha apuntado, en las inmediaciones de Mollet, pueblo situado al N. de Gerona, y no léjos de esta capital.

La segunda tendria casi por exclusivo objeto servir á Santa Coloma de Farnés, y modificaria toda la parte del tronco principal comprendida entre Gerona y el empalme de los ferro-carriles de Granollers y de Mataró.

La tercera partiria de Sils ó Caldes, estaciones situadas entre Gerona y el empalme de los dos caminos que se dirigen á la Rambla de Santa Coloma, y á 22 y 16 kilómetros respectivamente de dicha capital. Terminaria en Figueras ó en el punto que se creyese más conveniente, siguiendo entre sus dos extremos la direccion marcada. Las razones que se alegan para motivar esta variante son que con ella se servirian los intereses de la parte más poblada y rica del bajo Ampurdan, favoreciendo á la vez á la industria taponera.

Las simples indicaciones que preceden bastan para que nada tenga que añadir la Comision respecto á la no inclusion en el plan de ninguna de estas tres vias.

En cuanto á la cuarta y última, viene apoyada en muchos dictámenes, y entre ellos, en varios facultativos. Adoptando el trazado que se propone para el trayecto comprendido entre Figueras y la frontera, no sólo se disminuiria en 12 kilómetros el desarrollo de la línea respecto al que resultará por el proyecto aprobado, sino que se mejorarian las condiciones técnicas, realizando al mismo tiempo, en la construccion de la parte española, una economía de 4 á 5 millones de escudos. Considerándose el importe de las obras ejecutadas hasta ahora en la otra direccion, inferior á esa cifra, claro es que de ser com-

pletamente exactos los datos aducidos, hasta pudiera convenir abandonar la parte construida y llevar á cabo la variante propuesta. Por estas razones, la Comision ha creido deber llamar sobre este punto la atencion del Gobierno de S. M. á fin de que, en vista del adelanto de las obras, y estudiando detenidamente la cuestion, vea si es posible, de acuerdo con los poderes públicos de la nacion vecina, y oyendo á las compañías respectivas, modificar el convenio hecho entre ambos países sobre asunto tan importante.

Ramales de la línea de Barcelona á Perpignan.

Se proponen en la informacion los siguientes ramales, derivados de la línea de Barcelona á Perpignan:

Rambla de Santa Coloma á San Juan de las Abadesas.

Ruidellots de la Selva ó Caldas de Malavella á San Feliu de Guixols.

Bolta, por La Bisbal y Palafurgell, á Palamós.

El primero reemplazaria al ferro-carril concedido de Granollers á San Juan de las Abadesas, que es considerado por algunas corporaciones como de imposible ejecucion, por sus difíciles condiciones. El Gobierno podrá tener en cuenta este camino si, lo que no es de esperar, se realizáran los temores expresados.

Los otros dos ramales sólo satisfarian á intereses locales, y no deben formar parte del plan.

Ramales que parten de la línea de Granollers á San Juan de las Abadesas.

Se citan dos: uno de San Juan de las Abadesas á Rosas, y el otro de aquel punto á Puigcerdá. El primero serviria para dar salida á los carbones y para poner en comunicacion con la red á Olot, capital de la montaña de Cataluña. Se desecha, porque los carbones tienen á Barcelona como punto natural de exportacion, y porque por lo demás serian muy reducidas las necesidades á que pudiera satisfacer. El segundo, combinado con su prolongacion hasta Foix, acortaría en 80 ó 100 kilómetros la distancia de Barcelona á París y facilitaria las relaciones con el vecino imperio de una parte de la costa del Mediterráneo, favoreciendo á la vez á algunas comarcas catalanas. Las difíciles condiciones de su trazado y su elevado coste empequeñecen mucho tales ventajas, y si á esto se añade que el camino tiene un interés más limitado que el del Pirineo central, que no ha parecido oportuno incluir en el plan, quedará plenamente justificado que la Comision no acepte esta nueva via internacional.

Líneas de la Zaida, Escatron ó Caspe á las minas de Utrillas y Gargallo.

La Comision no tiene para qué ocuparse en el exámen del ramal de Caspe, puesto que no se ha incluido en el plan la línea de la de Zaragoza á Escatron, á Tarragona, de la que deberia arrancar dicho ramal. Los otros dos pueden considerarse como derivaciones del ferro-carril de los Alfaques; pero como en la mayor parte de los informes se reclame su prolongacion hasta Teruel, el ferro-carril así formado constituirá un enlace entre las redes del Nordeste y del Este, y, por consiguiente, deberá ser discutido en la siguiente red.

Línea de Tremp, por Balaguer, Tamarite, Barbastro, Huesca, Ayerbe y Sos, á Tafalla.

Gran parte de esta línea coincidiría casi exactamente con la ya examinada, y no incluida en el plan, de Huesca á Pamplona; el resto sólo favoreceria á determinadas localidades, y además seria de muy costosa ejecucion en algunos trozos. La Comision, por consiguiente, no puede aceptarla.

Línea de Segovia, por los partidos de Sepúlveda y Riaza, al tronco del Nordeste.

No se fija el punto de empalme con la línea de Madrid á Zaragoza; pero de ningun modo puede admitirse, porque su importancia estaria reducida á favorecer la zona recorrida, y en particular la explotacion de los montes próximos á la misma.

Línea del Duero y sus prolongaciones.

Un ferro-carril que corra paralelamente al Duero, cree la Comision que ha de presentar bastante interés en un próximo porvenir. En efecto, no sólo enlazará á los importantes centros de Castilla con los de Aragon y Cataluña, sino que establecerá una gran transversal entre las redes del Norte y del Nordeste, cruzando una zona cuya riqueza está llamada á experimentar un gran desarrollo. Con este camino se completarán además las vias que han de cruzar los grandes valles de nuestro país, circunstancia que debe tenerse muy en cuenta, porque en ellos se concentran, en general, los principales elementos de vida de las naciones.

Los diferentes trazados propuestos son:

De Valladolid, por el valle del Duero, á Almazan.

De Valladolid, por el mismo valle y por San Estéban de Gormaz, á Soria.

De Palencia, por Aranda de Duero, á Soria.

De Torquemada, por la Roa y el valle del Duero, á Almazan.

Se conceptúa que el punto de partida de la línea debe ser Valladolid, por ser un foco productor y mercantil de mucha mayor importancia que Palencia, estacion del tronco principal del Norte, y que Torquemada, que lo es de la línea de Venta de Baños á Hendaya. En cuanto al otro extremo del ferro-carril, la Comision se inclina á creer que debe ser Almazan, punto de la línea propuesta de Baides á Castejon, pues parece que el camino de Valladolid á Almazan satisfará mejor que el de la misma capital á Soria á las diversas razones que motivan la línea de que se trata. Sin embargo, si los reconocimientos que se practiquen en direccion á la última ciudad, teniendo además en cuenta que uno de los principales objetos del ferro-carril que se discute es mejorar las comunicaciones entre Castilla y Aragon, demostrasen que era preferible este trazado, el Gobierno podria decidir que se adoptase en reemplazo del que, sin suficientes datos, se propone ahora.

Las principales poblaciones á que directamente serviria la línea de Valladolid á Almazan son: Tudela de Duero, Peñafiel, Aranda de Duero y San Estéban de Gormaz. Se han verificado estudios del trazado, segun se ha hecho constar en la Comision, resultando un desarrollo total de 198 kilómetros de no difícil establecimiento.

En la informacion se proponen las siguientes prolongaciones para la via del Duero :

Almazan á Ariza, Ateca ó Calatayud.

Soria á Calatayud; y además, como prolongacion de éstas, la de

Monreal de Ariza, Ateca ó Calatayud á la línea de Zaragoza á Escatron.

La segunda supone que la transversal termine en Soria; pero aun cuando se adoptase esta solucion, contra lo que parece probable, se juzga que la prolongacion á Calatayud no ofreceria grandes ventajas. En efecto, poco seria el acortamiento que este camino produjera para el tráfico entre Valladolid y Zaragoza, pues una vez en Soria, sólo resultaria un pequeño rodeo de dirigirse á la antigua capital de Aragon por Castejon y Tudela, respecto á verificarlo por Calatayud : la economía que se realizase es indudable que no podria compensar los crecidos gastos de construccion del camino de Soria á la estacion últimamente nombrada.

El ferro-carril de Almazan á Ariza, Ateca ó Calatayud, puntos todos del tronco principal del N. E. es, por el contrario, casi indispensable, si se adopta la línea del Duero tal cual se ha propuesto y se fija definitivamente en Baides, como parece lo más conveniente, el empalme del camino de Soria con el tronco. Fácil es comprender que, de desechar todas las prolongaciones citadas, quedaria extraordinariamente imperfecto el enlace de las provincias centrales de Castilla con las de Aragon y Cataluña, pues desde Almazan tendria que dirigirse el movimiento á buscar en Baides la línea radial de Madrid á Zaragoza, experimentando un verdadero retroceso, que aminoraria no poco las ventajas del camino transversal. Resta examinar á qué punto del tronco debe dirigirse el ferro-carril. No parece necesario ni conveniente llevarlo á Calatayud, toda vez que para ello seria preciso cortar perpendicularmente los rios Nágima, Deza y Manubles, además de otros arroyos que vierten al Jalon, y, por consiguiente, salvar gran número de divisorias, que obligarian, caso de ser posible el trazado, á continuados rodeos y á subidas y bajadas, que sobre alargar el desarrollo, pondrian á la línea en condiciones bien poco ventajosas para su explotacion. Si á esto se añade que la traza correria paralelamente al ferro-carril de Zaragoza en una gran extension, quedará justificado que se deseche la prolongacion de Almazan á Calatayud.

La de Almazan á Ateca tendria comunes con la que se acaba de rebatir muchos inconvenientes, y parece ménos aceptable que la de Ariza ó Monreal de Ariza, que se pasará á examinar.

El camino de Almazan á Ariza se ha estudiado y presenta sobre los dos discutidos las siguientes ventajas: 1.ª ser de fácil ejecucion, porque solo exige el paso de una divisoria de alguna importancia; 2.ª ofrecer mayor economía en la construccion, tanto por las buenas condiciones del trazado, cuanto

por ser menor su desarrollo que el que mediria cualquiera de las dos líneas anteriores; y 3.ª que en ninguna parte de su longitud se acercará al ferro-carril construido de Madrid á Zaragoza, teniendo por lo tanto una zona de actividad completamente distinta de la de éste. La via de Almazan á Ariza tendrá, segun los estudios practicados, 49 kilómetros de desarrollo.

Finalmente, la prolongacion, que se propone ya en algunos informes, desde Ariza, Ateca ó Calatayud á la línea de Zaragoza á Escatron, es indudable que llegará á tener alguna importancia, una vez fomentada la produccion y riqueza del país; pero no se cree que pudiese satisfacer por ahora á necesidades bastante apremiantes, para incluirla en el plan.

En resúmen, la Comision acepta la línea de Valladolid, por el valle del Duero y Almazan, á Monreal de Ariza, cuya longitud se calcula en 247 kilómetros.

Ramal de la línea del Duero.

En el supuesto de que el camino del Duero se dirigiese á Soria, se apoya en la informacion un ramal que, arrancando de ese ferro-carril, fuera á los pinares del Burgo de Osma. Aparte de que no hay suficientes razones para considerar probable que se adopte la línea de Valladolid á Soria, no puede aceptarse la derivacion que se examina, porque su exclusivo objeto sería favorecer la explotacion de los pinares de la última provincia, lo que podrá conseguirse recurriendo á otras comunicaciones más económicas.

Líneas de Búrgos á Soria; Haro, en la de Castejon á Miranda, á Santo Domingo de la Calzada; Marcilla, en la línea de Zaragoza á Pamplona, por Sangüesa, á Aoiz.

La primera se propone por un solo individuo de una corporacion, fundándose en el interes estratégico que presenta.

La segunda partiria de Haro, estacion del ferro-carril de Castejon á Miranda, distante 19 kilómetros de este último punto, y tendria por objeto favorecer los intereses de Santo Domingo de la Calzada y de los pueblos adyacentes.

La tercera deberia arrancar de Marcilla, entre Alfaro y Pamplona, á 19 kilómetros de aquella poblacion, y mejoraria, en concepto del único que la propone, las condiciones de la provincia de Navarra.

Basta lo expuesto para comprender que ninguno de estos tres ferro-carriles puede tener cabida en el plan.

Líneas de Pamplona á Bayona, Irun, S. Sebastian ó Pasajes.

Con objeto de mejorar la línea de union de los mares Mediterráneo y Cantábrico, y para acortar la distancia de casi toda España con el imperio vecino y con la mayor parte de Europa, se proponen en la informacion los siguientes ferro-carriles:

De Pamplona á Bayona, por los Alduides.

De Pamplona á Irun, por el valle del Bidasoa.

Del primer ferro-carril, por el valle del Bidasoa, á Irun.

De Irúrzun, en la línea de Pamplona á Alsásua, por el puerto de Albiazu, á Alegría ó Tolosa, en el camino del Norte.

De Irúrzun á San Sebastian ó Pasajes.

Grandes y de importancia suma son las necesidades que se tratan de satisfacer. Por una parte, mejorar las comunicaciones de la costa cantábrica con los puertos de Barcelona, Tarragona y San Cárlos de la Rápita, haciendo desaparecer el considerable rodeo á que obliga al tráfico el empalme en Alsásua, interés particular presenta ya hoy este trayecto, pero es claro á todas luces que, llevada á cabo la gigantesca obra de suprimir del mapa el istmo de Suez, lo que es hoy interesante será entónces de imprescindible necesidad para nuestra España, só pena de renunciar á los inmensos beneficios que una conveniente línea intermarina puede proporcionarle. Efectivamente, el comercio de las regiones orientales del globo con la Europa, experimentará en breve, merced al rompimiento del istmo, un desarrollo fabuloso, y es evidente que el tráfico producido buscará una via terrestre para pasar al Océano, con objeto de evitar una larga y penosa navegacion á lo largo de las costas de la Península Ibérica. Ahora bien, España puede construir una línea de enlace entre ambos mares, más corta que cuantas sea posible establecer en el imperio francés, de suerte que el inmenso movimiento oriental tendria que ser, por precision, tributario del ferro-carril español.

Pero si importancia, y grande, presenta la union de nuestros litorales, no es menor por otra parte la que ofrece una comunicacion que mejore las que existen con Francia. Forzoso es que España se acerque cuanto pueda á las naciones de Europa, con las que tan frecuentes relaciones sostiene, de las que tanto recibe y á las que ya surte, y puede surtir en mayor escala, de los productos de su suelo.

Necesario es pues, estudiar con detencion los dos puntos, y tratar de deducir cuál es la solucion más oportuna para conseguir ambos objetos, ó si es preferible adoptar dos líneas distintas, que satisfagan respectivamente á cada una de las necesidades señaladas.

Examinando ante todo la línea intermarina, y prescindiendo de los diferentes trazados propuestos, se empezará por resolver una cuestion prévia, que permita hacer fácilmente la eleccion entre aquellos. La cuestion consiste en determinar qué puerto del mar Cantábrico debe ser la cabeza del ferro-carril citado. Bayona, Pasajes, San Sebastian, Bilbao y Santander son los únicos que racionalmente pueden ser objeto de discusion, y entre ellos bien sencillo es decidir á cuál corresponde dar la preferencia. El primero es un puerto de detestables condiciones, que no podria ni remotamente satisfacer las justas exigencias del activo movimiento á que el camino dará lugar; la barra formada por las aguas del Adour hace que Bayona sea inaccesible á embarcaciones de algun porte; sumas enormes ha invertido el gobierno de S. M. I. para hacer desaparecer aquel obstáculo; pero ni la perseverancia de la ad-

ministracion francesa, ni los recursos de la ciencia, hábilmente manejados por el distinguido ingeniero de Puentes y Calzadas, M. Daguenet, han conseguido aumentar sensiblemente el calado, habiéndose suspendido algunos años há las obras que se emprendieron. Si á esta circunstancia, suficiente ya para desechar la terminacion del ferro-carril en Bayona, se añade la de que en manera alguna conviene á España llevar un floreciente comercio á un país extranjero, pudiendo conseguir que todo él se desarrolle en un puerto nacional, bastará para que la Comision no necesite insistir en la inconveniencia de Bayona para el fin que se va á realizar.

San Sebastian posee una rada tan mezquina, tanto por su extension, como por el calado, que no puede ser cabeza de una línea intermarina, cuya importancia se ha puesto ya en relieve.

Bilbao está tambien imposibilitado para serlo; su barra lo coloca próximamente en las mismas condiciones que Bayona, y además queda ya bastante separado al O.

Santander es un puerto cuya actividad mercantil y excelentes cualidades no pueden ponerse en duda; pero, situado, relativamente á los anteriores, demasiado al occidente, ocasionaria gran aumento de longitud en la union de los dos mares, siendo así que se trata de disminuir, en lo posible, el desarrollo de la línea. No es esto decir que no convenga enlazar á Santander con el Mediterráneo; la Comision cree todo lo contrario, por lo cual ha incluido en el plan, al ocuparse en la red del Norte, la línea de Miranda de Ebro á Reinosa, pero hay que tener en cuenta que nunca se ha pensado en que este último camino sirva para el tráfico de Oriente; su objeto es mucho más limitado, pues se reduce á mejorar las comunicaciones, tan imperfectas hoy, de Santander con el N. E. de España.

De intento, se ha dejado para examinarlo en último término, á Pasajes, puerto que se juzga reune todas las condiciones apetecibles para constituir uno de los extremos de una gran via intermarina. Su vasto fondeadero y su situacion topográfica, justifican el que Pasajes sea considerado como el mejor puerto del Océano desde Cherbourg hasta el Ferrol. Es cierto que para conseguir hacer de él un gran puerto comercial es necesario llevar á cabo trabajos de limpia, que se presuponen en unos 2.800,000 escudos; pero la Comision no debe retroceder ante ese inconveniente, pues es seguro que reconocidas las ventajas que reportarán las obras, se procederá á su ejecucion, máxime si se atiende á que pueden hacerse paulatinamente, sin que sea indispensable que estén terminadas para que el puerto comience á prestar servicios.

Fijado que Pasajes sea la cabeza de la línea, queda desde luego excluida como complemento ó mejora de la que hoy existe, y tratándose de la línea

intermarina, la solucion de los Alduides, que tendria en Bayona su natural término. Entre las otras tres no cabe vacilacion; basta echar una rápida ojeada sobre una carta de España, para comprender que la via de Irúrzun á San Sebastian, prolongada á Pasajes, forma la continuacion más directa y conveniente del ferro-carril construido de Zaragoza á Pamplona, el cual, en union con el que ahora se propone, con el concedido de aquella capital á Escatron, y con el ya aceptado y que ha de ir desde el anterior á San Cárlos de la Rápita, enlazará de una manera muy directa á este importante puerto del Mediterráneo con el no ménos importante de Pasajes, en la costa Cantábrica.

No dejará de presentar dificultades técnicas la construcion de los 62 kilómetros que se calcula mediarán entre Irúrzun, estacion del ferro-carril de Pamplona á Alsásua, y Pasajes; pero se conceptúa que, mediante el impulso que el Gobierno de S. M. debe conceder á esta interesante línea, no se hará esperar el dia en que la industria privada solicite su concesion.

El camino de Irúrzun á San Sebastian, juntamente con los concedidos y con el propuesto de Baides á Castejon, constituirá una comunicacion con Francia mucho más directa que la actual por Ávila y Búrgos; pero, en concepto de la Comision, debe mejorarse, no sólo porque una union directa con el vecino imperio es en sí de altísima importancia, sino porque, al propio tiempo que se consiga este objeto, pueden realizarse otros fines, de interés vital para algunas provincias españolas. La línea de Baides establece un enlace directo entre Madrid y Pamplona; pero desde esta capital no es ciertamente Irun el punto objetivo que debe elegirse para penetrar en Francia, sino los Alduides, que permite realizar una economía de cerca de 25 kilómetros en la distancia á Bayona, cifra no despreciable respecto á la que representa el trayecto total entre esta poblacion y la capital de Navarra. Si el camino de los Alduides sólo sirviese para mejorar nuestras relaciones con Francia, tal vez vacilára la Comision en incluirlo en el plan; pero satisface á otras necesidades muy dignas de ser tenidas en consideracion. En efecto, no hay que olvidar que Navarra y Rioja claman incesantemente por este ferro-carril, pues el mercado de sus abundantes vinos y aceites es la parte meridional de Francia; esas provincias tienen que ser hoy tributarias de Guipúzcoa, y si se les puede dar vida y satisfacer sus legítimas aspiraciones, á la par que se beneficia por otro concepto á casi toda España, es indudable que la línea de los Alduides debe figurar en nuestra red de vias férreas. Tanto más justo es que así suceda, cuanto que en resúmen, por grandes que sean las dificultades del trazado de este camino, su total desarrollo, desde Pamplona hasta la frontera, sólo es de 38 kilómetros, cuya concesion se ha solicitado repetidas veces, sin reclamar sacrificio alguno por parte del Estado.

Y ya que ligeramente se han apuntado las ventajas del camino de los Alduides, bueno será rebatir los principales argumentos que contra él suelen aducirse. Son éstos: primero, que dá lugar á una línea intermarina inaceptable, por terminar en Bayona, puerto francés y de malas condiciones técnicas; segundo, que la defensa del país se opone á su realizacion; y tercero, que perjudica notablemente á los intereses de la compañía de los ferro-carriles del Norte de España.

Al primero no se necesita contestar, pues incluida en el plan la línea de Irúrzun á Pasajes, ésta, y en manera alguna la de los Alduides, absorberá el tráfico intermarino.

Al segundo bastaria en realidad oponer el autorizado voto de la respetable Junta Consultiva de Guerra; pero, aun cuando semejante acuerdo no existiera, la Comision responderia lo que deja consignado al examinar el ferro-carril del Pirineo Central: si las necesidades del país exigen la apertura en nuestra frontera de un portillo que sea perjudicial para la buena defensa del territorio, la ciencia de la fortificacion tiene medios sobrados para anularlo.

El tercer argumento es exacto; la compañía del Norte resultará perjudicada con la construccion de este camino. Pero supóngase que no se lleve á cabo; al ménos habrá de ejecutarse la línea de Irúrzun á San Sebastian para atender á los importantes objetos que imprescindiblemente requiere el servicio general del país. Construida aquella, es evidente que las comunicaciones del centro con Francia no se harian ya por el ferro-carril del Norte, sino por los de Baides é Irúrzun; de suerte que los interes de la Nacion, que están muy por encima de los de cualquiera empresa, exigen que los de la del Norte se perjudiquen. Sentado el hecho, es indudable que el camino de los Alduides nada significa para esa compañía; que el movimiento se lleve á cabo en esta direccion ó en otra, el resultado final para ella será el mismo.

La via de que se trata sigue desde Pamplona el valle superior del Arga, pasa por cerca de Villaba, Huarte, Larrasoaña, Zubiri, Eugui y otros pueblos ménos importantes, continuando á Francia, por el valle del Nive, en direccion á Bayona.

Resúmen.

Las líneas que la Comision cree indispensables para completar la red del Nordeste, y su enlace con la del Norte, son las siguientes, cuya longitud se expresa:

De Baides, por Almazan, á Castejon.	198	kilómetros.
De la línea de Zaragoza á Escatron, por Alcañiz, al puerto de los Alfaques.	150	
De Valladolid, por el valle del Duero y Almazan, á Monreal de Ariza.	247	
De Irúrzun á San Sebastian y Pasajes.	62	
De Pamplona á entrar en Francia por los Alduides.	38	
Total.	695	kilómetros.

RED DEL ESTE

Y SU ENLACE CON LA DEL NORDESTE.

Zona en que más directamente ejerce su accion.

La red que se vá á examinar comprende todo el espacio que media entre la línea de Madrid, por Guadalajara, Zaragoza y Alcañiz, al puerto de los Alfaques, y la de Madrid á Cartagena, por Albacete y Murcia, así como las diferentes localidades hasta que alcanzan los ramales exteriores á esta zona, que en la informacion se propone arranquen del último ferro-carril.

Objeto.

El principal interés de la red del Este y sus enlaces con la del Nordeste estriba en la union de Madrid con el Mediterráneo, por la parte en que la distancia es más corta; pero además la region que abraza necesita comunicaciones con el centro de la monarquía, salida á los principales puertos del litoral correspondiente y vias que permitan establecer de una manera ventajosa las relaciones entre las dos redes referidas.

Estado actual.

Constituye hoy el tronco principal de la del Este, la línea de Madrid á Alicante, por Albacete, que se halla en explotacion; pero, una vez construidas, lo formarán la de Madrid á Cuenca, que se ha concedido recientemente, y la de la última capital á Valencia, cuya inclusion en el plan se propone. De la de Madrid á Alicante se derivan los ramales de Castillejo á Toledo; de Albacete, por Murcia, á Cartagena; de Almansa, por Valencia, al Grao, y de Alcázar de San Juan á Quintanar de la Órden; abiertos al público los tres primeros, y en construccion el último. Además, de Carcagente, estacion del tronco, arranca un tramway, terminado ya hasta Gandía, y cuya prolongacion á Denia se está ejecutando. Por último, la línea paralela á la costa, que desde Valencia se dirige á Tarragona, por Castellon de la Plana, y de la que sólo falta concluir el trozo comprendido entre Ulldecona hasta llegar al otro lado del Ebro, frente á Amposta, une á esta red con la del Nordeste.

Las capitales de provincia servidas hasta ahora por las líneas concedidas

son, pues, siete, á saber: Albacete, Alicante, Cuenca, Toledo, Murcia, Valencia y Castellon.

Sentado lo precedente, se pasará á discutir las veinte y siete líneas que para completar la red actual se defienden en los dictámenes que se han tenido á la vista.

Línea de Cuenca al Mediterráneo.

La Comision considera de importancia que la línea concedida de Madrid á Cuenca se prolongue hasta el Mediterráneo. Para justificar su aserto basta atender á que entre los dos ferro-carriles construidos de Zaragoza y de Valencia queda una extensísima zona, que no ha recibido hasta ahora los beneficios de las vías férreas. Y no basta para servirla el camino de Madrid á Cuenca; si no se le dá salida al mar, el comercio no podrá desarrollarse, y los gérmenes de riqueza que encierra continuarán en el estancamiento en que hoy se hallan. Pero hay más; una de las principales condiciones á que debe satisfacer nuestra red general de ferro-carriles, es la de que queden convenientemente establecidos los enlaces de la Córte con los mares que ciñen las costas de la Península; circunstancia que se logra para el Océano Cantábrico con el camino de Santander, pero que en manera alguna queda satisfecha para el Mediterráneo con la via de Alicante, y mucho ménos con la de Cartagena ni con la actual de Valencia, toda vez que la capital de la monarquía puede acercarse mucho más á la costa de Levante. La línea de que se trata, no sólo llenará los objetos que se dejan apuntados, sino que servirá á otros intereses, como son los de algunas de nuestras provincias occidentales, que sostienen relaciones frecuentes con las de Teruel, Valencia y Castellon. De tanto peso son las razones expuestas, que no se cree necesario insistir más en la oportunidad de este ferro-carril, para el que se proponen en los informes muchas y muy variadas direcciones. Son éstas las siguientes:

De Cuenca, por Cañete y Teruel, al puerto de los Alfaques, ó bien continuada desde el mismo Teruel á Castellon ó Murviedro.

De Cuenca, por Cañete, Utiel y Chiva, á Valencia,

De Cuenca, por Landete y Teruel, al puerto de los Alfaques, ó á Castellon ó á Murviedro.

De Cuenca, por Landete, Chelva y Liria, á Valencia.

De Cuenca, por Landete y la márgen derecha del Guadalaviar, á Valencia.

De Cuenca, por Henarejos, Requena, Utiel y Chiva, á Valencia.

Ante todo, conviene decidir cuál debe ser el punto extremo de la línea; la eleccion debe hacerse entre San Cárlos de la Rápita, Castellon, Murviedro y Valencia. El primero será indudablemente, en un porvenir no lejano, un puerto de excelentes condiciones, segun se ha manifestado al proponer, en la red del Nordeste, que á él vaya á terminar el ferro-carril que arranque

del de Zaragoza á Escatron ; pero, sin embargo, no parece oportuno que la línea de Cuenca se prolongue en esa direccion. En efecto, no puede negarse que este camino favoreceria los intereses de la vasta region comprendida entre los actuales de Zaragoza y Valencia, pero en cambio nada ganaria la Córte ni el O. de España en su enlace con el Mediterráneo, siendo así que la mejora de estas comunicaciones es uno de los principales puntos de vista, bajo que debe considerarse este asunto. En cuanto á Castellon y Murviedro, no puede pensarse en hacerlos cabeza de esta línea, ni por la importancia de las poblaciones, que es pequeña, ni por las condiciones de las radas á que se hallan próximas, que están muy léjos de ser aceptables ; respecto á Castellon, debe añadirse que resulta de los reconocimientos facultativos que se han practicado de órden del Gobierno de S. M., que el trazado desde la misma capital á Teruel ofreceria grandes dificultades técnicas, que pondrian al camino en circunstancias bien poco favorables para la explotacion.

Por último, Valencia se considera muy á propósito para servir de término al ferro-carril que se propone: su importancia, el activo y continuado tráfico que entre ella y la Córte existe ya hoy dia, y el que puede desarrollarse; el considerable acortamiento que esta solucion realizará en la distancia actual del centro á aquella ciudad, por Albacete y Almansa, acortamiento que, segun los proyectos ya formados, se calcula en 92 kilómetros, y que influirá muy favorablemente en el mayor movimiento de la línea ; y por fin, las aceptables condiciones del puerto del Grao, son motivos suficientes para que se adopte, sin vacilacion alguna, la direccion de Cuenca á Valencia. Tan sólo pudiera aducirse contra ella un argumento, que es fácil rebatir, cual es el de que perjudicará á los intereses creados por el camino existente á la misma capital. La Comision podria contestar que tienen importancia muy alta los objetos á que esta línea satisface, para que el perjuicio ocasionado á una empresa baste á inclinar su ánimo á que aquellos queden desatendidos, ó servidos de una manera muy imperfecta ; pero en el presente caso hay más todavía. Se juzga, en efecto, que los perjuicios que esta línea irrogue á la construida quedarán suficientemente compensados, porque si bien es cierto que el nuevo camino absorberá todo el movimiento entre el centro y Valencia, en cambio la via de Almansa adquirirá nueva y floreciente vida, una vez completa la red general de ferro-carriles, pues será utilizada por el tráfico no escaso que se verifica ya en la actualidad, y á pesar de la imperfeccion suma de las comunicaciones existentes, entre las provincias del Mediodía y algunas de las de Poniente, con las de la costa de Levante.

Aceptada la línea de Cuenca á Valencia, quedan desde luego desechadas las soluciones que tienen por puntos extremos á San Cárlos de la Rápita, Castellon ó Murviedro ; pero resta ver qué direccion será la más á propósito

para la línea adoptada, entre las varias que se indican, en cuya cuestion se entrará muy ligeramente por ser ya detalles de trazado, y que, por consiguiente, no se consideran deban ser examinados por esta Comision especial. Segun resulta de los dictámenes facultativos que se han tenido á la vista, tanto el trazado por Cañete como el que pasa por Landete son los más aceptables, y entre ellos no puede optar la Comision, porque ambos tienen ventajas é inconvenientes y se necesitan estudios muy detenidos, que hasta ahora no se han llevado á cabo, para determinar la eleccion. Esta podrá verificarla el Gobierno, en vista de los proyectos detallados que se redacten y considerando los trazados, no sólo respecto á la conveniencia para la línea que se examina, sino á la mayor ó menor facilidad que cada uno de ellos presente para la derivacion del ramal á Teruel, que se incluye en el plan, como se verá más adelante.

La Comision se limitará á decir acerca de estas dos direcciones, que en algunos informes técnicos se considera ventajosa la de Cañete, porque se afirma que con ella la suma de las longitudes totales de la línea de Valencia y del ramal de Teruel será más corta que la que resultaria yendo por Landete; en cambio, este trazado, segun lo demuestran los estudios realizados y presentados al Gobierno, seria el que mayor acortamiento ofreciese para la comunicacion con Valencia; acercaria tambien más á la red las minas de Henarejos, que distan sólo 12 ½ kilómetros de Landete, evitando al propio tiempo las dificultades que, para salvar la sierra de Albarracin, presentaria el camino de Teruel si se admitiese la solucion de Cañete, y reduciendo en unos 20 kilómetros la distancia de dicha capital á Valencia.

Nada se dirá de la prolongacion más conveniente hasta esta ciudad, en cada caso, pues será indispensable tambien estudiar y comparar los diversos trazados posibles. Sólo se juzga oportuno advertir que la Comision, como se acaba de consignar, sabe se ha hecho y presentado al Gobierno un estudio de Landete á Valencia, dirigiéndose desde aquel punto á Talayuela y Sinarcas, tocando en Utiel y Requena, y que despues de seguir el trazado algun trecho, inmediato á la carretera de las Cabrillas, se aparta de ella al S., para descender faldeando por la cuenca del rio Magro, y pasando por cerca de Yátova, por Turis, entre Aldaya y Alacuas, y por Chirivella y Patraiz, termina en Valencia. La longitud de la traza es 136 kilómetros, y aumentando unos 75, que mediarán entre Cuenca y Landete, resultarán 211 para el ferrocarril de Cuenca á Valencia; cifra que se adopta, aunque no se fije definitivamente la direccion que convenga seguir, toda vez que la diferencia que provenga de elegir otro trazado nunca será considerable, y que, por el contrario, el trazado por Chelva y Liria á Valencia, caso de ser posible y más ventajoso que el anterior, lo que se cree dudoso, seria algo más corto.

No se terminará lo que á esta línea se refiere sin hacer dos observaciones. Es la primera, que aparte de proponerse por algunos, segun se ha indicado, que el trazado pase por Henarejos, pretenden ciertos partidarios de las otras direcciones, que se construya un pequeño ramal á esas minas. La Comision, sin embargo, no lo incluye en el plan, no porque no lo crea útil, sino porque carece de datos suficientes para valuar su importancia y los elementos de vida con que el camino podria contar. Por lo que toca á este ferro-carril, lo mismo que á otros que ya se han discutido, y que tienen por exclusivo objeto fomentar el desarrollo de la industria minera, sólo se puede llamar la atencion del Gobierno, para que, en vista de los resultados de una ámplia informacion, y con arreglo á la ley especial que existe para esta clase de vias, conceda aquellas que juzgue de mayor urgencia.

La segunda observacion es relativa á la línea de Madrid á Cuenca, que con la que ahora se examina formará el tronco principal del Este. Segun consta en la Real órden de concesion, este ferro-carril debe arrancar de Madrid ó Aranjuez, sin haber fijado definitivamente ninguno de los dos puntos: la Comision cree deber indicar que, en su concepto, conviene, de ser posible, que el camino parta de Madrid, no sólo porque así se acortará en algunos kilómetros la distancia de la Córte al Mediterráneo, sino porque se servirá de este modo á un país muy rico, obteniéndose además la ventaja de no hacer tributaria de la línea de Albacete, á una tan importante como lo será la directa de Madrid á Valencia.

Línea de union de la propuesta de Madrid á Valencia, á la ya construida entre los mismos puntos.

Para enlazar los dos ferro-carriles que se expresan al márgen, se citan en la informacion las siguientes soluciones:

De Tarancon á Quintanar de la Orden.

De Saelices á Quintanar de la Orden.

De Cuenca directamente á Quintanar de la Orden.

De Landete, por Henarejos, á la Roda.

La primera partiria de Tarancon, punto situado en la traza aprobada para el camino concedido de Madrid á Cuenca, necesitando sólo la construccion de unos 56 kilómetros; la segunda se derivaria en Saelices de la misma via, que habria que modificar muy notablemente en la direccion ya estudiada y aprobada; y á ambas, así como á la tercera, serviria de complemento para establecer la union, el ramal que se está construyendo de Alcázar de San Juan á Quintanar. La última se separaria en las inmediaciones de Landete, de la línea de Cuenca á Valencia (admitido aquel punto de paso para este camino), yendo á terminar en la Roda, estacion del ferro-carril de Madrid á Albacete, distante 35 kilómetros de la última capital: su longitud seria de unos 88 kilómetros, de los cuales las dos terceras partes no ofrecerian dificultades.

No se puede negar que este enlace acortaria las distancias entre varias provincias, y que tal vez deba realizarse en el porvenir alguna de las soluciones propuestas, y entre ellas con preferencia la primera, por ser de fácil ejecucion, ó la última, si no ofrece grandes dificultades, porque se separa más del centro de la Península que las otras, y podria realizar acortamientos mayores entre algunas capitales. Actualmente, sin embargo, no está bastante justificada su importancia para poder incluir este camino en el plan, toda vez que entre las localidades favorecidas no existe aun tráfico de consideracion.

Ramal de Teruel.

Siendo Teruel una de las pocas capitales que no están en comunicacion con la red, es indispensable la construccion de un ramal, que empalme con la línea de Cuenca á Valencia en el punto más conveniente. Al enumerar las diversas soluciones apoyadas para el camino de Cuenca al Mediterráneo, ya se ha visto que se proponen para el ramal de que se trata los enlaces en Landete y en Cañete. Además de estos dos, se cita en la informacion el de Ademuz, al proponer una via de Teruel, por Ademuz, Chelva, Villar del Arzobispo y Liria, á Valencia, la cual se confunde en el resto de su trazado con una de las direcciones propuestas para la última parte del de Cuenca á aquella ciudad. Imposible es fijar desde luego el punto más adecuado para la derivacion, pues, segun se ha dicho anteriormente, es preciso practicar estudios detenidos, en vista de los que pueda resolverse cuál es la traza que, sobre ser conveniente para el ferro-carril directo á Valencia, permita establecer en buenas condiciones y con economía el ramal que se examina. La Comision se limita á incluir á éste en el plan, fijándole una longitud aproximada de 80 kilómetros.

Ramal de Aldaya ó Torrente á Liria.

Además de los ramales derivados de la línea de Cuenca á Valencia, que se han discutido, se propone otro que arranque de Aldaya ó Torrente, entre Landete y Valencia, y sirva á Liria. Es posible que esta poblacion pueda quedar atendida directamente por la línea principal; pero si así no fuese no habria razon alguna que motivase la aceptacion de este camino, que tan sólo favoreceria á una localidad.

Línea de Valencia, por Gandía y el litoral, á Alicante.

Las dificultades de este ferro-carril en algunos trozos de su longitud, su mayor desarrollo comparado con el existente, y la consideracion de que no ofreceria grandes ventajas para el movimiento general, hacen que se deseche.

Respecto á la parte comprendida entre Valencia y Gandía, que se solicita por varias corporaciones y particulares, es tanto ménos necesario que figure en el plan, cuanto que la última poblacion está ya enlazada con la red por el tramway construido desde Carcagente.

Enlace de las líneas de Alicante y de Cartagena.

El enlace de estos dos ferro-carriles presenta interés, porque puede completar la gran línea que une los principales puertos del Mediterráneo, desde

la frontera de Francia hasta Cartagena, sirviendo á la vez á una zona de gran riqueza y porvenir, por cuyas razones cree la Comision debe incluirse en el plan.

Las siguientes líneas son las que, con el objeto indicado, se proponen en la informacion.

De Venta de la Encina, por Yecla y Jumilla, á Cieza.

De Monóvar ó Novelda, por Elche y Orihuela, á Murcia ó Zeneta.

De Alicante, por Elche y Orihuela, á Murcia (varios trazados).

La primera partiria del empalme del ferro-carril de Alicante con el actual de Valencia, y terminaria en Cieza, estacion del de Cartagena, situada entre Albacete y Murcia, á 50 kilómetros de esta última poblacion. Basta una rápida ojeada sobre el mapa para comprender que esta solucion satisfaria muy imperfectamente á las necesidades que se trata de atender, y que con ella sólo se favoreceria, de una manera conveniente á los intereses locales de Yecla y Jumilla.

La segunda direccion es aceptable y preferible tambien á la última, que tendria mayor desarrollo y obligaria al tráfico á tocar en Alicante, ocasionándole un rodeo de alguna entidad relativa.

Como se ve, en la solucion acéptada no se fijan definitivamente los puntos de empalme. Si se aceptase el de Monóvar, en la línea de Alicante, se indica en los informes que convendria variar, en un corto trecho, el trazado de ésta para mejorar sus condiciones técnicas; asunto que no se discutirá aquí, porque sale del círculo de los que á la Comision compete examinar. Por lo demás, el camino quedará próximamente en las mismas circunstancias, enlazando en Monóvar ó en Novelda, estaciones que distan respectivamente de Alicante 36 y 31 kilómetros.

Respecto al punto de empalme con el ferro-carril de Cartagena, tampoco puede asegurarse cuál de los dos propuestos, Murcia ó Zeneta, será más aceptable. La distancia entre ambos es sólo de 10 kilómetros y el Gobierno podrá resolver esta cuestion de detalle, en vista de los datos técnicos que adquiera. Sin embargo, no dejará de indicar aquí la Comision que si se adoptase el de Zeneta, como parece probable, para favorecer las relaciones entre Alicante y Cartagena, deberia permitirse, caso de que la empresa concesionaria de esta línea no sea la de Alicante, su prolongacion de Zeneta á Murcia, independiente de la actual, no sólo para dar un buen punto extremo á esta línea, sino tambien para no interrumpir su continuacion á Granada, lo que causaria gran perjuicio á la empresa que conviene explote todo el ferro-carril de Novelda á esta capital.

La linea de Monóvar ó Novelda á Murcia ó Zeneta tendrá unos 65 kilómetros de longitud, y además de favorecer á las importantes poblaciones

de Elche y Orihuela, pasará por Aspe y cerca de Crevillente y Albatera.

Ramales de las líneas de Alicante, Valencia y Cartagena, y de la de Novelda á Murcia.

Como ramales de las líneas expresadas, se solicitan los siguientes :

De Játiva, Villena ó Novelda, á Alcoy.

De Benifayó ó Algemesí á Sueca y Cullera.

De Cartagena al Garbanzal ó Herrerías.

De Cartagena á Totana.

De Almoradí, Orihuela ó un punto de la línea de Murcia á Cartagena, á Torrevieja.

La primera serviria á varias poblaciones de alguna importancia y especialmente á Alcoy. Deberia arrancar, bien de Játiva, estacion del ferro-carril de Almansa á Valencia, distante 56 kilómetros de dicha capital, bien de Villena ó Novelda, puntos situados á 31 y 59 kilómetros de Alicante y en la línea que se dirige al mismo puerto.

La segunda no tendria más objeto que enlazar con la red á Sueca y á Cullera, por medio de un ramal que partiese de Benifayó ó Algemesí, en la línea de Almansa á Valencia, y á 22 y 32 kilómetros respectivamente de esta capital.

La tercera, con un desarrollo de 9 kilómetros, pondria en comunicacion con Cartagena al centro de las explotaciones mineras.

La cuarta enlazaria en Totana con la línea de Murcia á Granada, que se propone para unir las redes del Este y del Mediodía, acortando la distancia entre Cartagena y las provincias andaluzas.

La quinta podria partir de Almoradí ú Orihuela, puntos situados en la línea de Novelda á Murcia, ó empalmar con el ferro-carril de Albacete á Cartagena, sirviendo principalmente para fomentar la explotacion de las ricas salinas que en Torrevieja posee hoy el Estado.

En resúmen : los ramales á Alcoy y á Sueca y Cullera sólo favorecerian á intereses locales, no pudiendo aceptarse por tanto : el camino al Garbanzal ó las Herrerías no parece que tenga gran importancia, porque las minas se hallan ya bastante próximas á Cartagena y enlazadas con este puerto por medio de una carretera : tampoco presenta interés el ramal á Totana, porque la salida natural al Mediterráneo de las provincias orientales de Andalucía no es Cartagena, sino Almería; y por último, es problemático, segun se desprende de la informacion, que el ferro-carril á las salinas de Torrevieja ofrezca ventajas capaces de compensar los gastos de su establecimiento. Sin embargo, respecto á este ramal, el Gobierno podrá apreciar su justo valor, teniendo á la vista mayor número de antecedentes, y presentar en su caso el oportuno proyecto de ley para llevarlo á cabo.

Este camino, propuesto tan sólo por una corporacion, carece completamente de importancia.

Línea de Toledo ó Castillejo, por Mora, á Ciudad-Real ó á empalmar con la de Madrid á Alicante.

La Comision conceptúa que el enlace de las redes del E. y del N. E. ofrecerá interés en un próximo plazo, no sólo por la conveniencia que en absoluto hay de establecer estas uniones, sino porque en el presente caso permitirá el ferro-carril de que se trata acercar las provincias de Aragon, Navarra y Vascongadas á la parte más rica del litoral del Mediterráneo.

Enlace de las redes del Este y del Nordeste.

Se examinará cuál es la solucion más conveniente entre las varias que se proponen. Son éstas:

De Teruel, por Daroca, á Calatayud.

De Teruel á la línea de Escatron á Tarragona.

De Teruel, por Utrillas y Gargallo, á Alcañiz, en la línea de los Alfaques.

De Teruel á Reus.

De Castellon á Alcañiz.

La segunda y la tercera no deben incluirse en el plan, porque es evidente que la primera satisface mejor que ellas á las necesidades que se quiere atender, y porque siendo el objeto principal de aquellas, favorecer la explotacion de los carbones de Utrillas y Gargallo, se juzga que esta cuestion, como otras análogas que se han tocado, debe resolverla el Gobierno de S. M., en vista de los resultados de una ámplia informacion y aplicando los principios establecidos en la ley especial para los caminos carboneros.

La línea de Teruel á Reus se propone como formando parte de una gran via que desde Madrid, por Cuenca y Teruel, se dirigiese á Reus, y es claro que el trayecto de Madrid á Teruel se halla comprendido en el plan, y constituido por el ferro-carril de Madrid á Cuenca, un trozo del de esta capital á Valencia y el ramal á Teruel. En cuanto á la continuacion hasta Reus, no está hoy dia suficientemente justificada, pues tendria casi por exclusivo objeto acortar algun tanto las comunicaciones de Barcelona y Tarragona con el centro, perjudicando á empresas existentes. No se ve que por ahora, ni en mucho tiempo, pudieran compensar las ventajas obtenidas los gastos inherentes á la construccion del ferro-carril.

Por último, el camino de Castellon á Alcañiz es la solucion ménos aceptable de cuantas se proponen, no sólo porque recorreria una zona muy poco distante de la que fecunda el ferro-carril construido de Castellon á Tortosa, sino porque el acortamiento que realizaria en las relaciones con el Mediterráneo, de Aragon, Navarra y las provincias Vascas, seria de escasa consideracion.

Se desprende de lo expuesto que la línea más aceptable para unir esta red

con la anterior, es la de Teruel á Calatayud, que continuando el ramal propuesto para servir á dicha capital, permitirá establecer un conveniente enlace entre la costa de Levante y una rica é importante zona de la Península. El trazado tal vez pueda hacerse subiendo desde Teruel á la divisoria del Guadalaviar y del Jiloca, pasando por cerca de Concud y de Caudet; desde la divisoria podrá llevarse á Daroca, sirviendo á Monreal del Campo, Villarquemado, Torremocha, Torrelacárcel, Singra, Camino Real, Fuentes-Claras, Calamocha, Luco de Jiloca, Barbáguena y Báguena. Finalmente, desde Daroca no habrá más que seguir por la orilla del Jiloca, pasando por Manchones, Musero, Villafeliche, Monton, Fuentes de Jiloca, Velilla de Jiloca, Maluenda y Paracuellos de Jiloca, terminando en Calatayud. Acaso tambien sea más conveniente, aunque presente alguna mayor dificultad, el salir de Teruel siguiendo el valle del Alfambra y pasando desde las inmediaciones de Reillo y Pancrudo á buscar el del Jiloca en las cercanías de Calamocha, continuando por todo él hasta Calatayud: así se alargará la distancia unos 12 kilómetros, pero se facilitará para el porvenir la ejecucion de otra línea de Teruel, por Utrillas, á la de Escatron, con la que, además de favorecer á las minas de Utrillas y Gargallo, se estableceria una comunicacion más ventajosa entre Calatayud y los Alfaques y en prolongacion precisamente de la de Valladolid á Monreal.

La longitud total del camino puede calcularse en 131 kilómetros, casi todos extremadamente fáciles y en un valle poblado y productivo.

Resúmen. Para completar, pues, la red del Este y su enlace con la red del Nordeste, se incluyen en el plan las siguientes líneas, cuyo desarrollo probable se indica:

Cuenca á Valencia.	211	kilómetros.
Ramal á Teruel.	80	
Monóvar ó Novelda á Murcia ó Zeneta.	65	
Teruel á Calatayud.	131	
TOTAL.	487	kilómetros.

RED DEL MEDIODÍA

Y SU ENLACE CON LA DEL ESTE.

Zona en que directamente ejerce su accion.

La zona en que directamente ejerce su accion esta red, se halla comprendida entre la línea de Madrid á Cartagena, por Albacete y Murcia, y la de Manzanares, por Ciudad-Real á Badajoz, si bien la última, con los ramales que de ella se derivan, se considera como perteneciente á la red del Oeste.

Objeto.

Las necesidades á que deben satisfacer las líneas de esta zona son: proporcionar enlace con el centro de la monarquía y con el mar, al gran número de provincias que comprende, ligarlas entre sí y establecer las comunicaciones de las mismas con Portugal, con las de Extremadura y con la parte oriental de la Península. La riqueza de la extensa region de que se trata, así como la diversidad de productos que en ella se cultivan, relativamente á las demás de España, bastan para apreciar la importancia de esta red.

Estado actual.

Su tronco principal parte en Alcázar de San Juan, de la línea de Madrid á Alicante, penetra en la cuenca del Guadalquivir por Despeñaperros, sigue luego el valle de dicho rio, por Córdoba, hasta Sevilla, y termina en Cádiz; todo el camino está en explotacion, si se exceptúa el pequeño trozo comprendido entre Ventas de Cárdenas y Vilches (1). De la línea principal arrancan la de Córdoba á Málaga, que ya se explota; la de Córdoba á las minas de Espiel y Belmez, que se ha concedido recientemente, y los pequeños ramales de Utrera á Osuna y á Moron, en construccion el primero y abierto al público el segundo. Del ferro-carril de Córdoba á Málaga parte el de Campillos (Bobadilla) á Granada, que actualmente se ejecuta desde Antequera á esta capital (2), explotándose el resto: hay además en esta red otra pequeña línea concedida, la del Thársis al Odiel, en la provincia de Huelva. Las capitales servidas por las vias férreas citadas son cinco: Córdoba, Sevilla, Cádiz, Málaga y Granada.

---

(1) Este trozo se abrió al público el año 1866, segun se ha expresado en el Apéndice inserto al fin de la primera parte.

(2) En 1866 se abrió al público el trozo de Granada á Loja, de suerte que sólo resta por terminar la parte comprendida entre el último punto y Antequera.

Basta examinar someramente la configuracion de la zona á que esta red corresponde y recordar la importancia y riqueza de las provincias que comprende, para conocer la insuficiencia de las concesiones hechas, que componen, sin embargo, un número considerable de kilómetros.

Línea para servir á Jaen y Almería.

La Comision se ocupará en analizar las 38 líneas nuevas que en la informacion se apoyan, para determinar las que, en su concepto, deben completar, con las ya existentes, las comunicaciones férreas del Mediodía.

La importancia de una línea que, arrancando del tronco principal y pasando por Jaen, termine en Almería, permitiendo establecer un ramal á Granada, no puede desconocerse; enlazar á Jaen y á Almería con la Córte y con la red en general, unir á aquella capital y su provincia con un puerto del Mediterráneo y mejorar las comunicaciones, tan imperfectas hoy, de Granada con el centro, tales son los resultados que de este ferrocarril deben esperarse. Su inclusion en el plan está pues perfectamente motivada.

Para el trozo comprendido entre Jaen y la línea de Alcázar á Cádiz se proponen en la informacion las cuatro direcciones siguientes:

De Linares, en el tronco principal, á Jaen.

De Javalquinto, en el mismo tronco, á Jaen.

De Andújar, en el mismo tronco, á Jaen.

De Mengíbar, en el mismo tronco, á Jaen,

La Comision conceptúa que las soluciones segunda y cuarta son las más convenientes ó que acaso podrá preferirse verificar el empalme despues de cruzado el Guadalquivir, porque partiendo de las estaciones de Javalquinto ó Mengíbar, hay necesidad de atravesarlo y tal vez tambien de salvar el Guadalbullon ó rio de Jaen, si bien este trazado tiene la desventaja de alargar las comunicaciones con la parte central de la Península. Esto mismo sucederia, y en mucha mayor escala, con la derivacion en Andújar.

Desde el punto de enlace á Jaen, el camino iria próximo al Guadalquivir hasta la union de éste con el Guadalbullon, continuando más inmediato á las orillas del último, del que sólo se separaria para subir á la capital; su desarrollo puede calcularse en 30 kilómetros.

Servida ya Jaen con la via que se ha descrito, resta mejorar el enlace de Granada con la red y de aquella capital con el Mediterráneo, y poner á Almería en comunicacion con la propia red. Para conseguirlo puede construirse una línea directa de Jaen á Almería, que permita el conveniente establecimiento de un ramal á Granada, ó bien incluir en el plan dos ramales: uno que enlace más ó ménos directamente á esta poblacion con Jaen y otro que, partiendo de Almería, termine en la línea de Murcia á Granada ó en la de la primera capital á Mengíbar, por el valle del Guadiana menor, toda vez que

uno de estos dos caminos forzosamente tiene que aceptarse, como más adelante se verá.

Para la línea directa sólo se propone en los informes una direccion, que es la de Jaen, por Huelma y Guadix, á Almería.

Los caminos apoyados para enlazar á Jaen con Granada son:

De Jaen, por el puerto Carretero y aproximándose á Montejícar é Iznalloz á Granada.

De Jaen, por Mártos, Alcaudete y Alcalá la Real, á Granada.

De Jaen, por los mismos puntos, á Pinos-Puente, en la línea de Bobadilla á Granada.

De Jaen, por los mismos puntos, á Huétor-Tájar, en la propia línea.

Finalmente, respecto al ramal de Almería, se propone que vaya á empalmar con la línea de Murcia á Granada, en Guadix, Baza, Vertientes, Chirivel ó Lorca.

La Comision juzga preferible á todas, la línea directa de Jaen á Almería, porque acorta considerablemente las comunicaciones de este punto con la Córte; no perjudica á Granada, que quedará perfectamente servida en sus relaciones con el centro, por un trozo de la misma y por otro del camino de Murcia; y economizará la construccion de un número no insignificante de kilómetros, que serán comunes á esta línea y á la de la última capital citada á Granada. El ferro-carril de Jaen á Almería presentará notables dificultades técnicas; su trazado reclamará, por consiguiente, detenidos estudios, y la Comision sólo puede manifestar, que probablemente podrá llevarse la traza por las inmediaciones de Montejícar, Huelma, Cardela, Piñar, Iznalloz, Bogarre, Guadix, Gérgal y Gádor, pudiendo calcularse su desarrollo en 213 kilómetros. El trozo que esta línea tendrá comun con la de Murcia á Granada, será el comprendido desde las inmediaciones de Iznalloz ó Bogarre, por donde han de pasar ambos caminos, hasta cerca de Guadix, cuya longitud será de unos 30 ó 40 kilómetros, segun el punto de empalme que se elija.

En cuanto al ramal para mejorar el servicio de Granada, claro es que quedará constituido por la parte del ferro-carril de Murcia que media entre su empalme con el que ahora se examina y aquella capital, el cual medirá 35 ó 45 kilómetros, segun la solucion que se adopte.

Para terminar lo que á estas comunicaciones se refiere, es preciso discutir cuál será la solucion más conveniente en el caso de que los obstáculos naturales hicieran imposible, económicamente hablando, la que se ha propuesto. Entónces no podria pensarse ya en llevar la línea desde Jaen á Granada, por la proximidad de Montejícar é Iznalloz, ni en que el ramal de Almería enlazase en Guadix con el camino de Murcia, puesto que estos dos ferro-

carriles reunidos forman en realidad el que se ha propuesto de Jaen á Almería y el pequeño trozo del de Murcia á Granada que ántes se ha citado.

La línea de Jaen á Granada deberia en ese caso pasar por Mártos, Alcaudete y Alcalá la Real, yendo desde este punto directamente á Granada ó empalmando en Pinos-Puente ó Huétor-Tájar con la de Bobadilla. Este último enlace tendria el inconveniente de que las comunicaciones de Granada con el centro no se mejorarian todo lo que es posible, así como el dirigirse desde Alcalá á la capital, produciria el de que la última parte del trazado marchase casi paralela y muy próxima al camino concedido. El empalme en Pinos-Puente, estacion próxima á Granada, del ferro-carril de Bobadilla, no ofrece ninguna de estas desventajas, debiéndose añadir que el trazado desde Alcalá se haria en mejores condiciones técnicas que si el empalme hubiera de verificarse en Huétor-Tájar. La longitud de la línea desde Jaen hasta Pinos seria de unos 100 kilómetros.

En cuanto al ramal de Almería, se considera preferible que enlazase en Baza, Vertientes ó Chirivel con el camino de Murcia, á que lo hiciese en Lorca, porque aquellas soluciones facilitan más que ésta las relaciones de Almería con el centro y, sobre todo, con la provincia de Jaen, entre la cual y la primera existe un activo tráfico. La Comision no tiene suficientes datos para dar la preferencia á ninguno de los tres puntos de empalme citados, ni tampoco puede marcar con exactitud el desarrollo que en cada caso tendria el ramal, si bien cree que en cualquiera de ellos no diferirá mucho la longitud de 145 kilómetros.

En resúmen, la Comision incluye en el plan la línea de Menjíbar, por Jaen, Huelma y Guadix, á Almería, que medirá unos 243 kilómetros; pero si las dificultades técnicas que presentase el trazado hicieran renunciar á ella, podria reemplazarse por los ferro-carriles de Menjíbar, por Jaen, Mártos, Alcaudete y Alcalá la Real, á Pinos-Puente, de 140 kilómetros de desarrollo, y de Almería á Baza, Vertientes ó Chirivel, cuya longitud se calcula en 145 kilómetros.

Ramales de Palma del Rio, en la línea de Alcázar á Cádiz, por Écija, á Marchena ú Osuna, en la línea de Utrera; Guadajoz, en el mismo tronco, á Carmona; Sevilla, por Cantillana, á la cuenca carbonífera de Huerna (Villanueva del Rio); Sevilla á Alcalá de Guadaira; Sevilla á las minas de Riotinto.

El primero arrancaria de Palma, entre Córdoba y Sevilla, á 78 kilómetros de la primera capital, y tendria por objeto servir á la importante poblacion de Écija y á la rica zona que recorreria.

El segundo se separaria tambien del tronco principal entre las dos capitales citadas y á más de 40 kilómetros de la primera, motivándole sus defensores en la riqueza de Carmona y en la posibilidad de aprovechar para el ferro-carril la explanacion ejecutada para la carretera de segundo órden que debe enlazar los mismos puntos extremos. La longitud de la línea seria de 10 kilómetros.

El ramal á la cuenca carbonífera de Huerna, que tendria próximamente

42 kilómetros de desarrollo, contribuiria al fomento de la industria de Sevilla y serviria á varios pueblos de la derecha del Guadalquivir, pero seguiria casi el mismo trazado de la línea de Sevilla á Mérida, segun la modificacion últimamente propuesta para empalmarlo en la citada capital, y de todos modos la línea aprobada pasa por las indicadas minas.

El ferro-carril á Alcalá de Guadaira, de 10 kilómetros de longitud, favoreceria los intereses de esta poblacion y de muchas de las inmediaciones de Sevilla.

Por último, el ramal de Sevilla á las minas de Riotinto tendria por objeto facilitar la extraccion de los cobres de ese centro minero y el trasporte de los materiales que exige el laboreo.

La Comision opina que ninguno de estos caminos debe incluirse en el plan. Los ramales á Carmona y á Alcalá de Guadaira y el ferro-carril que enlazase al tronco principal con la línea de Utrera á Osuna, sólo satisfarian á intereses locales; y sin desconocer la importancia de las poblaciones á que se quiere servir, no parece justificado que ninguna de ellas exija, por ahora, medios de comunicacion tan costosos. En cuanto al ramal de la cuenca carbonífera de Huerna, basta observar que seria de difícil ejecucion, que recorreria una zona de escasos productos y que los carbones, cuya explotacion se trata de favorecer, podrán ser trasportados por la línea de Mérida. Finalmente, la salida natural de los productos mineros de Riotinto es Huelva y no Sevilla, de suerte que el ferro-carril propuesto no puede defenderse aisladamente, teniendo sólo razon de ser, si se le considera como formando parte de una línea de Sevilla á Huelva, segun se verá en seguida.

Línea de Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.

La línea de Sevilla á Huelva, perfectamente motivada por la necesidad de unir á esta última capital con la red, acrecienta considerablemente su importancia, prolongándola hasta la frontera de Portugal, desde cuyo punto á Beja se está construyendo un ferro-carril en la nacion vecina. Así se mejorarán de una manera notable las comunicaciones de Lisboa y el Mediodía de Portugal con Sevilla y con toda Andalucía.

Las siguientes son las dos únicas direcciones que se proponen para este camino:

De Sevilla, por La Palma y Huelva, á la frontera de Portugal, aprovechando el ramal del Thársis al Odiel y yendo á empalmar en Beja con la red portuguesa.

De Sevilla á Huelva, aproximándose lo posible á las minas de Riotinto y prolongada como la anterior.

Como se ve, las dos soluciones sólo difieren en el trazado de la parte comprendida entre Sevilla y Huelva. Este ferro-carril seria desde luego más directo pasando por la Palma, pero la Comision no puede desconocer la con-

veniencia de que al mismo tiempo que se consiga enlazar á Huelva con la red, se favorezca, en lo posible, la extraccion de los cobres de Riotinto. Se considera, pues, que si las condiciones técnicas y económicas lo permiten, lo que no parece probable en manera alguna, debe procurarse que la traza de este camino se acerque cuanto sea posible á dichas minas, siempre que no se perjudique demasiado á Huelva, cuyas comunicaciones con el resto de España son las que principalmente motivan la inclusion de esta línea en el plan. Nada puede decirse del trazado, pues dependerá de los estudios que se practiquen; en cuanto á su desarrollo, puede calcularse en 107 kilómetros.

Para la prolongacion desde Huelva á la frontera podrán aprovecharse unos 30 kilómetros de los 43 concedidos del Thársis al Odiel, dirigiéndose en seguida á Paimogo, para atravesar la ribera de Chanza, que sirve de frontera. La longitud de la línea española, contada desde Huelva, será de 90 kilómetros, de suerte que desquitando los 30 aprovechables, resulta que tan sólo hay que adicionar 60 para que quede completa esta comunicacion internacional. El trazado que para la misma se propone es tanto más aceptable, cuanto que con él sólo se aumentará la distancia de Huelva á Lisboa en 8 ó 10 kilómetros, respecto á la que mediaria ejecutando la línea directa en que pudiera pensarse.

De lo dicho se desprende que el trayecto de Sevilla á la frontera portuguesa medirá unos 197 kilómetros, de los cuales están concedidos 30, quedando, por consiguiente, 167 de línea nueva.

Ramales de Jerez ó el Puerto de Santa María á Sanlúcar de Barrameda.

Estos dos ramales deberian partir de Jerez y el Puerto de Santa María, poblaciones situadas en el tronco principal á 49 y 35 kilómetros respectivamente de Cádiz. Se motivan en la gran importancia de Sanlúcar y de las localidades que se han citado. La Comision no puede negar que cualquiera de estas líneas reportaria algunos beneficios, pero juzga que los intereses á que serviria, no justifican que se incluya en un plan que sólo debe comprender los ferro-carriles reclamados por necesidades generales.

Línea de Cádiz (San Fernando) por Algeciras y Málaga, á Almería.

Aunque bastante poblada la zona que recorre esta línea y abundante en productos agrícolas, mineros y fabriles, no cree la Comision qne el movimiento que en ella se desarrolle sea suficiente, por ahora, para compensar los grandes sacrificios que exigiria su construccion, sobre todo en la accidentadísima costa de las provincias de Granada y Almería.

Y esta presuncion se robustece, observando que el tráfico de los principales puntos del litoral del Mediodía se dirige con preferencia al interior ó sigue la via marítima; por todas estas razones no se incluye la línea en el plan. La Comision no dejará, sin embargo, de llamar muy especialmente la atencion del Gobierno de S. M. sobre el interés que, en un plazo no lejano, podrá presentar la parte de este ferro-carril comprendida entre Cádiz y Málaga,

por la importancia de estas dos capitales y de las localidades intermedias por la riqueza y densidad de la poblacion de la zona que recorreria por las buenas condiciones en que el trazado podrá verificarse y hasta por los servicios que prestaria una gran parte de ella bajo el punto de vista estratégico. La Comision, pues, al no incluirla en el plan no le niega su importancia; la desecha simplemente porque juzga que en la actualidad no la reclaman imperiosamente las necesidades del país y que, por lo tanto, no es llegado el dia en que el Estado deba promover su ejecucion, sin que esto signifique que proceda poner obstáculo de ninguna especie á que se lleve á cabo, sin imponer sacrificios á la nacion. La longitud de la línea de Cádiz á Málaga será de unos 256 kilómetros; 136 del primer punto al límite del Campo de Gibraltar y 120 desde éste á Málaga. Para la seccion que media entre Cádiz y Algeciras ó San Roque se proponen en la informacion las siguientes direcciones:

De Cádiz (San Fernando), por Chiclana, Veger y Tarifa, á Algeciras, San Roque y el Campamento.

De Cádiz (San Fernando), por Medina Sidonia y los Barrios, á Algeciras y San Roque (diversos trazados).

Inútil es que se discutan estas direcciones, no admitiendo la línea; sin embargo, se manifestará que el primer trazado, ya estudiado por particulares, parece preferible á los demás, por la mayor importancia de la zona cruzada y porque aumenta el interés estratégico del camino, tocando en Tarifa.

Para terminar, la Comision hará presente que, por ahora, el tráfico entre Cádiz y Málaga podrá verificarse por el interior, siguiendo desde aquel puerto el tronco principal hasta Utrera, continuando despues por el ferro-carril en construccion á Osuna y por el que se propone de este punto al de Córdoba á Málaga y recorriendo la parte de esta línea comprendida entre el punto de empalme con la anterior y la última capital citada. El desarrollo total será naturalmente algo mayor que el que corresponderia á la línea de costa, pero es aceptable, dadas las circunstancias actuales del tráfico.

Línea de Puente Genil ó sus inmediaciones, en la línea de Córdoba á Málaga, á la de Mártos.

En la informacion se propone una línea que enlace á Puente Genil, estacion de la de Córdoba á Málaga, situada á 76 kilómetros de la primera capital, con un punto del ferro-carril de Jaen al de Campillos á Granada, por Mártos, Alcaudete y Alcalá la Real. Desechado este último, cabe todavía construir un camino que desde Jaen se dirigiese á Puente Genil, por Torredongimeno, Mártos, Alcaudete, Cabra, Lucena, y otras poblaciones de no escasa importancia; el cual no dejaria de presentar interés, tanto por la riqueza de la zona, cuanto porque acortaria considerablemente la distancia de Jaen al puerto de Málaga y porque seria un afluente que daria mayor vida á la línea de Córdoba á aquella capital. La Comision conceptúa, no obstante,

que ninguna de las razones citadas, ni todas reunidas, pueden justificar la inclusion en el plan del ferro-carril de Jaen á Puente Genil; se limitará, pues, á hacer presente al Gobierno la conveniencia de llevarle á cabo, lo mismo que el de Cádiz á Málaga, siempre que no sea á expensas de sacrificios pecuniarios por parte de la Administracion. La longitud del camino de que se trata, siguiendo la traza descrita, se calcula en 133 kilómetros.

Línea de Granada, por Motril, á Calahonda.

Tendria por objeto proporcionar á las provincias de Granada, Jaen y alguna otra, un puerto más próximo que los de Almería ó Málaga. El desarrollo del comercio en esta zona no justificará en mucho tiempo, en concepto de la Comision, el empleo de las cuantiosas sumas que exigirian la construccion del camino y la del puerto, que seria su complemento natural.

Línea de Osuna, á la de Córdoba á Málaga.

Esta línea es indudablemente de importancia; acorta en una longitud considerable las comunicaciones de Sevilla, Cádiz y Huelva con Málaga y Granada y completa la gran línea paralela á la costa que desde el cabo de Creus irá á Portugal, pasando por Gerona, Barcelona, Tarragona, Castellon, Valencia, Novelda, Murcia, Granada, Bobadilla, Osuna, Utrera, Sevilla y Huelva. Atendiendo á estas razones de interés general y al corto desarrollo del camino que se propone, se juzga que debe formar parte del plan. Las direcciones que para esta via se apoyan en la informacion son las siguientes:

De Osuna, por Estepa, á Puente Genil, en la línea de Córdoba á Málaga.

De Osuna, por Estepa, á Casariche ó la Roda, en la propia línea.

De Osuna á Bobadilla, en el mismo ferro-carril.

Cuatro son los empalmes con la línea de Córdoba á Málaga que se proponen, á saber: Puente Genil, Casariche, la Roda y Bobadilla, distantes respectivamente 117, 104, 94 y 70 kilómetros de Málaga. La Comision deja á la resolucion del Gobierno el fijar el punto de enlace y sólo manifestará que el empalme en Puente Genil tendria el inconveniente, respecto á los otros, de alargar las comunicaciones que se quieren establecer, y que si la derivacion se verificase en Bobadilla, que ofreceria la distancia menor hácia Granada, seria indispensable salvar la divisoria del Genil y el Guadalhorce por punto de difícil paso, y quedaria sin servir la poblacion de Estepa, que no deja de ser importante. A primera vista parece, pues, preferible el empalme en la Roda ó en Casariche, y aun entre los dos, el primero, porque el segundo presenta, si bien en menor escala, el mismo defecto que el de Puente Genil; se necesitan, sin embargo, estudios detallados y mayor número de datos que los que la Comision ha podido examinar, para decidir cuál debe ser el punto en que enlace el ferro-carril que se propone con el ya construido de Córdoba á Málaga.

Imposible es, pues, marcar su desarrollo, puesto que depende de la direc-

cion que se adopte, pero es probable que no pase en ningun caso de 40 kilómetros.

Línea de la Serranía de Ronda.

En la informacion se apoya una línea que, partiendo de Osuna y sirviendo á los principales pueblos de la Serranía de Ronda, se prolongue hácia Cádiz y Málaga. No se considera motivada.

Línea de Huelva á la de Mérida á Sevilla.

Se propone por varias corporaciones y autoridades una línea que, partiendo de Huelva y pasando por las minas de Riotinto, termine en Zafra, Los Santos ó Fuente del Arco, puntos todos de la de Mérida á Sevilla. Se justifica por la conveniencia de proporcionar un puerto de buenas condiciones á las provincias extremeñas y á algunas limítrofes y de facilitar la exportacion de los productos mineros de la provincia de Huelva, en especial de los cobres de Riotinto. El camino de dicha capital á Fuente del Arco se considera además como prolongacion del de Belmez al mismo punto (desechada por la Comision, como se verá al tratar de la red del Oeste) y completando, por consiguiente, el enlace de los distritos mineros de Almaden, Belmez y Riotinto entre sí y con un puerto.

La Comision no puede desconocer la importancia de esta línea, que, segun se ha dicho, da salida más breve al mar á una considerable region, favoreciendo al propio tiempo á la industria minera de Huelva. Se decide, pues, á incluirla en el plan; pero no le es posible fijar cuál de los puntos marcados para empalmar con el ferro-carril de Mérida á Sevilla será el más conveniente, ó si procederá hacer el enlace en alguno otro distinto de los que se proponen. Esta cuestion de detalle parece natural dejarla á la resolucion del Gobierno, que en vista de los estudios facultativos que se practiquen, determinará lo que juzgue oportuno.

La longitud del camino puede calcularse próximamente en 186 kilómetros, ya se empalme en Zafra ó Los Santos, ya en Fuente del Arco.

Líneas de Huelva á Faro; Moguer á San Juan del Puerto.

La primera línea sólo tendria razon de ser en España, considerándola como prolongacion de la del litoral; pero no habiendo incluido en el plan la parte comprendida entre Cádiz y Almería, con mucha mayor razon procede desechar la que se examina, toda vez que los gastos de su establecimiento no podrian encontrar compensacion ni en el tráfico internacional, ni en el movimiento que dentro de España ocasionáran los pueblos de la costa. La longitud total de esta via se calcula en 164 kilómetros y de ellos sólo 44 corresponderian á la parte española, entre Huelva y Ayamonte.

El ferro-carril de Moguer á San Juan del Puerto se motiva únicamente en la conveniencia de unir á esta villa con aquel puerto. No tiene razon de ser.

Línea de Manzanares, por San Juan de Alcaraz, á Albacete.

Este camino, destinado á facilitar las relaciones de las provincias occidentales con las de Levante, no está justificado, en concepto de la Comision, ni por el insignificante acortamiento que introduciria en esas comunicaciones,

respecto á las distancias totales, ni por la importancia de la zona á que deberia servir.

Se propone que, arrancando este ferro-carril en Manzanares del tronco principal, se dirija á Albacete, por Membrilla, Solana, San Cárlos del Valle, Alcubillas, Infantes, Fuenllana, Villahermosa, Villanueva de la Fuente, San Juan de Alcaraz, Ballestero y Balazote, con un desarrollo de unos 160 kilómetros.

Línea de Albacete, por San Juan de Alcaraz y la Loma de Úbeda, á Linares ó Javalquinto.

Atravesando esta línea, que se propone como enlace de las redes del Este y del Mediodía, una zona poco poblada en la mayor parte de su longitud; satisfaciéndo sólo á las necesidades de un pequeño tráfico, que hoy apénas existe, y sobre todo, aceptándose, como más adelante se verá, una línea de Murcia á Granada ó al tronco principal del Mediodía, que tambien sirve á las provincias de Andalucía en sus relaciones con las de Murcia, Alicante, etc., no hay razon alguna que justifique la inclusion en el plan de la que se está discutiendo.

Del reconocimiento practicado de órden del Gobierno para fijar la direccion más conveniente para esta línea, resulta que el paso más difícil, que es el de la divisoria del Júcar y el Guadalquivir, puede salvarse con un túnel de 2.051 metros de longitud y pequeña carga. El camino, yendo á empalmar en Javalquinto con el tronco del Mediodía, podria servir á Balazote, San Juan de Alcaraz, Beas, Villanueva del Arzobispo, Iznatorafe, Villacarrillo, Sabiote, Torre-Pero-Gil, Ubeda, Baeza, Ibros y Bejíjar, calculándose su longitud en 270 kilómetros.

El desarrollo seria sólo de 250 kilómetros y el trazado más fácil, enlazando en Linares en vez de en Javalquinto; pero en cambio no quedaria servida la Loma de Ubeda, pasando entónces la traza por Chiclana, Sorihuela y Castellar de Santistéban.

La Comision terminará manifestando que el trozo más importante de este ferro-carril seria el del primer trazado, comprendido entre Villanueva del Arzobispo y el tronco principal, por la riqueza de las poblaciones y de la zona recorrida; pero, como quiera que tan sólo presenta un interés local, no puede exigir, por ahora, auxilios del Estado para su ejecucion.

Ramal de Vadollano ú otro punto del tronco principal, á las minas de Linares.

Pudiera pensarse, y efectivamente se indica en la informacion, en un pequeño ramal que, arrancando en Vadollano ú otro punto de la línea principal del Mediodía, fuese á Linares, sirviendo así al distrito minero del mismo nombre. Su desarrollo, aceptando la derivacion en Vadollano, seria de unos 10 kilómetros.

Como línea destinada exclusivamente á desarrollar la industria minera, el Gobierno resolverá sobre ella lo que considere más acertado.

Líneas de Murcia, por Lorca y Zújar, siguiendo el valle

Estas dos líneas tienen por objeto mejorar las relaciones de las provincias andaluzas con las de Levante, entre las que tan frecuentemente hay cambio

de productos; hacer factible el abastecimiento de los carbones de Belmez á las de Almería, Murcia y Alicante; reemplazar, en cierto modo, á la línea del litoral y favorecer en grande escala á las importantes localidades que atraviesan. Basta lo que antecede para motivar que una de ellas se incluya en el plan.

del Guadiana menor, á Linares, Javalquinto ó Mengíbar.
Murcia, por Lorca y Guadix á Granada.

Las dos direcciones generales que se proponen en la informacion tienen por tronco comun la parte comprendida entre Alcantarilla (estacion del ferro-carril de Albacete á Murcia, situada á 8 kilómetros de esta capital) y las inmediaciones de Baza, separándose en este último punto para dirigirse, la una á Linares, Javalquinto ó Mengíbar, siguiendo el valle del Guadiana menor y aproximándose lo posible á los interesantes pueblos de la Loma de Ubeda, y la otra á Granada por cerca de Guadix. La primera traza ha sido ya estudiada por órden del Gobierno de S. M., midiendo un desarrollo de 312 kilómetros, á contar desde Murcia, y empalmando en Mengíbar con el tronco principal. Por órden tambien de la administracion se ha practicado un reconocimiento entre Murcia y Granada, resultando de él que es posible establecer una via férrea, en buenas condiciones técnicas, que enlazase á ambas capitales, pues no habrá necesidad de forzar las pendientes más que hasta $0^{m},017$ por metro. Su longitud será de unos 310 kilómetros, ó 270 descontando los 40 que, como ya se ha dicho, tiene comunes con la línea de Jaen á Almería.

La eleccion entre ambas direcciones depende de lo que arrojen los estudios que se hagan para el camino de Jaen á Almería, partiendo siempre del principio de que para enlazar las redes del Este y del Mediodía es preferible la primera traza á la segunda, porque sigue la corriente natural del tráfico; pone en comunicacion á Córdoba y Jaen con Almería, Murcia y Alicante, provincias que mantienen entre sí estrechas relaciones, á pesar de la carencia casi absoluta de vias de comunicacion, y finalmente, favorece á los centros mineros de Almería y Murcia, que enlazados con los de Jaen y Córdoba, y especialmente con los de Belmez y Espiel, pueden tomar gran desarrollo. Ahora bien: de ser posible la línea de Mengíbar, por Jaen, á Almería, claro es que la parte de ella comprendida entre su punto de arranque y el en que empalme con la línea de Granada, juntamente con el trayecto de ésta que media desde el referido enlace hasta Murcia, constituirá una comunicacion que satisfará á todas las condiciones ántes mencionadas. Podria decirse que en este caso no seria necesario construir la parte de la línea de Murcia á Granada que va desde la última capital á las inmediaciones de Bogarre en el camino de Almería; pero hay que recordar que este trozo no tiene por principal objeto enlazar las dos redes, sino mejorar la union de Granada con las provincias centrales, que es hoy muy imperfecta y conviene poner en condiciones más aceptables. Si, por el contrario, se reconociera que la via de Jaen á

Almería era imposible económicamente, habria que reemplazarla por la de Jaen á Pinos-Puente y por el ramal de Almería á Baza, Vertientes ó Chirivel, y entónces el enlace de ambas redes deberia quedar formado por el ferro-carril de Murcia á Mengíbar, por Lorca, Zújar y el valle del Guadiana menor.

Resumiendo: si se lleva á cabo la línea de Jaen á Almería, se deberá construir tambien la de Murcia á Granada, y en caso contrario la de aquella capital á Mengíbar. Sea una ú otra la direccion que se adopte, se repetirá aquí la observacion hecha al hablar de la línea de Novelda á Murcia, esto es que, caso de concederse á una empresa distinta de la que explote el trozo de Murcia á Alcantarilla, se le deberá fijar como punto de partida esta capital, y no dicho último pueblo.

Líneas de Calasparra, en la de Albacete á Cartagena, por Caravaca y Lorca á Granada, Linares, Javalquinto ó Mengívar.

Estas líneas no difieren de las anteriores más que en que el trozo de Murcia á Lorca se propone sea reemplazado por el de Calasparra (estacion del ferro-carril de Albacete á Murcia, situada á 75 kilómetros de la última capital), por Caravaca, á Lorca. Es evidente que este camino nunca podria tener la importancia del otro, habiéndolo sólo mencionado para no alterar el sistema que se ha impuesto la Comision, de ocuparse en el exámen de todas las vias que se reclaman.

Línea de Lorca á Águilas.

Se motiva en intereses puramente locales. No puede formar parte del plan.

Modificaciones en el tronco principal del Mediodía.

Dos son las que se discuten en la informacion, una referente al empalme en Sevilla de los ferro-carriles de Córdoba y Cádiz, y otra á que la línea, en las inmediaciones de Jerez, pase por la parte occidental de esta poblacion, con objeto de aproximar el trazado á Sanlúcar de Barrameda y acortar la distancia al Puerto de Santa María. Estas cuestiones, que en nada afectan al plan general de ferro-carriles, se dejan á la consideracion del Gobierno, que resolverá lo que juzgue oportuno.

Resúmen.

Las líneas que la Comision propone para completar la red del Mediodía y su enlace con la del Este, son:

De Mengíbar, por Jaen, á Almería.	243 kilómetros.	
De Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.	167	Sin incluir los 30 kilómetros aprovechables de la concesion del Thársis al Odiel.
De Osuna á la línea de Córdoba á Málaga. .	40	
De Huelva á la de Mérida á Sevilla. . . .	186	
De Murcia, por Lorca, Zújar y Guadix, á Granada..	270	Descontando los 40 kilómetros que tiene comunes con la de Jaen á Almería.
TOTAL.	906 kilómetros.	

RED DEL OESTE

Y SU ENLACE CON LAS DEL MEDIODÍA Y NORTE.

Zona en que más directamente ejerce su accion.

Se halla limitada por la línea que de Madrid se dirige á la frontera de Portugal, por Manzanares, Ciudad-Real y Badajoz, y por la que tambien desde Madrid va, por Avila y Medina del Campo, á Zamora, suponiéndola prolongada hácia Braganza; cerrando el espacio que pertenece á esta red la parte de frontera portuguesa que media entre la poblacion que se acaba de citar y la de Elvas, por donde penetra en el vecino reino la línea de Ciudad-Real.

Objeto.

Establecer las comunicaciones más importantes con Portugal, así como proporcionar á Extremadura y una gran parte de Castilla los necesarios elementos de transporte, y hacer posibles las relaciones de un considerable número de provincias del Norte con el Mediodía de España, son los objetos principales que han de tenerse presentes al determinar los ferro-carriles que deben completar la red en la region de que se trata.

Estado actual.

Las líneas radiales concedidas hasta ahora son dos: la primera recorre uno de los extremos de la zona, siguiendo la vertiente izquierda de la cuenca del Guadiana, desde Manzanares, por Ciudad-Real y Badajoz, hasta la frontera, donde enlaza con el camino portugués, que parte de Lisboa y continúa por Santarem, Abrantes, Assumar y Elvas; la segunda, cuya concesion se ha otorgado recientemente, arranca en Madrid, y por la Sagra y Torrijos, se dirige á Talavera de la Reina y Navalmoral de la Mata, terminando, por ahora, en Malpartida de Plasencia. Aquella se explota en la actualidad entre Manzanares y Veredas y entre Magacela y la frontera (1); el resto de su longitud se abrirá en breve al servicio público.

De la línea de Ciudad-Real se deriva el ramal, que se está construyendo, del Castillo de Almorchon á las minas de Espiel y Belmez, y el camino con-

(1) Toda esta línea quedó abierta al público en el año de 1866, segun puede verse en el Apéndice á la primera parte de esta Memoria.

cedido desde la estacion de Mérida á Sevilla, que establece el enlace de las redes del Oeste y Mediodía (1).

Finalmente, en la region que se examina está comprendido el pequeño tramway de la plaza del Progreso (Madrid) á la Dehesa de los Carabancheles, cuya ejecucion fué autorizada hace poco tiempo.

De lo dicho se desprende que con las líneas concedidas quedan enlazadas con la red las capitales de Ciudad-Real y Badajoz; pero ni aquellas sirven á Cáceres, ni establecen convenientemente nuestras comunicaciones con Portugal, ni permiten que la mayor parte de Extremadura pueda utilizar esta clase de vias para mejorar sus relaciones con el resto de España, ni facilitan, por último, el cambio de productos de muchas de las provincias del Norte y de Castilla con las del Mediodía, que sólo pueden comunicarse por las líneas que pasan por Madrid, ocasionando, de consiguiente, al tráfico un rodeo considerabilísimo.

Se pasará á discutir las veinte y una vias que en la informacion se defienden, con objeto de elegir entre ellas las que más cumplidamente satisfagan á las necesidades que se han apuntado.

Línea directa de Madrid á Lisboa.

No es preciso insistir en la gran importancia de esta línea, que es una de las que con más urgencia reclaman los intereses generales del país, ya porque establece una comunicacion internacional en extremo conveniente, ya porque sirve los intereses de una extensa y rica zona, privada hasta hoy de esta clase de vias.

Estando concedido, como se ha dicho, un ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia, claro es que, prolongándolo oportunamente, quedará realizado de una manera directa el enlace de Lisboa con nuestra Córte. Sólo se examinarán, pues, las soluciones propuestas, que tienen por punto comun á Malpartida, haciendo desde luego caso omiso de todas aquellas que se defendian en la hipótesis de que no llegára á concederse el camino de Madrid al referido pueblo. En su consecuencia, las direcciones que hay que discutir son las siguientes:

De Malpartida, por Cáceres y Alburquerque, á Badajoz.

De Malpartida, por los mismos puntos, á Assumar.

De Malpartida, por Cáceres y Valencia de Alcántara, á Crato.

De Malpartida, por Coria, á Abrántes.

La primera solucion empalmaria en Badajoz con el ferro-carril de Ciudad-Real.

La segunda penetraria en el vecino reino sin enlazar con la línea del Gua-

---

(1) La concesion del ferro-carril de Mérida á Sevilla caducó el año 1866, como resulta del Apéndice á la parte primera.

diana, empalmando con la portuguesa, en la estacion de Assumar, distante 54 kilómetros de Badajoz y 227 de Lisboa.

La tercera iria á unirse con el camino de Lisboa á Badajoz en Crato, punto situado á 82 kilómetros de esta capital y á 199 de aquella.

Finalmente, la cuarta entraria en el reino lusitano por las inmediaciones de Monfortinho, continuando hasta empalmar con la misma línea que las anteriores, en Abrántes, á 146 kilómetros de Badajoz y 135 de Lisboa.

Entre todas ellas se juzga preferible la última: primero, porque es la que completa una via internacional más corta, sin oponer dificultades de ejecucion, segun resulta de los reconocimientos practicados de órden del Gobierno; segundo, porque más distante del Guadiana que todas las demas vias, ejerce su accion en una zona propia, siendo, por lo tanto, la que ménos perjudica á la línea de Badajoz; tercero, porque bajo el punto de vista de la riqueza de la zona recorrida, no ofrece desventajas respecto á las otras, y cuarto, porque esta línea no sólo ha sido propuesta por una comision mixta de ingenieros portugueses y españoles, sino que además está ya hoy aprobada la parte portuguesa por la Junta consultiva de Caminos de aquel país. El único inconveniente que parece ofrecer la traza adoptada, es que aleja algun tanto de Lisboa á Cáceres y á algunos otros pueblos de su provincia; pero este obstáculo es de bien poca monta, si se atiende á que las vias de comunicacion más necesarias para dichas localidades, son las que desde las mismas se dirijan á Sevilla y á Madrid, las cuales, como se verá, quedan perfectamente establecidas con las líneas que se incluyen en el plan.

Del reconocimiento que se ha ejecutado resulta que el trazado de Malpartida á la frontera puede hacerse en condiciones técnicas y económicas muy aceptables, pasando por cerca de Galisteo, Monte Hermoso, Coria, Las Casillas, las inmediaciones de las Casas de Don Gomez y por entre Moraleja y Zarza la Mayor, atravesando la ribera de Hérjas, que sirve de límite á ambos reinos y entrando en Portugal por Monfortinho. El desarrollo de la parte española será de unos 82 kilómetros. En cuanto á la portuguesa, tampoco ofrecerá dificultades de ejecucion, pudiéndose llevar á Abrántes desde Monfortinho, por el S. de Idanha Nova y Castello-Branco, cruzando el Tajo en las Pôrtas de Rodão. Se calcula su longitud en 138 kilómetros.

Se terminará lo relativo á esta línea manifestando que, á pesar de todo lo expuesto, deberá subordinarse su ejecucion á lo que el Gobierno portugués determine, por más que parezca muy probable, en vista de las razones que se han apuntado, que éste conceda la línea de Abrántes á Monfortinho.

Línea de Torrijos ó Talavera á Toledo.

Con objeto de acortar las distancias de algunas provincias del Levante de España á Extremadura y Lisboa, así como con el de dar la debida prolongacion al ramal de Castillejo á Toledo, se proponen en la informacion dos fer-

ro-carriles que enlacen á esta capital respectivamente con Torrijos y Talavera de la Reina, puntos ambos de la línea concedida de Madrid á Malpartida. No se desconoce que la construccion de cualquiera de ellos ofreceria ventajas, sobre todo la del de Torrijos á Toledo, que sólo mediria 26 kilómetros de desarrollo; pero se juzga que los intereses generales, á que se trata de atender, no pueden compensar, por ahora, el elevado coste relativo del camino. No se dejará, sin embargo, de indicar en este lugar que, desde el trazado aprobado ya por la Sagra á Torrijos, tal vez fuese muy fácil derivar el ramal á Toledo ántes de cruzar el Guadarrama, resultando un trayecto mucho más corto que el indicado, lo que podrá tenerse presente en su dia.

Línea de Ávila á Talavera.

Esta línea arrancaria de Ávila, enlazando en Talavera con la de Madrid á Malpartida, despues de servir á varios pueblos del partido de Arenas. Destinada exclusivamente á mejorar las comunicaciones entre las provincias de Ávila y Toledo, y ofreciendo además grandísimas y acaso insuperables dificultades para salvar la divisoria de Tajo y Duero, no cabe duda de que no debe incluirse en el plan. Este ferro-carril pudiera tambien considerarse como enlace de las redes del Oeste y del Norte; pero es bien claro que, bajo este punto de vista, prestaria escasísimos servicios.

Enlace de la red del Oeste con la del Norte.

Esta union puede verificarse por medio de una gran línea que, arrancando en Mérida de la de Manzanares á Badajoz, y sirviendo á Cáceres, termine en Salamanca, Zamora ó Ávila. Tres son las direcciones que en la informacion se proponen:

De Mérida, por Cáceres, Béjar y Salamanca, directamente á Zamora.

De Mérida, por los mismos puntos y Ledesma, á Zamora.

De Béjar á Ávila. (Esta última supone construido el ferro-carril de Mérida á Béjar.)

En realidad sólo hay dos soluciones distintas, pues la primera y la segunda no difieren sino en el trazado de la parte comprendida entre Salamanca y Zamora, que unos desean se haga directo, al paso que otros defienden se desvie algun tanto para pasar por Ledesma.

La importancia del camino de Mérida á Zamora no puede ponerse en duda. En efecto, además de servir á Cáceres, capital de provincia que no está aun enlazada con la red, será utilizado por el tráfico que ocasiona el cambio de productos de gran parte de Andalucía y toda Extremadura con las provincias de Castilla, Astúrias, Galicia, etc.; movimiento que sin duda adquirirá gran desarrollo, por la poca analogía que existe entre los frutos de unas y otras regiones; facilitará las relaciones con Lisboa y una notable zona de Portugal, no sólo de un crecido número de provincias españolas, sino de toda Europa; y finalmente, marchando el camino paralelo á la frontera, no hay para qué insistir en el interés que presentará política y estratégica-

mente considerado. Y á todo lo dicho, que se refiere á intereses generales, hay que añadir la utilidad de la línea, por lo mucho que fomentará la riqueza agrícola y fabril de las feraces é industriosas localidades que recorre.

En cuanto al ferro-carril de Mérida á Ávila, por Cáceres y Béjar (defendido sólo por la provincia de Ávila y por algunos pueblos de la de Salamanca, que reclaman al mismo tiempo el camino de Béjar á Zamora), serviria tambien á Cáceres y satisfaria, hasta cierto punto, á algunas de las necesidades que la línea de Mérida á Zamora está llamada á cubrir. La Comision, sin embargo, no vacila en asegurar que los intereses del país quedarian peor servidos, favoreciéndose sólo cumplidamente los de ciertas localidades, como Béjar, Candelario y Piedrahita, y sobre todo los particulares de la compañía de los ferro-carriles del Norte de España. Segun resulta de la informacion, el comercio entre los pueblos últimamente citados y algunos otros no deja de ser activo; atendiendo á esta circunstancia y á la de que el ramal de Béjar á Ávila no carece en sí de interés, como queda consignado, la Comision indicó, al tratar de la red del Norte, que podrá llevarse á cabo en el porvenir, pero de ninguna manera cree que deba incluirse en el plan, ni mucho ménos reemplazar al trozo de Béjar á Zamora, máxime cuando el de esta capital á Salamanca no puede suprimirse, por las razones que más adelante se expondrán. Para el ramal de Ávila á Béjar se ha formado un proyecto, haciendo arrancar el trazado de la línea del Norte, dos kilómetros ántes de llegar á aquella capital; el desarrollo del camino resulta ser de 107 kilómetros, y la obra más notable que exigiria la construccion es un túnel de 3,795 metros de longitud, destinado á salvar la divisoria de los rios Tórmes y Cuerpo de Hombre.

La Comision, en vista de todo lo que antecede, cree deber aceptar la línea de Mérida á Zamora, que, dicho sea de paso, es una de las pocas que resultan de la informacion apoyadas unánimemente por las autoridades, corporaciones y particulares de las provincias que recorre. Resta fijar su direccion; Cáceres debe ser desde luego punto forzado de paso, toda vez que uno de los objetos del camino es servir á esa capital; tambien conviene que Béjar y Salamanca puedan utilizar la via, atendiendo á la importancia de dichas poblaciones y á que para conseguirlo no necesita desviarse sensiblemente la traza. No está en el mismo caso Ledesma, que si se quiere quede atendida, ocasionará un rodeo de algunos kilómetros en el trayecto de Salamanca á Zamora; á pesar de este inconveniente, es fácil sea ventajoso llevar el trazado por Ledesma: primero, porque así se favorecerán las comunicaciones de Zamora con Portugal, á causa de incluirse en el plan la línea de Salamanca á la Fregeneda, que acaso convendrá tambien que pase por Ledesma; segundo, porque, en último resultado, se disminuirá con la solucion indicada

el número de kilómetros de líneas nuevas, en razon á que el trozo que medie entre la última poblacion nombrada y Salamanca pertenecerá á la vez á la línea que penetre en Portugal por la Fregeneda y á la gran transversal que se discute; tercero, porque el aumento de desarrollo á que dará lugar en esta línea, es insignificante respecto á su longitud total, y cuarto, porque de este modo quedará mejor servida la provincia de Salamanca, y enlazada con la red Ledesma, poblacion de alguna importancia y cuyos baños medicinales son bastante concurridos. El Gobierno, sin embargo, con mayor copia de datos, aceptará la solucion más conveniente.

Entre Mérida y Cáceres se han hecho dos estudios; del practicado últimamente resulta que la longitud del camino será de unos 70 kilómetros; de Cáceres á Salamanca mediarán 237, segun se desprende de los proyectos redactados; y finalmente, desde esta capital á Zamora existiria una distancia de 69 kilómetros por el trazado directo, cifra que se elevaria hasta 78, para tener en cuenta el rodeo que producirá el paso por Ledesma, caso que se adopte esa direccion. En resúmen, el ferro-caril de Mérida, por Cáceres, Béjar, Salamanca y Ledesma, á Zamora, contará un desarrollo de unos 385 kilómetros, algunos de los cuales presentarán sin duda dificultades técnicas, sí bien no de primer órden. Se manifestará, por último, que esta transversal podrá enlazar con la línea directa de Madrid á Lisboa, en las inmediaciones de Malpartida, y por consiguiente, será la que establezca, en union con la de Madrid á Malpartida, la comunicacion de la Córte con Cáceres.

Línea de Torrejoncillo, en la de Malpartida á Cáceres, por Coria y Moraleja, á la de Oporto.

La parte española de la línea que se apoya, está comprendida en la directa, que se incluye en el plan, de Malpartida á Lisboa; en cuanto á su prolongacion á Oporto ó al ferro-carril de Oporto, ni se ha examinado por la Comision mixta de Ingenieros de ambos países, ni se cree ofreciese ventajas su construccion. En todo caso, claro es que el resolver este asunto no compete al gobierno español.

Línea de la de Salamanca á Zamora á la frontera de Portugal.

La conveniencia de enlazar con el N. de Portugal á Salamanca, Zamora y el centro de España está reconocida y comprobada por el tráfico ya establecido en dicha direccion, como lo demuestran patentemente los productos que rinden las aduanas situadas en esa parte de la frontera. Y esta circunstancia indujo á la Comision á decir, al comparar la línea de Béjar á Avila con la de la misma poblacion á Zamora, que no podria prescindirse de construir el trozo de ferro-carril de la última capital á Salamanca: es evidente, en efecto, que si ambas provincias han de quedar enlazadas con el N. de Portugal, en vez de llevar á cabo dos líneas distintas, que penetren en la nacion vecina y partan respectivamente de Salamanca y Zamora, convendrá, atendiendo á la proximidad de estas capitales, enlazarlas por una via férrea, de uno de cuyos puntos se derive un solo ferro-carril que cruce la frontera.

Las diferentes soluciones propuestas en la informacion son las siguientes:

De Salamanca á la frontera de Portugal, aproximándose lo posible á la sierra de Gata.

De Salamanca á Aldea del Obispo.

De la línea directa de Salamanca á Zamora, á entrar en Portugal por Fermoselle.

De Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda.

De Zamora directamente á la Fregeneda.

De Zamora á Braganza.

La primera, la tercera y la sexta deben desde luego desecharse, porque, segun resulta de los informes facultativos, no tienen prolongacion conveniente en el vecino reino. La quinta tampoco es aceptable, porque sólo satisfaria cumplidamente á las necesidades de Zamora.

Entre las dos restantes no queda duda alguna de que procede rechazar la de Aldea del Obispo, porque aumenta la distancia al N. de Portugal, y si bien parece que facilita las comunicaciones con el centro de ese país, hay que tener en cuenta que las líneas de Salamanca á Malpartida, y de ese punto á Abrántes, acortando más que aquella las distancias, serian naturalmente las preferidas por el tráfico. En concepto, pues, de la Comision, la línea internacional debe dirigirse á la Fregeneda, consiguiendo así acercar á Oporto una considerable zona, cuyas exportaciones se vienen haciendo por esa plaza. Proponiéndose, si se juzga ser conveniente, que el camino de Salamanca á Zamora pase por Ledesma, claro es que el ferro-carril de que se trata deberá partir de la última ciudad, lográndose de esa manera, no sólo servir igualmente bien á las provincias de Zamora y Salamanca, sino realizar un importante ahorro en la construccion, segun se ha indicado ya al hablar de la transversal bético-extremeño-castellana. La parte de línea que habrá de construirse entre Salamanca y la Fregeneda, será pues, sólo la de Ledesma á dicho punto, caso de que el Gobierno de S. M. adopte esta solucion.

La línea de la Fregeneda deberá enlazar con otra portuguesa que desde Oporto se dirija á Barca de Alba, siguiendo la cuenca del Duero. En Portugal se han hecho estudios desde Oporto hasta Régoa, importante centro vinatero; desde este punto hasta Barca de Alba no se ha formado proyecto alguno, pero de los reconocimientos practicados resulta que esta seccion se halla en condiciones casi idénticas á la primera: ambas reunidas medirán un desarrollo de unos 200 kilómetros, y su coste será elevado, por la naturaleza del terreno que atraviesan. El rio Agreda, que sirve de frontera, podrá cruzarse con un viaducto de 30 á 40 metros de altura. Para continuar la línea por el interior de España se presenta la dificultad de salvar el desnivel que existe entre las aguas del Duero y la meseta en que está si-

tuada la provincia de Salamanca, pues la Fregeneda se halla á unos 400 metros sobre Barca de Alba y á una distancia de 9 kilómetros; este obstáculo puede salvarse, en concepto de la Comision mixta de Ingenieros ya citada, subiendo por el Duero hasta llegar al Yéltes, continuando por éste para elevarse á la alta meseta hácia Vitigudino, y siguiendo ya á Ledesma sin entorpecimiento de ninguna especie. Adoptando este trazado, se calcula la longitud del camino, en la parte española, en 90 kilómetros.

La Comision, á pesar de que incluye esta línea en el plan, debe hacer presente que su realizacion no tendrá carácter de urgencia hasta que las obras del ferro-carril de Oporto á la Fregeneda, cuyo coste será bastante crecido, estén suficientemente adelantadas. Convendrá, pues, que el Gobierno de S. M. no autorice la ejecucion del camino, ínterin no hayan adquirido gran desarrollo los trabajos en la nacion portuguesa.

Igualmente se hará constar que aun cuando la línea de Aldea del Obispo quede reducida á tener tan sólo un interés local, el Gobierno español podria autorizar su ejecucion, en el caso de que el lusitano llevase á cabo el difícil camino de Coimbra (estacion del ferro-carril de Lisboa á Oporto, situada á 115 kilómetros del último punto) á la conocida plaza fuerte de Almeida, con el cual habria de enlazar el que se examina. La longitud de la línea entre Coimbra y Almeida se calcula en 180 kilómetros; los 9 que median desde la última poblacion á Aldea del Obispo se salvarian sin dificultad, pudiendo atravesar el rio fronterizo, Turones, por un ponton de poca importancia. Desde Aldea del Obispo á Salamanca se ha verificado un estudio, del que resulta ser la distancia entre ambos puntos de 110 kilómetros; hay que advertir, sin embargo, que con ese trazado se deja á Ciudad Rodrigo á 14 kilómetros de la via, en línea recta, pareciendo natural, caso de ejecutarse esta nueva comunicacion internacional, que se varie la traza, con objeto de acercarla á aquella poblacion, aun cuando sea á costa de aumentar el desarrollo en 20 ó 30 kilómetros.

Línea de Cáceres, por Trujillo, á Logrosan.

Este ferro-carril, propuesto tambien en la informacion, serviria principalmente para favorecer la localidad de Trujillo y la explotacion de la fosforita de Logrosan. El primer objeto está suficientemente satisfecho con la carretera de primer órden que enlaza á Trujillo con Cáceres, y respecto al segundo, refiriéndose al fomento de la minería, el Gobierno resolverá lo que juzgue más oportuno. La Comision se limitará á indicar que la extraccion de la fosforita pudiera tal vez verificarse, con menores sacrificios, construyendo una via, de la especie que se creyese conveniente, que enlazára con la red, no en Cáceres, sino en un punto á propósito del ferro-carril de Manzanares á Badajoz, que se encuentra mucho más próximo á Logrosan.

Líneas de Badajoz á Almendralejo ó Fregenal; y de Los Santos á la frontera de Portugal.

Se propone en varios dictámenes un ferro-carril que parta de Badajoz y termine en Fregenal, punto de la línea de Huelva á Los Santos, pasando por las inmediaciones de Olivenza, Barcarota y Jerez de los Caballeros. Su longitud sería de unos 80 kilómetros, y se motiva en la conveniencia de servir á una de las zonas más ricas de Extremadura, y en acortar la distancia entre Lisboa y Huelva. Una sola corporacion defiende que termine en Almendralejo, en vez de en Fregenal, por ser aquella poblacion el centro de la tierra de Barros. Es evidente que ninguna de las dos líneas puede tener cabida en el plan, toda vez que la única razon de interés general que en su apoyo se aduce, es la de acortar la distancia entre Huelva y Lisboa, argumento que cae por su base despues de haber aceptado el ferro-carril de Huelva á Beja, que constituirá la comunicacion más directa entre esta capital y la de la nacion vecina; además, tanto Almendralejo como Fregenal, quedarán perfectamente servidos con la línea ya concedida de Mérida á Sevilla, que pasa por aquel punto, y con la que se propone de Huelva á la anterior, cuyo trazado se acercará bastante, no sólo á la citada poblacion de Fregenal, sino tambien á Jerez de los Caballeros.

En cuanto al camino de Los Santos á la frontera, enlazaria con la prolongacion del construido de Barreiros á Evora. La línea completa tendria un desarrollo de 158 kilómetros, correspondiendo 97 á España; su importancia seria escasa, porque los beneficios que pudiera reportar se reducen á la mayor facilidad que tendrian para dar salida á sus productos los distritos de Jerez de los Caballeros y Evora. No es presumible que el cambio de producciones entre estas dos zonas bastase para alimentar á la línea, pues aunque ambas son ricas, sus frutos son idénticos y sus salidas naturales, Lisboa para el distrito portugués, y Sevilla ó Huelva para el español.

Línea de Belmez á Fuente del Arco, en la de Mérida á Sevilla.

No parece probable que la explotacion de los carbones de Belmez exija la construccion de este ferro-carril, además de los dos que, con el mismo objeto, están ya concedidos. Sin embargo, por el fin especial á que el camino se dedica, la Administracion, en vista de todos los datos necesarios, dará á este asunto la solucion que juzgue más acertada, teniendo sobre todo en cuenta que esta línea debe combinarse con la de Huelva á Zafra ó Fuente del Arco, porque facilitaria el surtido de carbones al establecimiento de Riotinto y la salida de éstos por Huelva con mucho ménos trasporte que por Sevilla ó Cádiz.

Observaciones sobre la línea de Mérida á Sevilla.

La Comision no terminará lo relativo á la red del Oeste sin indicar que en los documentos consultados aparece la cuestion del empalme de dicha línea con el tronco principal del Mediodía; asunto que no conceptúa de su competencia, y sobre el que el Gobierno decidirá lo que crea más justo. Se manifiesta tambien la paralizacion que se nota en las obras de tan importante lí-

nea; estado que irroga graves perjuicios al país, por cuyo motivo se ha considerado imprescindible poner en conocimiento de la Superioridad las justificadas reclamaciones que obran en la informacion (1).

Resúmen.

Las líneas que se incluyen en el plan para completar la red del Oeste y su enlace con las del Mediodía y Norte, son las siguientes:

De Malpartida, por Coria, á la frontera de Portugal.	82 kilómetros.
De Mérida, por Cáceres, Béjar y Salamanca, á Zamora.	385
De Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda. .	90
TOTAL.	557 kilómetros.

(1) Segun se ha manifestado ya en una de las notas anteriores, esta concesion caducó en 1866.

RED DEL NOROESTE

Y SU ENLACE CON LA DEL NORTE.

Zona en que más directamente ejerce su accion.

Se halla limitada por un lado por las líneas de Madrid á Santander y Medina del Campo á Zamora, y por otro, por la frontera de Portugal entre Braganza y Tuy, y por la costa, desde la desembocadura del Miño hasta la segunda de las capitales nombradas.

Objeto.

Además de satisfacer á las condiciones de dar salida por los puertos del litoral que comprende, á las producciones de las provincias de Galicia, Astúrias y algunas de las de Castilla, y de enlazar á esta zona con el centro de España, tienen tambien por objeto las líneas que se van á considerar, poner en comunicacion á las expresadas localidades con las de Oriente y Mediodía y con las naciones limítrofes.

Estado actual.

El tronco principal del Noroeste arranca en Palencia del del Norte, y se dirige á la Coruña, por Leon, Astorga, Ponferrada, Quiroga, Monforte, Lugo y Betanzos; está en explotacion el trozo de Palencia á Astorga, y concedido el resto. De este ferro-carril se derivan dos ramales de primer órden; el de Leon á Oviedo y Gijon, ya subastado, y el de Monforte á Vigo por Orense, del cual sólo resta conceder la pequeña seccion de Monforte ú otro punto conveniente á Orense. Existe además un camino en explotacion desde Gijon á las minas de Sama de Langreo, y otro que se está construyendo en Galicia, de Santiago al Carril.

La red actual sirve, pues, á cuatro capitales de provincia, que son: Leon, Lugo, la Coruña y Oviedo, siendo Orense y Pontevedra las únicas de esta zona que no cuentan con caminos concedidos para su union con el centro. Una vez ligadas á la red ambas poblaciones, quedarán atendidas las principales necesidades de la region que se examina; pero todavía habrá que satisfacer algunas más, que aunque de un órden secundario, son muy atendibles, como sucesivamente se irá demostrando.

La Comision pasará á discutir las cuarenta y cuatro líneas que en la informacion se solicitan, con objeto de determinar entre ellas las más convenientes para servir de complemento á las ya concedidas.

Línea del tronco principal á Orense.

Esta línea, para cuya concesion está autorizado el Gobierno, es indudablemente de gran importancia, pues entre sus diferentes objetos tiene el de enlazar á Orense y Vigo con el interior de la Península. Las direcciones que para la misma se proponen son las siguientes:

De Montefurado, en el tronco principal, á Orense.

De Barja, en el mismo tronco, á Orense.

De la confluencia del Sil con el Cabe, en el tronco modificado, á Orense.

De Monforte, en el tronco principal, á Orense.

De Monforte, en el mismo tronco modificado, á Orense.

De la confluencia del Sil y del Miño (los Peares), en el tronco principal modificado, á Orense.

De Lugo, en el tronco principal, á Orense.

De estas siete soluciones, la primera, segunda, cuarta y séptima no suponen modificacion alguna en el tronco principal, pero ninguna de ellas es completamente aceptable. En efecto, partiendo de Montefurado el ferro-carril de Orense, éste y el de la Coruña marcharian sumamente próximos en una considerable longitud, y se aumentaria el desarrollo de línea de nueva construccion, respecto al empalme en Monforte; en cambio de estos inconvenientes, la única ventaja obtenida seria la de acortar en algunos kilómetros la distancia de Vigo al centro. El enlace en Barja, punto situado entre Monforte y Montefurado, presentaria, si bien en menor escala, idénticas desventajas que el que se acaba de examinar. La derivacion en Monforte, sin modificar el tronco, no establece la union de Vigo con la red, en condiciones tan satisfactorias como es dable verificarla. Por último, el empalme en Lugo es á todas luces inadmisible, no sólo porque alarga la longitud del camino, sino porque tanto Orense como Vigo quedarian en pésima situacion para sus comunicaciones con Madrid y las provincias centrales.

De los tres trazados que suponen modificado el tronco principal, procede desde luego desechar el que lleva consigo la condicion de que los caminos de Orense y la Coruña marchen juntos hasta la confluencia del Sil y del Miño, subiendo despues la segunda via hasta Lugo, por la cuenca del último rio, puesto que, sin ventaja alguna, se aumentaria no poco el desarrollo del tronco.

La separacion de ambos ferro-carriles en la confluencia del Sil y del Cabe perjudicaria tambien á la Coruña, aumentando en algunos kilómetros la longitud del camino, que debe terminar en este puerto.

Finalmente, la solucion de derivar en Monforte el ramal á Orense, despues de modificar la línea principal entre Quiroga y dicho punto de empalme, parece la más conveniente. Resulta, en efecto, de los reconocimientos facultativos practicados por un ingeniero del Gobierno, que si en vez de seguir la márgen del Sil, como en el proyecto aprobado, se cruza la divisoria de este rio y del Lor, entre los arroyos de Nocedo y Rio Mayor, continuando despues por la orilla izquierda del Lor y salvando esta corriente en la confrontacion del paso de la divisoria de sus aguas y de las del Cabe, se consigue economizar en el trayecto de Quiroga á Monforte, más de 20.500 metros. Esta modificacion parece tanto más natural, cuanto que, segun manifiesta en su informe el ya citado ingeniero, no sólo se acortan en la longitud que se acaba de expresar las distancias á Vigo y á la Coruña, sino que la línea principal resultará en mejores condiciones técnicas y económicas que la aprobada: primero, porque se disminuirá la longitud de túneles y el número de obras de fábrica importantes, y segundo, porque en vez de correr la línea paralelamente al thalweg del Sil, constituyendo un desfiladero sobre su estéril márgen derecha, cruzaria una zona rica en minerales de hierro, maderas, mármoles, etc. Realizada esta variacion no queda duda de que el enlace de los dos ferro-carriles debe llevarse á cabo en Monforte ó sus inmediaciones, pues la principal razon que se aduce para apoyar las demás uniones discutibles, consiste en acortar en unos 20 kilómetros la distancia á Vigo, objeto que se conseguirá de otro modo, facilicitando, al propio tiempo, la comunicacion de la Coruña con el centro.

Tambien se desprende del reconocimiento oficial que, en la hipótesis de que no se introduzca la variacion importante de que se acaba de hablar, en la línea de Ponferrada á la Coruña, el empalme más conveniente de ésta con la de Vigo podria establecerse próximo á la aldea de Naz, situada cerca de la divisoria de dos pequeños afluentes de la izquierda del Cabe. Admitida esta solucion, que modifica ligeramente la traza, despues de salvar el tronco principal la divisoria de dicho rio y del Sil, se prolongaria en direccion casi paralela á la de este último, bifurcándose en el punto indicado y siguiendo por las cercanías de Millan, Sober, Refojo, Posada y San Estéban, tocando en Villandrid y Castroseiro, y confundiéndose, por último, con la traza aprobada en el barranco de Inchain. A partir de Naz, la línea que conduciria á Orense, cruzaria los pequeños valles de San Martin y San Estéban de Anllo; salvaria el arroyo de Terreira, por Castinandi, y cruzando la divisoria del Cadeiras y del Cabe, ocuparia definitivamente la márgen izquierda de éste, llegando, por último, á la confluencia del Cabe y el Sil. Con los trazados que se acaban de describir se acortaria la distancia á Vigo en 18 kilómetros, respecto á la que resultaria de verificar la derivacion en Monforte,

conservando para el tronco la traza aprobada; en cambio, el trayecto á la Coruña se alargaria en 1.500 metros.

De todo lo dicho se deduce que la solucion más conveniente es, segun resulta de los trabajos que la Comision ha podido tener á la vista, la de hacer el empalme en Monforte, modificando el trazado de la línea de la Coruña, entre el mismo punto y Quiroga. A pesar de lo expuesto, el Gobiorno de S. M. debe quedar facultado para adoptar la direccion indicada ú otra cualquiera que se viese más adelante que ofrecia mayores ventajas.

Se calcula la longitud de la línea de Monforte á Orense en 44 kilómetros, cifra que en realidad deberia reducirse á 24 de línea nueva, puesto que, segun se ha indicado, con la modificaeion propuesta pueden econonomizarse cerca de 21 kilómetros en el desarrollo del tronco principal, y, por lo tanto, la construccion de igual longitud, que está ya concedida. Se conservará, sin embargo, el desarrollo de 44 kilómetros, por si no se aceptase la variacion de trazado en la via de la Coruña.

Ramal á Rivadeo.

La Comision opina que un ferro-carril que, partiendo del tronco principal del Noroeste, se dirija al puerto de Rivadeo, si bien de no inmediata urgencia, debe figurar en el plan. Se funda en la utilidad de dar á la provincia de Lugo y á alguna otra zona de Galicia un puerto de exportacion, completando al propio tiempo la red gallega. Si á estas razones se añade: primero, que Rivadeo tiene excelentes condiciones para puerto de refugio, que es capital de provincia marítima y uno de los puntos de España que cuentan con mayor matrícula; segundo, que el ferro-carril de que se trata, no sólo fomentará la industria en la poblada zona que debe recorrer, sino que ya actualmente recibiria bastante movimiento de todas las pesquerías de la provincia de Lugo, de los frutos que en ella se producen, y de la importante fábrica de Sargadelos; y tercero, que en virtud de un acuerdo solemne de la Diputacion provincial, aprobado por el Gobierno de S. M., está comprometida la citada provincia á contribuir con dos millones de escudos á la ejecucion de este camino, se comprenderá que el interés que presenta esta comunicacion férrea es mayor del que á primera vista aparece.

Podria objetarse, sin embargo, que la provincia de Lugo tiene ya salida al mar por el ferro-carril de la Coruña; pero debe observarse que de esta línea sólo puede aprovecharse una parte de aquella demarcacion, quedando desatendida por completo la que es precisamente más rica, la en que se encuentran los valles de Lorenzana y del Oro.

Las direcciones que en la informacion se proponen para este camino son las siguientes:

De Lugo directamente á Rivadeo.

De Lugo á Rivadeo, aproximándose á Mondoñedo.

De Baamonde, en el tronco principal, por Villalba y Mondoñedo, á Rivadeo.

La Comision no posee suficientes datos para hacer la eleccion definitiva entre estas tres trazas, y la deja, por consiguiente, á la iniciativa del Gobierno, que resolverá lo que juzgue más oportuno, en vista de la importancia de las localidades atravesadas, de los gastos de construccion que cada trazado exija, y del que definitivamente se adopte para otras líneas que puedan estar relacionadas con ésta.

Se fijará la longitud del camino en 105 kilómetros, desarrollo que corresponde á un estudio hecho por particulares desde Lugo á Rivadeo, tocando en Otero de Rey y Mondoñedo, aproximándose á Villanueva de Lorenzana, y siguiendo despues por Espiñeira y la costa hasta el citado punto. En la ejecucion no se encontrarán dificultades técnicas de grande importancia.

Ramal al Ferrol.

La necesidad de enlazar con la red al Ferrol, capital de uno de los tres departamentos marítimos de España, no puede ponerse en duda. Dos son las soluciones, realmente distintas, que se proponen en la informacion, para este fin, á saber:

De Begonte, en el tronco principal, al Ferrol.

De Betanzos, en el mismo tronco, al Ferrol, por Puentedeume.

Entre estas dos direcciones parece más conveniente, á primera vista, la última, porque favorece las frecuentísimas relaciones del Ferrol con la Coruña, y si bien alarga en unos 28 kilómetros el trayecto á Madrid desde aquel puerto, respecto al que resultaria verificando el empalme en Begonte (punto situado entre la Coruña y Lugo, á 28 kilómetros de esta capital), hay que tener en cuenta que el movimiento establecido entre el Ferrol y la Córte no es muy activo, y que el alargamiento será, en último resultado, una fraccion muy pequeña de la distancia total. A pesar de lo que antecede, atendiendo la Comision á la circunstancia de que esta línea ha de ser estratégica, cree que no procede fijar definitivamente su punto de empalme con la de la Coruña, hasta que detenidos estudios determinen cuál es el que mejor satisface á las condiciones militares de este ramal. Tambien será preciso aguardar á que se halle adoptado el trazado definitivo de la línea de la Coruña, que, segun parece, ha de sufrir notables modificaciones en las cercanías de Betanzos.

Se ha redactado un proyecto derivando el ferro-carril del lugar de Montellos, á 2 kilómetros de Betanzos. El trazado da un largo rodeo para bajar á la costa, al N. de la última poblacion; despues, por las feligresías de Soúto y Viñas, muy inmediato á la carretera, llega al Puente do Porco, y por las del Miño y Pérbes, acercándose á la orilla del mar, se dirige á la villa de Puentedeume, cruzando su ria; continúa desarrollándose el camino por la

península que separa las rias de Ares y el Ferrol, para evitar considerables desniveles, y por cerca de la feligresía de Camóuco llega á la costa de la segunda, siguiéndola por Mañinos y Perlío, hasta tocar en Neda, donde cruza el rio Jubia, y despues, próximo á las feligresías del mismo nombre, de Santa Cecilia de Trasancos y Villar, llega al Ferrol, marchando otra vez inmediato á la carretera. El desarrollo de la línea, con arreglo á esta traza, seria de unos 50 kilómetros.

Si se eligiese á Begonte para orígen de la línea, podria ésta arrancar del tronco principal, ántes de cruzar el rio Ladra, para llegar por sus orillas á Villalba, continuando sin alejarse mucho de la actual carretera, y aproximándose á Cabreiros, Recemel, Serés de las Somozas, Moeche, Lamas, San Saturnino, Pedrosos, Naron, Jubia, Trasancos y Villar, hasta llegar al Ferrol. La longitud de este camino seria naturalmente mayor que la del que se derivase del tronco en Betanzos ó sus inmediaciones; pero debe observarse que si bien es verdad que tal vez el desarrollo se elevase hasta 84 kilómetros, adoptándose el empalme en Begonte, este ferro-carril y el de Rivadeo podrian sin inconveniente tener comun la parte comprendida entre la línea principal y Villalba, lo cual aminora en unos 15 kilómetros la diferencia que aparece entre las longitudes de los dos caminos descritos para servir al Ferrol.

La Comision adoptará para el ramal de que se trata el desarrollo de 50 kilómetros.

Línea de la Coruña á Santiago.

Esta línea, propuesta, no sólo con el objeto de completar la formada por la de Santiago al Carril, ya concedida, y la que se incluye en el plan, de Vigo á empalmar con esta última, sino con el de poner en comunicacion á los puertos de Vigo y la Coruña y facilitar las relaciones de una gran parte de Galicia con Portugal, cree la Comision que debe ser una de las que constituyan la red de los ferro-carriles españoles. Las direcciones que para la misma se apoyan son las siguientes:

De Cela, en el tronco principal, por Ordenes, á Santiago.

De la Coruña (Cambre) directamente á Santiago.

De la Coruña, por la parte occidental de su provincia (país de Bergantiños) á Santiago.

Las dos primeras soluciones no difieren en realidad, pues Cela y Cambre son puntos ambos del tronco principal, que se hallan muy próximos y no distantes de la Coruña.

Entre dirigirse á Santiago por Ordenes ó por el país de Bergantiños, parece preferible lo primero, porque se acorta considerablemente la longitud de la línea y no aparece diferencia notable entre ambos trazados, respecto á la riqueza y poblacion de la zona recorrida. Sin embargo, la Comision no tiene

suficientes datos para resolver este asunto, sobre el cual determinará en su dia el Gobierno de S. M. lo que considere más conveniente.

Si se adopta la primera solucion, desde Santiago podria dirigirse el trazado á salvar la divisoria del Ulla y el Tambre, atravesando despues este rio y pasando próximo á las feligresías de Enfesta y Marantes; volveria á subir por las laderas del Lengulle para vencer la divisoria de las aguas de esta corriente y de las del Mero y, pasando inmediato á las parroquias de Oroso, Trasmonte y Montaos, cruzaria por el puente Guindibó, acercándose en seguida á Ordenes, Leira y Ardemil. En la bajada habria que faldear por el valle del arroyo Márces, pasando cerca de las feligresías de Cereceda, Encróbas, Quembre, Paleo, Tabeayo, Andeiro y Brejo, hasta empalmar con el trazado del ferro-carril de la Coruña en Cela ó Cambre, localidades situadas ya en las orillas del Mero. El desarrollo desde Santiago mediria unos 68 kilómetros; pero conviene advertir que, como es probable que sufra importantes modificaciones el trazado del ferro-carril de la Coruña en la parte ya próxima á esta capital, podrán variar los puntos de empalme y la direccion del camino que se discute, en sus últimas secciones.

En cuanto al trazado por la parte occidental de la provincia de la Coruña, solamente defendido por una corporacion, no puede detallarse, por falta de estudios. Sólo se dirá, refiriéndose al informe en que se apoya, que podria favorecer á los partidos judiciales de Carballo, Corcubion, Muros, Noya y Negreira y serviria á los baños minerales de Arteijo y á las fábricas de barro cocido de Buño. Su desarrollo sería, segun queda manifestado, bastante superior al del ferro-carril que pasase por Ordenes; pero la Comision aceptará, sin embargo, para la línea de la Coruña á Santiago la longitud de 68 kilómetros, por considerar más probable que se adopte para el camino la direccion á que esta cifra corresponde, tanto porque el trayecto resultará más corto, cuanto porque las dificultades de ejecucion serán menores que las que ofreceria el trazado por el país de Bergantiños.

Línea de Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Padron ó al Carril.

El trozo de Vigo á Pontevedra está perfectamente motivado por la necesidad de unir con la red á esta capital de provincia. La seccion de Pontevedra á empalmar con el ferro-carril de Santiago, cree la Comision que debe tambien incluirse en el plan, por la conveniencia de ligar con tan corto desarrollo dicha via férrea á la de Vigo, facilitando el transporte á este importante puerto, de los frutos de una extensa y productora zona. Para la línea completa se apoyan en la informacion dos direcciones generales, que son :

De Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Padron.

De Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Carril (varios trazados).

La parte comprendida entre Vigo y Pontevedra, comun á ambas direcciones, no ofreceria dificultades de ejecucion. Segun los estudios que se han

practicado, parece probable que el trazado pueda arrancar en Redondela del ferro-carril de Orense á Vigo, y dirigirse á este puerto, sin separarse demasiado de la carretera que va á Pontevedra. La longitud de la línea puede calcularse en 21 kilómetros.

En cuanto á su continuacion hasta el camino de Santiago, parece preferible que empalme en el Carril á que lo verifique en el Padron, porque esta última traza alargaria el desarrollo de la línea nueva, la cual serviria en parte á los mismos intereses que el ferro-carril compostelano. Sin embargo, la eleccion definitiva se deja al cuidado del Gobierno, que decidirá este asunto en vista de los estudios que se practiquen.

Entre Pontevedra y el Carril pueden seguirse dos direcciones, una por Rubianes y otra por Cambados. La primera no ofreceria dificultades de ejecucion, exigiendo sólo una obra de fábrica de alguna importancia, un puente sobre el Húmia. La segunda, sin presentar grandes obstáculos, tendria un coste algo mayor, porque la travesía de Villagarcía reclamaria una obra importante para el paso de su rio, é inmediatamente despues un túnel de pequeña longitud ó una trinchera de consideracion, además del difícil paso del Húmia, que tendria que salvarse por cerca de su desembocadura. En vista de estas circunstancias, de que el primer trazado medirá unos 30 kilómetros y el segundo 38 ó 40, y de que, bajo el punto de vista de las localidades á que cada uno favorece, no es presumible que haya grandes diferencias, tanto por las condiciones generales del país, como por la proximidad de ambas zonas y la identidad de sus elementos de desarrollo y cultivo, la Comision se inclina á dar la preferencia á la traza que se dirige por Rubianes.

Si se optase por el empalme en el Padron, el camino serviria al fértil valle de Caldas de Reyes y á las feligresías de Santa María de Alba, Cerponzones, Portela, Agudelo, Baliñas, Barro, Briallo, Arcos de Condesa, Caldas, Veemil, Carracedo, Siete Coros, Janza y Requeijo. La longitud sería de unos 40 kilómetros y la obra más importante un túnel de bastante longitud y carga, para salvar la divisoria de Valga.

De todo lo dicho se desprende que parece probable que la direccion más conveniente para la línea será ir desde Redondela al Carril, por Pontevedra y Rubianes; por esta razon se adopta para longitud del camino la cifra de 51 kilómetros (21 de Redondela á Pontevedra, y 30 de esta capital al Carril).

Línea de Tuy á Valencia (Portugal).

La Comision se ocupará ahora en una línea internacional, cuya parte española tendrá escasamente un kilómetro de longitud, y que será de gran interés para facilitar las frecuentes relaciones de las provincias gallegas con el vecino reino. El ferro-carril de que se trata, cuya inclusion en el plan está bien motivada por lo que antecede, deberá enlazar la línea de Orense á Vigo con la que en Portugal se tiene proyectada desde Oporto á la frontera, en

la direccion de la costa. Los puntos de empalme más convenientes dependerán del trazado que se adopte para la línea portuguesa; pero parece probable, segun resulta de los reconocimientos practicados por la Comision mista de Ingenieros de ambos países, que Tuy en España y Valencia en Portugal deberán constituir los dos extremos del camino. Entre ellos mediarán unos 2 kilómetros; pero la parte correspondiente á España será sólo, como ya se ha dicho, un kilómetro : la obra más importante que exigirá la construccion es un puente sobre el Miño, de bastante altura y 300 metros de luz; pero que estando destinado á salvar una corriente fronteriza, parece natural sea costeado por mitad por los dos Gobiernos.

La longitud total de la línea de Oporto á Tuy se calcula en 130 kilómetros y su ejecucion no puede ménos de interesar á España, no sólo por lo que favorecerá á Galicia en general, sino por el desarrollo que con ella adquirirá el comercio del excelente puerto de Vigo.

Respecto á la parte española conviene hacer dos observaciones : primera, que los puntos extremos que se han citado podrán modificarse, poniéndose de acuerdo los poderes públicos de ambos países y segunda, que el Gobierno de S. M. no debe autorizar la construccion del camino, ínterin no se hallen muy adelantadas las obras de la línea portuguesa.

Se examinará rápidamente cada una de ellas.

Líneas de, Ponferrada, en el tronco principal, por Cangas de Tineo, Pravia y Avilés, á Oviedo;
Villafranca del Vierzo á Rivadeo;
Oviedo á la fábrica nacional de Trubia;
Serin, en la línea de Leon á Gijon, á Avilés;
De la línea de Leon á Gijon á Luanco;
Pontevedra á la ria de Marin;
Santiago, por Lalin, á Ribadavia;
De la línea de la Coruña á Vigo á la ria de Camariñas;
San Cosme de Barreiros, en la línea de Lugo á Rivadeo, á Vivero;
Rivadeo, por Vivero, al Ferrol.

Línea de Ponferrada, en el tronco principal, por Cangas de Tineo, Pravia y Avilés, á Oviedo. Este ferro-carril se dirigiria desde Ponferrada, por Columbrianos, Finolledo, Toreno, Matarrosa, Puente de Páramo, Palacios del Sil, Cuevas, Cagoalles y Leitariegos, á Cangas de Tineo, desde cuyo punto marcharia paralelamente á la costa, sirviendo á las localidades que se han expresado y confundiéndose su traza con la de una carretera que se ha clasificado como de primer órden. Se propone esta línea en la informacion, con objeto de que quede cruzada Astúrias y atendidos sus intereses, así como los de la provincia de Leon, en la parte á que no puede alcanzar el beneficio de la línea subastada. Su ejecucion exigiria el paso de la elevada divisoria de Astúrias y el Vierzo y otras obras de gran entidad.

Línea de Villafranca del Vierzo á Rivadeo. Una sola corporacion apoya la idea de que se varie el trazado del ferro-carril de la Coruña, desde Ponferrada hasta entrar en Galicia, con el objeto principal de aproximarlo á Villafranca. Suponiendo que se acepte esta variante, solicita la concesion de un camino que, arrancando en este punto, se dirija á Rivadeo por la Somoza, favoreciendo los intereses de la zona recorrida. Indudablemente, por un error de grandísima consideracion, fijan sus defensores el desarrollo en 38 kilómetros.

Línea de Oviedo á la fábrica nacional de Trubia. Se destina exclusiva-

mente á servir á la fábrica militar de Trubia, calculándose su longitud en 14 ó 16 kilómetros. Fácil es comprender que el movimiento entre Oviedo y ese establecimiento no podria alimentar un ferro-carril, máxime si se atiende á que la zona intermedia no produciria ningun movimiento. Por lo demás, los beneficios que el Estado pudiera reportar con esta via férrea son mucho menores de lo que parecen al pronto, por la circunstancia de que las primeras materias necesarias para la fundicion, distan muchísimo de la fábrica, de suerte que el poder hacerlas recorrer 16 kilómetros en camino de hierro, introduciria una economía insignificante en el coste total de los trasportes.

Línea de Serin, en la de Leon á Gijon, á Avilés. Se propone fundándose en que el comercio de importacion y exportacion que desarrollará el ferro-carril de Leon á Gijon exige un buen puerto, capaz de satisfacer sus necesidades, y en que el de Gijon (á pesar de haberse designado para puerto de refugio la concha del Musel, poco distante de la poblacion, y de que esta circunstancia hará indispensable el establecimiento de un gran puerto mercantil ó la mejora del existente) no podrá llenar aquel objeto en mucho tiempo, por las costosas obras que serán necesarias. Considerando: primero, que el puerto de Gijon basta por el pronto para servir los intereses comerciales; segundo, que las mejoras del mismo podrán llevarse á cabo paulatinamente sin que miéntras tanto se desatiendan, de una manera sensible, las exigencias del tráfico; tercero, que las condiciones de Gijon pueden hacerse más aceptables en el tiempo que aun tardará en explotarse el ferro-carril, y cuarto, que Avilés reclamaria tambien obras de alguna cuantía para quedar habilitado y poder satisfacer las necesidades de un activo movimiento, cree la Comision que procede desechar el ramal que se discute.

Para el caso en que se admitiese, se apoya en los informes que se derivase en Serin de la línea de Leon á Gijon, continuando hasta Avilés por Tamon y Trasona.

Línea de la de Leon á Gijon á Luanco. Dos razones principales se aducen para apoyarla: primera, las buenas condiciones del puerto de Luanco para servir de refugio en la costa cantábrica, y segunda, la conveniencia de abrir al comercio esta rada, en tanto que no se lleven á cabo las obras del puerto de Gijon. Inútil es detenerse en rebatir este camino, al cual son aplicables las consideraciones que se han expuesto para desechar el de Avilés y además la de que ya se ha determinado por el Gobierno de S. M., que el puerto de refugio de este litoral no se construya en Luanco.

Línea de Pontevedra á la ria de Marin. Sólo se dice en su defensa que la ria de Marin, que es la misma de Pontevedra, es de las mejores de España, atendiendo á su extension, fondeadero, abrigo y limpieza de todo género de escollos, y que está llamada á dar vida á la capital, que, aunque situada

en dicha ria, se encuentra en su extremo y en parte adonde no pueden llegar las embarcaciones. En algunos dictámenes se propone que el ferro-carril se explote con caballerías, calculándose su longitud, en esta hipótesis, en 5 kilómetros, cifra que parece demasiado reducida.

Línea de Santiago, por Lalin, á Ribadavia. Se propone simplemente por una corporacion y se destina á facilitar la exportacion de los productos de la vid, que constituyen la mayor riqueza de la provincia de Orense y en particular de las riberas de Avia y Miño. Sería de muy difícil ejecucion.

Línea de la de la Coruña á Vigo á la ria de Camariñas. Tendria por objeto favorecer á la parte occidental de la provincia de la Coruña, partiendo de la ria de Camariñas y siguiendo por el valle de Vimianzo y la comarca de Tallas, hasta enlazar con el camino que se propone, desde el puerto de Vigo al de la Coruña.

Línea de San Cosme de Barreiros, en la de Lugo á Rivadeo, á Vivero. Se destina tan sólo á enlazar con la red al puerto de Vivero, conceptuándose que bastará para conseguirlo un desarrollo de 40 kilómetros, si se hace que el camino arranque en San Cosme de Barreiros, del de Lugo á Rivadeo. Con este ramal quedarian tambien servidas las fábricas de Sargadelos. El trazado tendria que seguir la costa, presentando grandes dificultades técnicas.

Línea de Rivadeo, por Vivero, al Ferrol. Se propone como complemento de la gran línea del litoral cantábrico de Rivadeo, por Gijon y Santander, á Zumárraga y para servir á los intereses de los puertos de Vivero y Vicedo. Desechado, como se verá más adelante, el camino de la costa, no tiene razon de ser la prolongacion que se examina, cuya longitud se calcula en 100 kilómetros y que tal vez fuese irrealizable en algunos trozos.

Lo que se ha dicho respecto á todas estas líneas basta para probar que ninguna de ellas puede admitirse; unas por las razones que se han consignado y otras porque sólo satisfarian á intereses locales. Por lo demás, es seguro que sus rendimientos no podrian compensar los sacrificios exigidos por la construccion, y tan es así, que la mayoría de estas líneas se combaten enérgicamente en los dictámenes de várias corporaciones y autoridades locales.

Líneas de, Mieres, en la de Leon á Gijon, á Sama de Langreo; Sama de Langreo á Labiana.

En la informacion se propone un ferro-carril de 14 á 16 kilómetros de longitud, que, partiendo de Mieres, en el de Leon á Gijon, vaya por la orilla del rio San Juan ó por la agüería de San Tirso, pase con un corto túnel la divisoria de los valles de Mieres y Langreo y que, saliendo á este último y cruzando las parroquias de Lada y Riaño, se dirija á empalmar con el camino de Gijon á Sama, en la estacion de Vega. Su objeto sería servir á los terrenos carboníferos de los distritos de Langreo, Siero, Bimenes, una gran parte

del de Mieres, Labiana, San Martin del Rey Aurelio y algo del de Infiesto. A pesar de que en dictámenes emitidos por autoridades de la misma localidad, se manifiesta que todos los distritos citados, excepto el de Mieres, están más próximos á la línea de Gijon á Sama que lo que estarian á la de este punto á Mieres, y que el que lleva este nombre podria utilizar la via férrea de Leon á Gijon, el Gobierno de S. M. resolverá, respecto á este ferro-carril como á todos los destinados á fomentar la industria minera, lo que juzgue más oportuno.

Por lo mismo, nada se dirá de la prolongacion hasta Labiana del ferro-carril de Sama, que se propone para facilitar el trasporte y el desarrollo de la explotacion de los criaderos carboníferos de San Martin, San Andrés de Linares, Ciaño, Bimenes, parte de Labiana y valles del Villar y Santa Bárbara, así como los cobrizos de Peñamayor y otros puntos inmediatos y los de hierro de Villoria y Loria, en las cercanías de Labiana.

La Comision pasará ya á tratar de las diferentes líneas que se proponen como enlace de las redes del Noroeste y del Norte.

Línea de Alar del Rey, por Carrion de los Condes, á Villada, en el tronco principal.

Este ferro-carril, que se apoya como complemento del desechado de Alar del Rey á Estépar, en la red del Norte, no tiene razon de ser, puesto que formaria un camino casi paralelo al de Palencia á Alar y poco distante del mismo.

Líneas de Zamora al tronco principal del Noroeste.

Seis líneas se proponen desde Zamora al tronco del N. O., que son las siguientes:

De Zamora, por Rioseco, á Palencia.

De Zamora, por la Mota del Marqués, Rioseco y Villalon, á Sahagun.

De Zamora, por Benavente, á Palanquinos.

De Zamora, por Benavente, á Leon.

De Zamora, por Benavente, á Barrientos.

De Zamora, por Benavente, á Astorga.

Las dos primeras, esto es, las de Zamora á Palencia ó Sahagun por Rioseco, no deben incluirse en el plan; porque consideradas como prolongacion de la gran transversal de Huelva á Zamora, la desvian de su direccion natural, alejándola de Astúrias y Galicia y porque, miradas bajo otro cualquier aspecto, no satisfacen á intereses generales de entidad.

La via de Zamora á Astorga se ve desde luego que ofrece la gran ventaja de facilitar las relaciones de casi toda España con Galicia y muy particularmente el cambio de productos de esta region con Andalucía, razones por sí solas bastantes para motivarla. Pero si importantes son los objetos señalados, no presenta menor interés el proporcionar á las provincias de Salamanca y Zamora la comunicacion más directa con el puerto de Gijon y el favorecer el comercio de Astúrias con una gran parte del interior; ahora bien, es claro

que el camino de Astorga no puede satisfacer á estas necesidades, que quedarian completamente atendidas con un ferro-carril que desde Zamora se dirigiese, por Benavente, á empalmar con el tronco en Leon, en Palanquinos (estacion situada entre esta capital y Palencia, á 18 kilómetros de la primera) ó en otro punto inmediato. Atendiendo la Comision á las razones que se han expuesto, á que las dos líneas férreas de Astorga y Leon podrán tener comun el considerable trozo que media entre Zamora y Benavente y á la facilidad de ejecucion del camino de esta última ciudad á Leon, se decide á incluir en el plan el de Zamora á Astorga y un ramal de Benavente á Leon, Palanquinos ú otro punto que los estudios demuestren ser más conveniente.

En cuanto á la solucion de ir desde Zamora á Barrientos, punto del ferro-carril de Leon á Astorga, distante 10 kilómetros de esta localidad, se propone como un término medio entre las direcciones adoptadas, con objeto de disminuir la longitud de nueva construccion; pero si bien esta direccion no perjudicaria apénas al tráfico de Galicia, seria bastante desfavorable para el de Astúrias. En efecto: primero, de Zamora á Astorga hay, segun el proyecto redactado, 118 kilómetros, y entre los mismos puntos, por Barrientos, habria 119 (109 de Zamora á Barrientos, segun los defensores de esta línea, y 10 de dicha localidad á Astorga); la diferencia es pues sólo de un kilómetro, en favor de la direccion adoptada; y segundo, de Zamora á Leon existen, por la traza directa, 114 kilómetros (56 de Zamora á Benavente y unos 68 de aquí á Leon, como se desprende de los proyectos redactados), mediando entre ambas capitales 151, si se adoptase la solucion de Barrientos (109 de Zamora á Barrientos, y 42 desde este punto á Leon); hay, pues, una diferencia bastante notable, 27 kilómetros, en favor tambien del trazado directo. Queda, pues, justificado que la Comision opte por las dos líneas en vez de la intermedia, que perjudicaria tanto á Astúrias como á las provincias de Salamanca y Zamora, cuyas distancias á Gijon experimentarian un aumento digno de tenerse en cuenta.

El proyecto formado entre Zamora y Astorga comprende, segun se ha dicho, unos 118 kilómetros y, partiendo la traza de la estacion del primer punto, se dirige por Cubillos, á subir la meseta divisoria con el Esla; marcha luego casi rectamente por cerca de Piedrahita de Castro, San Cebrian de Castro, Manganeses de la Lampreana, Granja de Moreruela, Santovenia, Villaveza del Agua y Barcial del Barco, á cruzar el rio Esla, cerca de Villanueva del Azoague, para llegar á Benavente á los 56 kilómetros del orígen; despues sube á la meseta ó páramo que separa los rios Esla y Órbigo, volviendo á descender insensiblemente y marchando próxima á la carretera de primer órden de Madrid á la Coruña, por cerca de la Torre del Valle, Pobladura del Valle, San Adrian del Valle, Saludes de Castroponce, Pozuelo del

Páramo, Valcabado, Moscas, Cebrones del Rio, Regueras de abajo y de arriba, hasta la Bañeza, cruzando ántes los rios Órbigo y Tuerto reunidos, y continuando luego tambien inmediato á la carretera y á San Mamés, Palacios de la Valduerna, Toral de Fondo, Toralino de Fondo, Riego de la Vega, Castrillo de las Piedras, Nistal y Celada, hasta encontrar la estacion de Astorga, en el ferro-carril de la Coruña.

Del ramal de Benavente á Leon se indica un trazado que parece realizable, siguiendo por completo la márgen derecha del Esla y aproximándose á San Cristóbal de Entreviñas, Santa Colomba de las Caravias, San Miguel de Esla, Lordemanos, Bariones, Cimanes de la Vega, Villaquejida, Villamandos, Villarrabines, Algadefe, Toral de los Guzmanes, Villademor de la Vega, San Millan de los Caballeros, Villamañan, Benamariel, Villalobar y Ardon, para empalmar con el ferro-carril de Palencia á Leon, en Trobajo de abajo, á unos 5 kilómetros ántes de la segunda capital. El desarrollo desde Benavente hasta el enlace será de unos 63 kilómetros, y la distancia de aquel punto á Leon unos 68, pero sólo 63 de nueva construccion.

Se terminará manifestando que el camino de Zamora á Leon se considera de tanto interés como el de la misma capital á Astorga, no habiendo más razon para tomar á éste como tronco y á aquel como ramal, que la de que parece probable que el ferro-carril de la Coruña se termine ántes que el de Gijon, siendo evidente que aquellos no adquirirán toda su utilidad hasta que éstos se exploten.

Líneas de, Valladolid, por Rioseco á Leon; Valladolid, por Rioseco y Benavente, á Astorga. Medina del Campo, por Tordesillas, Villalpando y Benavente, á Astorga.

No se desconoce la importancia de estas líneas, que acortarian considerablemente la distancia del centro á Galicia y servirian á ricos centros productores. Es indudable que la direccion dada al tronco principal de Noroeste no es la más conveniente para este objeto y que hubiera sido ventajoso hacerle arrancar en Valladolid, siguiendo la traza de la segunda de las líneas indicadas al márgen; pero la Comision juzga que ni ahora, ni en mucho tiempo, deben imponerse gravámenes al país, que no estarian compensados por los beneficios que reportára el tráfico existente hoy dia. Tanto por esta consideracion, como por la de que Astúrias y Galicia quedan suficientemente atendidas con las líneas que se incluyen en el plan, se desechan todas las que ahora se están examinando.

Línea de Zamora á Orense, por las Portillas.

Esta línea, con la sola ventaja de acortar las comunicaciones entre Vigo y la mayor parte de la Península, tiene los inconvenientes de exigir la construccion de unos 320 kilómetros de camino, en terreno difícil y en zona de escasa poblacion. En vista de ello y atendiendo á que el acortamiento de las distancias á Vigo sería casi nulo, una vez admitidos el ferro-carril de Zamora á Astorga y la modificacion del tronco principal entre Quiroga y Monforte, se conceptúa que procede desechar la via que se discute. Por esta

razon, nada se dirá de las diferentes direcciones que para la misma se proponen en la informacion.

En algunos dictámenes se apoyan los dos ramales que á continuacion se expresan: Ramales de la línea anterior.

De la línea directa de Zamora á Orense, á Benavente.

De Laza, en la propia línea, á Chaves (Portugal).

Desechado el tronco, no hay para qué ocuparse en los ramales. Sólo se dirá que los defensores del primero (que, dicho sea de paso, queda perfectamente reemplazado por el camino de Zamora, por Benavente, á Astorga), no fijan el punto en que deberia derivarse, y que el segundo cruzaria el valle de Monterrey, contando unos 28 kilómetros de desarrollo.

Segun se indicó al hablar de la red del Norte, la Comision tratará en este lugar de toda la línea del litoral cantábrico. En su concepto, no puede ménos de ser desechada, no sólo atendiendo al escaso movimiento con que podria contar en la mayor parte de su longitud, sino muy principalmente á las dificultades de ejecucion que ofreceria, que son tan grandes, que en algun informe técnico se llega á expresar que el trazado es casi imposible en un considerable trayecto. Indudablemente esta última razon es por sí sola de mucho peso y decide la cuestion, unida á la primera, esto es, al poco tráfico que puede prometerse el camino, en atencion al insignificante cambio de productos que en esa zona se verifica. Si á lo expuesto se añade el estar enlazados con el interior por vias férreas los principales puntos de la costa cantábrica; el ser bastante completo el sistema de caminos ordinarios que existe ó existirá en un breve plazo en las provincias de aquel litoral y la baratura que ofrece al comercio la via marítima, no puede caber duda de la ninguna necesidad que hay hoy dia de pensar en atender más á esa comarca, á costa de los inmensos sacrificios que llevaria consigo la ejecucion de una línea cuyo desarrollo se calcula en más de 520 kilómetros de condiciones técnicas nada ventajosas. Línea de Rivadeo, por la costa, á Santander, Bilbao y Zumárraga.

La Comision no desconoce que algun trozo de este ferro-carril, el de Bilbao á Zumárraga, por ejemplo, no dejaria de tener elementos de vida á causa de la actividad que reina en esa zona de nuestro país; pero preciso es confesar que tal circunstancia no puede motivar la construccion de todo el camino y que, considerada esa seccion aisldamente, no satisface á intereses generales de suficiente cuantía para que justificasen el que se la incluyera en el plan.

Se dirán dos palabras acerca del ramal de Santander á Santoña, propuesto por algunos, independientemente de la línea de costa, de que forma parte, y al que se asigna una longitud de 40 kilómetros. Se motiva tan sólo en la conveniencia de servir á dicha plaza de guerra; pero la Comision cree que

podrá conseguirse por otros medios más económicos, sin recurrir á la construccion de un ferro-carril cuya explotacion sería ruinosa.

Finalmente, no se entrará en explicaciones respecto á la direccion más conveniente para la línea del litoral, tanto porque se considera ésta inadmisible, cuanto por la carencia de los datos necesarios para fijar la traza con alguna exactitud. El desarrollo de 520 kilómetros se ha calculado aproximadamente y parece probable que no pecará de exagerado, aun contando con algunos pequeños trozos que podrian aprovecharse de las líneas de Astúrias y de Bilbao.

Modificaciones al trazado del tronco principal del Noroeste.

Para terminar lo relativo á esta red, resta sólo manifestar que, aparte de las modificaciones del tronco principal que se han mencionado al discutir la línea á Orense y la de Villafranca del Vierzo á Rivadeo, se proponen várias otras, en las que no se ocupará la Comision, porque las considera como cuestion de detalle, que el Gobierno resolverá segun juzgue conveniente.

Resúmen.

Se incluyen en el plan general de ferro-carriles para completar la red del Noroeste y su enlace con la del Norte, los siguientes, cuyo desarrollo se expresa :

De Monforte á Orense.	44	kilómetros.
Ramal á Rivadeo.	105	
Ramal al Ferrol.	50	
De la Coruña (Cambre) á Santiago.	68	
De Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Padron ó al Carril.	51	
De Tuy á Valencia (Portugal).	1	
De Zamora, por Benavente, á Astorga.	118	
De Benavente á Leon.	63	
TOTAL.	500	kilómetros.

ESTADO

de las líneas que, segun lo expuesto en el dictámen anterior, deberán incluirse en el Plan general de Ferro-carriles, y sus respectivas longitudes en kilómetros.

Red del Norte.

	KILÓMETROS.
De Ávila ó Navalperal á Segovia, con ramal á la Granja.	76
De Reinosa á Miranda de Ebro, Cubo ó sus inmediaciones.	110
	186

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

De Baides, por Almazan, á Castejon.	198
De la línea de Zaragoza á Escatron, por Alcañiz, al puerto de los Alfaques. . . .	150
De Valladolid á Monreal de Ariza, por Almazan.	247
De Irúrzun á San Sebastian y Pasages.	62
De Pamplona á entrar en Francia por los Alduides.	38
	695

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

De Cuenca á Valencia, por Cañete ó Landete.	211
De la línea anterior á Teruel.	80
De Monóvar ó Novelda á Zeneta ó Murcia.	65
De Teruel á Calatayud.	131
	487

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

	KILÓMETROS.	
De Mengíbar, por Jaen, á Almería.	243	No incluidos los 30 kilómetros, que se aprovechan de la concesion del Thársis al Odiel.
De Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.	167. .	
De Osuna á la línea de Córdoba á Málaga.	40	
De Murcia, por Lorca, Zújar, y Guadix, á Granada.	270. .	Descontando los 40 kilómetros que tiene comunes con la línea de Jaen á Almería.
De Huelva á la línea de Mérida á Sevilla.	186	
	906	

Red del Oeste y su enlace con las del Mediodía y Norte.

De Malpartida, por Coria, á la frontera de Portugal.	82
De Mérida, por Cáceres, Béjar y Salamanca, á Zamora.	385
De Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda.	90
	557

Red del Noroeste y su enlace con las del Norte y Oeste.

De Monforte á Orense.	44
Ramal á Rivadeo.	105
Ramal al Ferrol.	50
De Coruña (Cambre) á Santiago.	68
De Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Padron ó al Carril. . . .	51
De Tuy á Valencia (Portugal).	1
De Zamora, por Benavente, á Astorga.	118
De Benavente á Leon.	63
	500

RESÚMEN POR REDES.

	KILÓMETROS.
Red del Norte.	186
Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.	695
Red del Este y su enlace con la del Nordeste.	487
Red del Mediodía y su enlace con la del Este.	906
Red del Oeste y su enlace con las del Mediodía y Norte.	557
Red del Noroeste y su enlace con las del Norte y Oeste.	500
TOTAL.	3,331

RESÚMEN DE TODAS LAS LÍNEAS.

Líneas del Plan.	kilómetros.	3.331,000
Id. concedidas.	id.	7.281,038
TOTAL.		10.612,038

OBSERVACION. El número de kilómetros concedidos se refiere á 1.° de Enero de 1866; de suerte que para obtener la cifra correspondiente á igual dia y mes de 1867, será necesario deducir la longitud del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, cuya concesion ha caducado, no haciéndose lo mismo con el de Mérida á Sevilla, que se halla en igual caso, por las razones expuestas en el capítulo I de la parte anterior. Verificada la deduccion, resulta que la longitud concedida en 1.° de Enero de 1867 puede considerarse como de 7.196^{k},388, y por consiguiente, que el desarrollo total de la red que se propone ascenderá á 10.527^{k},388; números que ya se consignaron en el capítulo II de la citada parte de esta Memoria, si bien sólo aproximados hasta kilómetros.

PARTE IV.

DOCUMENTOS OFICIALES SOBRE EL PLAN, ESTADOS Y CARTAS.

DISPOSICIONES OFICIALES

RELATIVAS

Á LA FORMACION DEL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

I.

(13 Abril de 1864.)

Ley concediendo al Gobierno un crédito de dos millones de reales para completar los estudios de ferro-carriles, que, con los existentes, han de formar la red general y disponiendo se forme y presente á las Córtes el correspondiente proyecto de ley determinando cuáles han de construirse, su órden de preferencia, períodos en que hayan de ejecutarse y subvenciones que han de satisfacerse con dicho objeto.

Ministerio de Fomento. — Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitucion, Reina de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Córtes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.° Se concede al Gobierno de S. M. un crédito de dos millones de reales, con cargo al presupuesto extraordinario de Obras públicas, para que, con toda urgencia, complete las informaciones y estudios que sean necesarios para la clasificacion de los ferro-carriles que, con los que ya se hallan autorizados, deben formar, por ahora, nuestra red de caminos de hierro.

Artículo 2.° El Gobierno, despues de reunir estos datos y cumplir con todas las demás condiciones que las leyes imponen, presentará á las Córtes el proyecto de ley para esta clasificacion, determinando el órden de preferencia de las diferentes líneas, los períodos en que hayan de construirse y las subvenciones que en su caso se hayan de satisfacer.

Artículo 3.° Si el interés del país reclamase la construccion de algun ferro-carril ántes de que se haya aprobado el plan general, el Gobierno, despues de haber llenado todos los requisitos y cumplido con todas las condiciones que las leyes imponen, presentará á las Córtes el proyecto de ley necesario para su concesion. Autorizada ésta, la línea á que se refiera formará parte del plan general.

Por tanto: mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así Civiles como Militares y Eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente Ley en todas sus partes. — Dada en Palacio, á trece de Abril de mil ochocientos sesenta y cuatro. — Yo LA REINA. — El Ministro de Fomento, *Augusto Ulloa*.

II.

(**14 Abril de 1864.**)

Real órden aprobando el reglamento para la ejecucion de la ley anterior.

MINISTERIO DE FOMENTO. — *Direccion general de Obras públicas. — Ferro-carriles. — Estudio y construccion.* — Ilmo. Sr.: Promulgada la ley de 13 del corriente mes, por la que se concede un crédito de dos millones de reales para la formacion del plan general de caminos de hierro y atendiendo á la conveniencia de llevar á efecto este importante trabajo con cuanta brevedad permitan los grandes y diversos intereses á que afecta, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha servido disponer:

1.° Que oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos y teniendo presentes las concesiones y estudios de líneas férreas hechos ó autorizados hasta el dia, el plan de carreteras y los datos estadísticos relativos á la riqueza, industria y tráfico de las diferentes localidades, se forme, en el preciso término de dos meses, un anteproyecto de la red de caminos de hierro que baste por ahora, y en un plazo prudencial, á satisfacer las necesidades del país, tanto en sus relaciones interiores, como en las internacionales.

2.° Formado este anteproyecto, se abrirá sobre él, durante cuatro meses, una ámplia informacion, en la que se oiga á los diversos centros directivos, Gobernadores, Diputaciones y principales Ayuntamientos, Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, Ingenieros jefes de las provincias, y de las divisiones de ferro-carriles, así como á las demas corporaciones, compañías y personas que puedan ilustrar la materia, ciñéndose todos, al emitir sus dictámenes, á un interrogatorio que abrace los puntos de verdadera utilidad, el cual será redactado con intervencion de la citada Junta de Caminos, Canales y Puertos.

3.° Simultáneamente con la informacion se harán sobre el terreno los reconocimientos facultativos que el Gobierno considere necesarios.

4.° Reunida así la suficiente copia de datos, se someterá el proyecto de plan general de vias férreas al exámen de una comision nombrada al efecto, en la que deberán hallarse representados los diversos elementos sociales á que afecte más principalmente el indicado plan, oyendo tambien, si pareciese oportuno, á los altos cuerpos consultivos del Estado, todo con

la actividad necesaria para poder presentar á las Córtes en la próxima legislatura la clasificacion de las líneas, que hayan de componer la red de ferro-carriles en el territorio de la Península.

De Real órden lo digo á V. I. para su conocimiento y demas efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 14 de Abril de 1864. — *Ulloa.* — Sr. Director general de Obras públicas.

III.

(1.° Agosto de 1864.)

Circular á las Autoridades, Corporaciones, Ingenieros y particulares para que informen sobre el anteproyecto del Plan general de ferro-carriles.

Ministerio de Fomento. — *Direccion general de Obras públicas. — Ferro-carriles.* — El Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento me comunica con esta fecha la Real órden siguiente: Ilmo. Sr.: Para llevar á efecto lo dispuesto en la ley de 13 de Abril último, relativa al Plan general de caminos de hierro en la Península, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha servido mandar que por los Gobernadores de provincias se abra desde luego una ámplia informacion, en la que, ciñéndose al adjunto interrogatorio, se oiga el parecer de las Diputaciones y principales Ayuntamientos, Juntas de Agricultura, Iudustria y Comercio, Juntas de Estadística, Sociedades Económicas, Ingenieros Jefes de los distintos ramos, y á cualesquiera otros funcionarios públicos, corporaciones, empresas y particulares que puedan ilustrar la materia. A este fin, y como base de la informacion, remitirá V. I. á dichas autoridades de provincia el número suficiente de ejemplares del anteproyecto estudiado por la Comision y del formado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos al emitir su opinion sobre el anterior; debiendo los Gobernadores, una vez reunidas las contestaciones sobre los diferentes extremos que abraza el interrogatorio, formalizar los respectivos expedientes, incluyendo, como parte de los mismos, todos los datos estadísticos referentes al número de habitantes, industria y riqueza de las poblaciones á que afecten las líneas primitivamente designadas, ó que se agregaren como consecuencia de la informacion; acompañando todo ello de su parecer razonado. Es tambien la voluntad de S. M. que para el 1.° de Noviembre próximo venidero se hallen precisamente los expedientes así formados en esa Direccion general de Obras públicas, quedando sin efecto las reclamaciones que se promuevan despues de dicho plazo.

Lo traslado á V. S. para su cumplimiento, con remision de los documentos que se citan, sirviéndose acusarme el correspondiente recibo.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid, 1.° de Agosto de 1864.—El Director general, *Frutos Saavedra Meneses.*—Sr. Gobernador de la provincia de...

INTERROGATORIO

para la informacion relativa al Plan general de ferro-carriles que se cita en la circular anterior.

¿La línea ó líneas designadas en los anteproyectos del Plan general de ferro-carriles, consideradas en lo que se refiere á su direccion en cada provincia, son las más convenientes para servir los intereses de la misma, sin que se desatiendan los generales que las motivan?

¿Será más conveniente sustituir ó modificar su direccion, para servir mejor unos y otros intereses? En caso afirmativo, se describirá la nueva direccion propuesta ó las variaciones de detalle que convenga hacer en la primitiva, aduciendo todas las razones fundadas, tanto en los datos estadísticos como en las condiciones técnicas, en que se apoye la conveniencia de la sustitucion ó modificacion; informando tambien, cuando se indican diversas líneas ó direcciones en los dos anteproyectos, cuál de ellas parece preferible y por qué razones merece la preferencia.

¿Además de la línea ó líneas señaladas en los anteproyectos, conviene incluir alguna otra para completar el servicio general de la provincia? En caso afirmativo, se designará su direccion, exponiendo cuantas razones fundadas en los datos estadísticos y de localidad puedan venir en apoyo de la nueva línea.

¿Qué dificultades podrian presentarse en la traza de las líneas señaladas en los anteproyectos del plan ó en las nuevas que se indiquen, ya por atravesar altas divisorias ó crecidas corrientes de agua, ya por efecto de la especial constitucion de los terrenos sobre que haya de marchar, ó por cualesquiera otras causas?

¿Con qué elementos de produccion y movimiento podrán contar para su existencia las líneas señaladas en los anteproyectos y las que nuevamente se indiquen en la informacion?

¿Qué medios cuenta cada provincia para la ejecucion de las obras, en braceros, oficios y trasportes, y cuál es el precio ordinario del jornal de unos y otros?

¿Cuáles son las zonas principales de produccion, cuáles sus sobrantes, y cuáles tambien las direcciones seguidas por el tráfico para la extraccion de estos sobrantes, así como el de las importaciones para el consumo interior?

¿Cuál debe ser el órden de preferencia para la construccion de las diferentes líneas, teniendo en cuenta los intereses de cada provincia y los generales de la Nacion?

IV.

(1.° Agosto de 1864.)

Órdenes de la Direccion general de Obras públicas, trasladando la Real órden é interrogatorio anterior.

1.ª

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.*—Remito á V . adjuntas copias de la Real órden y documentos relativos al plan general de ferro-carriles, que, con esta fecha, se comunican á los Gobernadores de las provincias, á fin de que pueda, si gusta, emitir su parecer dentro del plazo fijado en la Real órden ántes mencionada.

Dios guarde á V . muchos años.—Madrid, 1.° de Agosto de 1864.—El Director general, *Saavedra Meneses.*—Señor...

2.ª

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.*—Adjunta remito á V. S. copia de la Real órden y documentos que con esta fecha se comunican á los Gobernadores de las provincias acerca de la informacion relativa al plan de ferro-carriles, á fin de que V. S. coopere por su parte á ella, practicando con toda urgencia los reconocimientos necesarios para demostrar la posibilidad de ejecutar las líneas y la conveniencia de las que deben preferirse, atendiendo á las condiciones topográficas y á las económicas de produccion, tráfico y consumo de las comarcas que recorran. Para llevar á cabo estos reconocimientos, se valdrá V. S. del personal que tiene á su disposicion y de los temporeros que necesite; debiendo satisfacerse los gastos con cargo al crédito extraordinario de dos millones, concedido al efecto por la ley de 13 de Abril del año corriente. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 1.° de Agosto de 1864.—El Director general, *Saavedra Meneses.*—Sr. Ingeniero Jefe de la provincia de.....

3.ª

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles*—Adjunta hallará V. S. copia de la Real órden y documentos relativos al plan general de ferro-carriles, que se comunican con esta fecha á los Gobernadores de las provincias, á fin de que V. S., ateniéndose al plazo que en la misma se fija, formule tambien y remita su parecer á este Centro directivo, practicando al efecto todos los reconocimientos y tanteos necesarios para demostrar la posibilidad de ejecutar las líneas comprendidas en el territorio que abraza esa division, y la conveniencia de las que deben preferirse con relacion á los ferro-carriles exis-

tentes, y atendiendo á las condiciones topográficas y á las económicas de produccion, tráfico y consumo de las comarcas que recorran. Para cumplimentar con la urgencia que el caso requiere este servicio, podrá V. S. valerse de temporeros, debiendo satisfacer los gastos que se originen, con cargo al crédito extraordinario de dos millones de reales, concedido por la ley de 13 de Abril último.—Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 1.° de Agosto de 1864. El Director general, *Saavedra Meneses*. — Sr. Ingeniero Jefe de la division de ferro-carriles de.....

4.ª

Ministerio de Fomento.—*Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.*—Adjuntas remito á V. copias de la Real órden y documentos relativos al plan general de ferro-carriles, que con esta fecha se comunican á los Gobernadores de las provincias, á fin de que coopere por su parte á la informacion de utilidad pública á que se refieren, emitiendo su parecer, fundado en las condiciones económicas de produccion, tráfico y consumo de las comarcas que recorran las líneas que, por cualquier motivo, puedan afectar los intereses de la que V. inspecciona. — Dios guarde á V. muchos años. Madrid, 1.° de Agosto de 1864.—El Director general, *Saavedra Meneses*.—Sr. Inspector administrativo y mercantil, jefe de la línea de....

V.

(25 Octubre 1864.)

Circular prorogando el plazo señalado por la Real órden de 1.° de Agosto para la presentacion de los expedientes relativos á la informacion abierta con motivo del plan general de ferro-carriles.

Ministerio de Fomento.—*Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—Estudios y construccion.*—El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me comunica con esta fecha la Real órden siguiente : —Excmo. Sr. : En la Real órden de 1.° de Agosto último, dirigida á los Gobernadores de las provincias, se fija el dia en que deben remitirse á esa Direccion general los expedientes de informacion de utilidad, encomendados á dichas autoridades, para la determinacion de las líneas de caminos de hierro que, por ahora y en un tiempo prudencial, deben constituir la red general en nuestra Península. La importancia de los asuntos que en los citados expedientes deben tratarse con la mayor amplitud, para que su formacion corresponda al elevado objeto que los motiva, y así mismo la falta de tiempo material para los reconocimientos que várias Comisiones de Ingenieros se hallan todavía practicando sobre difíciles zonas de terrenos, que por sus circunstancias especiales merecen detenido estudio, ha hecho comprender la necesidad de prorogar el plazo señalado, para que los trabajos y

operaciones ofrezcan las garantías de acierto necesarias. En vista de lo expuesto, S. M. la Reina (Q. D. G.) ha tenido por conveniente ampliar hasta 15 de Enero de 1865 la presentacion de los mencionados expedientes, en los mismos términos que se expresa en la citada Real órden de 1.° de Agosto.—De la de S. M. lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes.—Lo que de órden de S. E. traslado á V . para los fines indicados.—Dios guarde á V . muchos años. Madrid 25 de Octubre de 1864.—El Director general, *Martin Belda.*—Sr.....

VI.

(28 Enero 1865.)

Real órden concediendo una nueva próroga para la presentacion de los expedientes relativos á la informacion abierta para el plan general de ferro-carriles y disponiendo al mismo tiempo que las provincias que no contesten en este nuevo plazo se entienda que se conforman con las líneas propuestas en el ante-proyecto.

MINISTERIO DE FOMENTO.— *Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—Estudios y construccion.*—Excmo. Sr.: Visto que la generalidad de las provincias no han remitido el expediente de informacion sobre el plan general de ferro-carriles, mandado incoar en cumplimiento de lo resuelto en Real órden circular de 1.° de Agosto del año próximo pasado, sin embargo de haber finalizado en 15 del actual el segundo plazo señalado por Real órden de 25 de Octubre último para su presentacion, y considerando que sin dichos documentos no hay datos suficientes para deducir en definitiva la clase y número de líneas que, por ahora y en algun tiempo, deben constituir nuestra red general en el territorio de la Península; S. M. la Reina (Q. D. G.) ha tenido por conveniente conceder un último é improrogable plazo, que finalizará el 28 de Febrero próximo, para que indefectiblemente se presenten los indicados informes; pero con la circunstancia de que si, como no es de esperar, alguna provincia, olvidando sus propios intereses, dejase de hacer presente en tiempo oportuno las razones de conveniencia que aconsejasen la adopcion, modificacion ó supresion de alguna de las líneas consignadas en la Memoria del ante-proyecto del plan general sometido á su informe, se entenderá su silencio como una prueba evidente de que considerando perfectamente cubiertas sus necesidades con lo existente, conceptúa innecesario todo aumento ó modificacion.—De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 28 de Enero de 1865.—*Galiano.*—Sr. Director general de Obras públicas.

VII.

(26 Abril 1865.)

Real decreto, creando la Comision especial que ha de formar el proyecto del Plan general de ferro-carriles.

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Exposicion á S. M.*—SEÑORA: La ley de 13 de Abril del año próximo pasado impone al Gobierno la obligacion de completar los informes y estudios que sean precisos para la clasificacion de los ferro-carriles que, con los que ya se hallan autorizados, deban formar por ahora la red de caminos de hierro en nuestra Península. La Real Orden de 14 de dicho mes y año fija terminantemente la tramitacion que debe seguirse para obtener en breve plazo el resultado quo se desea y, arreglándose á ella, el Gobierno ha adquirido los datos necesarios para que una Comision especial, en la que estén representados los diversos intereses que por necesidad deben tenerse en cuenta, se ocupe de la determinacion del número y órden de preferencia en que deban ser clasificados. A ese fin y de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobacion de V. M. el adjunto proyecto de decreto.—Madrid, 26 de Abril de 1865. —SEÑORA.—A. L. R. P. de V. M.—*Manuel de Orovio.*

REAL DECRETO.

Conformándome con lo que, de acuerdo con el Consejo de Ministros, me ha propuesto el de Fomento, vengo en decretar lo siguiente:

ARTÍCULO 1.° Para llevar á efecto lo dispuesto en el artículo 2.° de la ley de 13 de Abril del año próximo pasado, relativa al plan general de ferro-carriles, se crea una Comision especial, que ocupándose del exámen de todas las informaciones y demás documentos reunidos al efecto, proponga en definitiva el número y clasificacion de las líneas que, con las ya acordadas, hayan de comprender la red de caminos de hierro en nuestra Península.

ART. 2.° Esta Comision la formarán, como presidente, D. Manuel Gutierrez de la Concha, marqués del Duero, y vicepresidente D. Manuel García Barzanallana; como vocales, D. Manuel Fernandez Durán y Pando, marqués de Perales, del Real Consejo de Agricultura, Industria y Comercio; D. Augusto Amblard, director general de Impuestos indirectos; D. Miguel Mansilla, cónsul del Tribunal de Comercio de Madrid; D. Toribio Areitio, inspector general de primera clase del cuerpo de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos; D. Cárlos María de Castro, D. Calixto Santa Cruz, D. Lucio del Valle, D. Cipriano Martinez de Velasco, D. Agustin de Elcoro y Berecíbar y D. Joaquin Nuñez de Prado, inspectores generales de segunda clase del propio cuerpo; D. Constantino de Ardanáz y D. Ángel Retortillo, inge-

nieros jefes del mismo; D. Manuel Sivila y Posada, jefe de escuadra del cuerpo general de la Armada; D. Pedro Burriel, brigadier, y D. Ildefonso Sierra, coronel del cuerpo de ingenieros del ejército; D. José de Salamanca, marqués de Salamanca; D. Manuel Bertran de Lis, D. José Campo, D. Ignacio de Olea, D. Fausto Miranda, D. Jorge Loring, marqués de Casa-Loring y D. Joaquin de la Gándara, en representacion de empresas concesionarias de ferro-carriles, y del ingeniero jefe de segunda clase del cuerpo de Caminos, D. Gabriel Rodriguez, que desempeñará las funciones de secretario.

ART. 3.° Por el Ministerio de Fomento se facilitarán á la Comision cuantos datos y antecedentes existan en el mismo. Los gastos que para el desempeño de su cometido sea necesario efectuar, se abonarán con cargo al crédito de dos millones de reales que para este servicio extraordinario concede el artículo 1.° de la precitada ley.—Dado en Palacio, á veintiseis de Abril de mil ochocientos sesenta y cinco.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento, *Manuel de Orovio*.

VIII.

(10 Mayo 1865.)

Real decreto admitiendo la dimision que del cargo de vocal secretario hace D. Gabriel Rodriguez y nombrando para sustituirle á D. Eusebio Page.

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Real Decreto.*—Vengo en admitir la dimision que, fundada en el mal estado de su salud, ha presentado el ingeniero jefe de segunda clase del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D. Gabriel Rodriguez, del cargo de vocal secretario de la Comision creada para formar el plan general de ferro-carriles, por Real decreto de 26 del próximo pasado, nombrando en su lugar al de igual clase D. Eusebio Page.—Dado en Palacio, á diez de Mayo de mil ochocientos sesenta y cinco. –Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento, *Manuel de Orovio*.

IX.

(21 Mayo 1865.)

Orden de la Direccion general de Obras públicas remitiendo á la Comision especial los expedientes relativos al plan general de ferro-carriles, excepto los de las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya, Madrid y Oviedo.

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—Estudios y construccion.*—Excmo. Sr.: Para los efectos del Real decreto de 26 de Abril próximo pasado tengo el honor de remitir á V. E. todas las informaciones incoadas en los gobiernos de

las provincias, referentes al ante-proyecto del plan general de ferro-carriles, memorias redactadas por las comisiones de ingenieros encargados de hacer reconocimientos especiales, y demás antecedentes que existen en esta Direccion general; no verificándolo con las relativas á las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya, Madrid y Oviedo, por no haberse recibido aun. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 21 de Mayo de 1865.—El Director general interino, *Agustin de Perales.*—Excmo. Sr. Presidente de la Comision del Plan general de ferro-carriles.

X.

(31 Mayo 1865.)

Orden de la Direccion general de Obras públicas remitiendo á la Comision especial los expedientes de las provincias de Madrid y Oviedo.

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—Estudios y construccion.*—Excmo. Sr.: Tengo el honor de pasar á manos de V. E. las informaciones relativas al plan general de ferro-carriles de las provincias de Madrid y Oviedo, recibidas en esta Direccion general con posterioridad á la época en que remití á V. E. las demás informaciones. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 31 de Mayo de 1865.—El Direcctor general interino, *Agustin de Perales.*—Excmo. Sr. Presidente de la Comision del Plan general de ferro-carriles.

XI.

(8 Julio de 1865.)

Orden de la Direccion general de Obras públicas remitiendo á la Comision especial los expedientes de las provincias de Guipúzcoa y Vizcaya.

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—Estudios y construccion.*—Excmo. Sr.: Tengo el honor de pasar á manos de V. E. las informaciones incoadas en las provincias de Guipúzcoa y Vizcaya acerca del plan general de ferro-carriles, á fin de que esa Comision las tenga presentes al evacuar su informe. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 8 de Julio de 1865.—El Director general interino, *Agustin de Perales.*—Excmo. Sr. Presidente de la Comision del plan general de ferro-carriles.

XII.

(29 Agosto 1865.)

Real decreto aumentando el número de vocales que han de formar la Comision del plan general de ferro-carriles, por las razones que se expresan.

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Exposicion á S. M.*—SEÑORA: La ley de 13 de Abril de 1864 concedió al Gobierno un crédito extraordinario de doscientos mil escudos con destino á la formacion del plan general de ferro-carriles; y por Real decreto de 22 de Abril del corriente año, tuvo á bien V. M. nombrar los vocales que habian de componer la Comision creada al efecto, siendo todos de reconocida ilustracion y competencia en las diferentes cuestiones sometidas á su exámen; pero algunos de ellos han pasado á continuar sus servicios fuera de la Córte, ó se hallan ausentes por diversas causas, y como debe empezar muy pronto á discutirse el proyecto de informe oficial preparado por la secretaría de la Comision parece que, léjos de dejar así disminuido el número de vocales, conviene aumentarlo con otras personas igualmente ilustradas y que hayan desempeñado ó desempeñen en la actualidad importantes cargos de la Administracion pública. En tal concepto y de acuerdo con el Consejo de Ministros, el que suscribe tiene la honra de someter á la aprobacion de V. M. el adjunto proyecto de decreto.—Madrid, 29 de Agosto de 1865.—SEÑORA.—A. L. R. P. de V. M., *El Marqués de la Vega de Armijo.*

REAL DECRETO.—Conformándome con lo que, de acuerdo con el Consejo de Ministros, me ha propuesto el de Fomento, Vengo en decretar lo siguiente:

ARTÍCULO ÚNICO. Se aumentará el número de vocales de la Comision del Plan general de ferro-carriles, entrando á formar parte de la misma D. Facundo Infante, D. Pascual Madoz, D. Fermin Caballero, D. Francisco Luxán, D. Pedro Salaverría, D. Rafael de Bustos y Castilla, Marqués de Corvera, y D. Manuel Moreno Lopez, que han desempeñado el cargo de Ministros; D. Celestino del Piélago, Director general que ha sido de Obras públicas y vicepresidente de la Junta superior facultativa del Cuerpo de Ingenieros militares; D. Romualdo Lopez Ballesteros, Director general de Impuestos indirectos; D. Francisco Coello, Director general de operaciones geográficas; D. Andres Mendizabal y D. Luis Torres Vildósola, Inspectores generales del Cuerpo de Ingenieros de Caminos; D. Indalecio Mateo, Director de la Escuela especial de Montes, y D. José Monasterio, Director de la Escuela de Minas. Dado en San Sebastian, á once de Setiembre de mil ochocientos sesenta y cinco.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Fomento, *Antonio Aguilar y Correa.*

XIII.

(27 Noviembre 1865.)

Orden de la Direccion general de Obras públicas remitiendo á la Comision especial el informe de la Junta de Estadística sobre el ante-proyecto del plan general de ferro-carriles.

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Direccion general de Obras públicas.—Ferro-carriles.—Estudios y construccion.*—Excmo. Sr.: El Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros dice al Ministro de Fomento en 23 del actual, lo que sigue:—Excmo. Sr.: Evacuado por la Junta de Estadística el dictámen que acerca del plan de ferro-carriles de la Península se le pidió por ese Ministerio, paso á manos de V. E., de órden de S. M. la Reina, (Q. D. G.), un ejemplar impreso del expresado documento, cuya publicacion se dispuso por Real órden de 28 de Agosto último, acompañando así mismo un mapa, en que se expresan todas las líneas analizadas; siendo de advertir que si en el informe no se hace mencion detallada de ciertos datos estadísticos referentes á las comarcas que han de atravesar aquellas, no es porque se desconozca su importancia, sino porque los que se poseen no son considerados completamente exactos y no hubiese sido posible reunir otros en breve tiempo. Por último, debo manifestar á V. E. que el no haber remitido ántes de ahora el citado informe, ha sido porque, para mayor brevedad, atendida la extension de dicho escrito, se creyó conveniente emplear para la impresion el primitivo original.—Lo que traslado á V. E., con remision del mencionado informe.—Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 27 de Noviembre de 1865.—El Director general, *Frutos Saavedra*.—Excmo. Sr. Presidente de la Comision del Plan de ferro-carriles.

RELACION DETALLADA

DE LOS

DOCUMENTOS QUE SE HAN RECIBIDO POR ESTA COMISION

REFERENTES AL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

INFORMES REMITIDOS POR LOS GOBERNADORES.

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
ALAVA.	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Comision provincial de Estadística.	6
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ayuntamiento de Vitoria.	
ALBACETE. . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	8
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de Chinchilla.	
	» del » de Villarobledo.	
	» del » de Hellin.	
	Suma y sigue.	14

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	14
ALICANTE. . .	Informe de la Diputacion provincial.	
	» del Consejo provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Alicante.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	Voto particular del mismo, como individuo de la Comision provincial de Estadística.	
	Informe del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	19
	» del » de Elche.	
	» del » de Novelda.	
	» del » de Villena.	
	» del » de Dolores.	
	» del » de Alcoy.	
	» del » de Orihuela.	
	» del » de Denia.	
	» del » de Crevillente.	
	» del » de Aspe.	
	» del » de Monóvar.	
ALMERÍA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» del Consejo provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Almería (mayoría).	
	» de la » » » (minoría).	14
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Director de Caminos vecinales.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	Suma y sigue.	47

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	47
ALMERÍA. . . .	Informe del Ayuntamiento de Berja.	
	» del » de Vera.	
	» de D. Francisco Jover.	
ÁVILA..	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	10
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Arévalo.	
	» del » de Arenas.	
	» del » de Piedrahita.	
	» del » del Barco.	
BADAJOZ. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Badajoz.	
	» del Ingeniero jefe de la division de ferro-carriles de Ciudad-Real.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	16
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Alburquerque.	
	» del » de Llerena.	
	» del » de Almendralejo.	
	» del » de Don Benito.	
	» del » de Mérida.	
	» del » de Castuera.	
	Suma y sigue.	73

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	73
BARCELONA. . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» del Consejo provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Barcelona.	
	» del Ingeniero jefe de la division de ferro-carriles de Barcelona.	
	Oficio del mismo, rectificando unos datos de su informe.	
	Informe del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Villanueva y Geltrú.	
	Exposicion del » de id.	22
	Informe del » de San Pedro de Llobregat.	
	» del » de Sitjes.	
	» del » de San Pedro de Ribas.	
	» del » de Igualada.	
	» de la Sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona.	
	» de la Sociedad de los ferro-carriles de San Saturnino de Noya á Igualada.	
	» de la Sociedad del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas.	
	» de la Compañía del ferro-carril de Barcelona á Zaragoza.	
	» de D. Cristóbal Raventós.	
BÚRGOS.	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	8
	Suma y sigue.	103

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	103
BÚRGOS.	Informe del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Villarcayo.	
CÁCERES. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	Exposicion de la id. id.	
	Informe del Consejo provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.ª	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Navalmoral de la Mata.	
	» del » de Alcántara.	
	» del » de Coria.	19
	» del » de Valencia de Alcántara.	
	» del » de Plasencia.	
	» del » de Trujillo.	
	» de los Sres. Retortillo, Silva, Moreno y Castañeda.	
	» de D. Ramon Rodriguez Leal.	
	» de D. Rafael Gonzalez.	
	» de D. Nicolás Amores Bueno.	
	» de D. Cárlos Godinez de Paz.	
	» del Marqués de la Conquista.	
CÁDIZ.	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Sociedad Económica de Jerez de la Frontera.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	Suma y sigue.	122

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	122
CÁDIZ.	Informe del Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda.	
	Exposicion del » de id. id.	
	Informe del » de id. id., en representacion de la extinguida Sociedad Económica de dicha ciudad.	
	» del Ayuntamiento de Algeciras.	20
	» del » de Jerez de la Frontera.	
	» del » de Chiclana.	
	» del » de Santa María.	
	» del » de Medina-Sidonia.	
	» del » de San Fernando.	
	» del » de Olvera.	
	» del » de San Roque.	
	» del » de Grazalema.	
	Exposicion de Comisiones del Ayuntamiento de Cádiz, Diputacion provincial y Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio.	
CASTELLON. . .	Informe del Gobernador.	2
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
CIUDAD REAL..	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	9
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Valdepeñas.	
	» del » de Infantes.	
	Suma y sigue.	153

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	153
CÓRDOBA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Sociedad Económica de Córdoba.	
	» de la » de Baena.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	11
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Montilla.	
	» del » de Lucena.	
	» del » de Cabra.	
CORUÑA.	Informe del Gobernador.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Santiago.	10
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Santiago.	
	» del » del Ferrol.	
CUENCA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Director de Caminos provinciales y vecinales.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	11
	» del » de Huete.	
	» del » de Teruel.	
	Suma y sigue.	185

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	185
CUENCA. . . .	Informe del Ayuntamiento de Utiel.	
	» del » de Requena.	
	» del » de Tarancon.	
GERONA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de la division de ferro-carriles de Barcelona.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	15
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de La-Bisbal.	
	» del » de Figueras.	
	» del » de Olot.	
	» del » de Puigcerdá.	
	» del » de Santa Coloma de Farnés.	
	» de la Sociedad del ferro-carril de San Saturnino de Noya á Igualada.	
GRANADA.. . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Granada.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la Capital.	
	» del » de Baza.	14
	Suma y sigue.	214

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	214
GRANADA. . .	Informe del Ayuntamiento de Huétor-Tajar.	
	» del » de Guadix.	
	» del » de Loja.	
	» de la Empresa del ferro-carril de Granada á Campillos.	
	Exposicion del Ayuntamiento de la capital, informada por el Gobernador.	
GUADALAJARA.	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» del Consejo provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	15
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Molina.	
	» del » de Brihuega.	
	» del » de Pastrana.	
	» del » de Sigüenza.	
	» de varios vecinos de Atienza.	
	» de la Compañía Ibérica de riegos.	
GUIPÚZCOA. . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion general.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de la division de ferro-carriles del Norte.	12
	» del Ayuntamiento de San Sebastian.	
	Suma y sigue.	241

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	241
GUIPÚZCOA. . .	Informe del Ayuntamiento de Tolosa.	
	» del » de Azpeitia.	
	» del » de Vergara.	
	» del » de Irun.	
	» del » de Oñate.	
HUELVA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Huelva.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	12
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Valverde del Camino.	
	» del » de Moguer.	
	» de la Direccion facultativa de las minas de Riotinto.	
HUESCA.. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» del Consejo provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	16
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Barbastro.	
	» del » de Fraga.	
	» del Ayuntamiento de Jaca.	
	» del » de Benabarre.	
	Suma y sigue.	269

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	269
HUESCA.. . .	Informe del Ayuntamiento de Tamarite.	
	» del » de Sariñena.	
	» del » de Boltaña.	
	Voto particular de dos diputados provinciales.	
JAEN.	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial, con voto particular.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Sociedad Económica de Baeza.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Baeza.	14
	» del » de Úbeda.	
	» del » de Mártos.	
	» del » de Segura de la Sierra.	
	» del » de Andújar.	
	» del » de Mancha Real.	
	» del » de la Carolina.	
	» del » de Huelma.	
LEON.	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Sociedad Económica de Leon.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de Leon.	
	» del » de Astorga.	16
	» del » de La Bañeza.	
	» del » de Vecilla.	
	» del » de Múrias de Paredes.	
	» del » de Ponferrada.	
	Suma y sigue.	299

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	299
LEON.	Informe del Ayuntamiento de Valencia de Don Juan.	
	» del » de Sahagun.	
	» del » de Riaño.	
	» del » de Villafranca del Vierzo.	
LÉRIDA.	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» del Consejo provincial.	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Cervera.	
	» del Ingeniero jefe de la division de ferro-carriles de Barcelona.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Tárrega.	18
	» del » de Viella.	
	» del » de Balaguer.	
	» del » de Cervera.	
	» del » de Tremp.	
	» de la Sociedad del ferro-carril de Tarragona á Martorell y Barcelona.	
	» de la Sociedad del de San Saturnino de Noya á Igualada.	
	» de la » de Bruno Damians y Compañía.	
	» del Ingeniero representante de la Compañía del ferro-carril de Lérida á Reus y Tarragona.	
LOGROÑO. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	Suma y sigue.	317

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	317
LOGROÑO. . . .	Informe del Ingeniero primero de Caminos.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	12
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Calahorra.	
	» del » de Santo Domingo de la Calzada.	
	» del » de Haro.	
	» del » de Alfaro.	
LUGO	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» del Instituto provincial.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Rivadeo.	
	» del » de Mondoñedo.	12
	» del » de Villalba.	
	» del » de Monforte.	
	» del » de Quiroga.	
	» del » de Chantada.	
	» del » de Vivero.	
MADRID.	Informe del Gobernador civil.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» del Consejo provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Direccion general de Estado Mayor.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de la division de ferro-carriles de Madrid.	15
	» del Ayuntamiento de Navalcarnero.	
	» del » de Colmenar Viejo.	
	Suma y sigue.	356

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	356
MADRID.. . . .	Informe del Ayuntamiento de Alcalá de Henares.	
	» del » de Chinchon.	
	» del » de S. Martin de Valdeiglesias.	
	» de la Compañía de los caminos de hierro del Norte.	
	» de la » de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.	
MÁLAGA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Málaga.	8
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
MURCIA	Informe del Gobernador.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Junta de Comercio de Cartagena.	
	» de la Sociedad Económica de Murcia.	
	» de la Sociedad Económica Lorquina.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	15
	» del Ayuntamiento de Murcia.	
	» del » de Mula.	
	» del » de Cartagena.	
	» del » de Caravaca.	
	» del » de Lorca.	
	» del » de Totana.	
	» de varios vecinos de Orihuela.	
	Suma y sigue.	379

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	379
NAVARRA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Sociedad Económica Tudelana.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de Pamplona.	
	» del » de Sangüesa.	16
	» del » de Tafalla.	
	» del » de Tudela.	
	» del » del Valle del Bastan.	
	» del » de Lodosa.	
	» del » de Puente la Reina.	
	» del » de Corella.	
	» del » de Cascante.	
	» de varios particulares del valle del Bastan.	
ORENSE.	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Verin.	18
	» del » de Celanova.	
	» del » de Bande.	
	» del » de Carballino.	
	» del » de Ribadavia.	
	» del » de Trives.	
	» del » de Allariz.	
	Suma y sigue.	413

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	413
ORENSE. . . .	Informe del Ayuntamiento de Viana del Bollo.	
	» del » de Barco de Valdeorras.	
	» de la Compañía del ferro-carril de Medina del Campo á Zamora.	
OVIEDO.	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Oviedo.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas	14
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de Avilés.	
	Exposicion del Ayuntamiento y vecinos del concejo de Gozon.	
	» del » y » de Avilés.	
	Informe del Ayuntamiento de Luarca.	
	» del » de Rivadesella.	
	» del » de Gijon.	
PALENCIA.. . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica Palentina.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ayuntamiento de Palencia.	13
	» del » de Saldaña.	
	» del » de Carrion de los Condes.	
	» del » de Frechilla.	
	» del » de Cervera del Rio Pisuerga.	
	» del » de Baltanás.	
	» del Ingeniero jefe de la Compañía del ferro-carril de Palencia á Ponferrada.	
	Suma y sigue.	440

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	440
PONTEVEDRA. .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	9
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» de la Compañía del ferro-carril de Medina del Campo á Zamora.	
	» del Gerente del ferro-carril Compostelano.	
	» de D. Joaquin Yañez Rodriguez.	
SALAMANCA. .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial (mayoría).	
	» de la » » (minoría).	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Béjar.	16
	» del » de Ledesma.	
	» del » de Alba de Tórmes.	
	» del » de Vitigudino.	
	» del » de Ciudad-Rodrigo.	
	» del » de Fuente Guinaldo.	
	» del » de Fregeneda.	
	» del » de Candelario.	
	» del » de Puerto de Béjar.	
SANTANDER. .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	Suma y sigue.	465

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	465
SANTANDER. .	Informe de la Sociedad Económica de Liébana.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	14
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de San Vicente de la Barquera.	
	» del » de Castro-Urdiáles.	
	» del » de Santoña.	
	» del » de Reinosa.	
	» del » de Comillas.	
	» de la Empresa del ferro-carril de Isabel II.	
SEVILLA. . . .	Informe de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Sociedad Económica de Sevilla.	
	» del Ingeniero jefe de la division de ferro-carriles de Sevilla.	6
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
SEGOVIA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Subcomision de la misma.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	13
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Cuéllar.	
	» del » de Santa María de Nieva.	
	» del » de Villacastin.	
	» del » de Riaza.	
	» del » de Sepúlveda.	
	Suma y sigue.	498

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	498
SORIA..	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» del Consejo provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» del Consejo provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	16
	» del » de Almazan.	
	» del » de Medinaceli.	
	» del » de Ágreda.	
	» del » de Garray.	
	» de D. Julian Redondo (de Soria).	
	» de D. Lorenzo Aguirre (de id.).	
	» de D. José Peña y Cámara (de Cobaledo).	
	» de doña Ramona Roca (de Madrid).	
TARRAGONA. .	Informe de la Diputacion provincial.	
	» del Consejo provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio, con dos votos particulares.	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica de Tarragona.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero primero de id.	
	» del Ingeniero Jefe de Montes.	
	» del Inspector administrativo del ferro-carril de Lérida á Reus y Tarragona.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	Exposicion del mismo.	
	Informe del Ayuntamiento de Torredembarra.	
	» del » de Creixell.	22
	Suma y sigue.	536

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	536
TARRAGONA. .	Informe del Ayuntamiento de Altafulla.	
	» del » de Valls.	
	» del » de Tortosa.	
	» del » de Reus.	
	» de la Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona.	
	» de la Compañía del ferro-carril de San Saturnino de Noya á Igualada.	
	» del Ingeniero jefe de la construccion del ferro-carril de Lérida á Reus y Tarragona.	
	» del Jefe de explotacion de dicha línea.	
	» del Concesionario de los estudios del ferro-carril de Zaragoza á Tarragona.	
TERUEL. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	12
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Alcañiz.	
	» del » de Montalban.	
	» del » de Mora.	
	» del » de Calamocha.	
	» del » de Valderrobres.	
TOLEDO. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	Suma y sigue.	548

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	548
TOLEDO. . . .	Informe del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Talavera de la Reina.	13
	» del » de Illescas.	
	» del » de Torrijos.	
	» del » de Ocaña.	
	» del » de Mora.	
	» del » Quintanar de la Órden.	
VALENCIA. . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» de la Sociedad Económica Valenciana.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» de la inspeccion administrativa y mercantil de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
	» del » de Alcira.	
	» del » de Requena.	
	» del » de Liria.	
	» del » de Chiva.	
	» del » de Torrente.	
	» del » de Cullera.	32
	» del » de Benaguacil.	
	» del » de Rivaroja.	
	» del » de Villar del Arzobispo.	
	» del » de Manises.	
	» del » de Ademuz.	
	» del » de Alcacer.	
	Suma y sigue.	593

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	593
VALENCIA. . .	Informe del Ayuntamiento de Gandía.	
	» del » de Jaraco.	
	Exposicion del Ayuntamiento de Sueca.	
	» del » de Picasent.	
	» del » de Javareta.	
	» del » de Torrente.	
	» del » de Cullera.	
	» del » de Liria.	
	Informe del Ingeniero jefe de la division de ferro-carriles de Valencia.	
	» de varios vecinos de Chelva.	
VALLADOLID. .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	10
	» del » de Medina del Campo.	
	» del » de Rioseco.	
	» del » de Peñafiel.	
	» de la Compañía de los ferro-carriles del Norte de España.	
VIZCAYA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion general.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de la division de ferro-carriles del Norte.	10
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	Suma y sigue.	613

PROVINCIAS.	AUTORIDADES, CORPORACIONES OFICIALES, EMPRESAS Y PARTICULARES QUE HAN INFORMADO.	TOTAL de INFORMES POR PROVINCIAS.
	Suma anterior.	613
VIZCAYA. . . .	Informe del Ingeniero jefe de Minas.	
	» del Ayuntamiento de Durango.	
	» del » de Marquina.	
	» del » de Valmaseda.	
ZARAGOZA. . .	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Sociedad Económica Aragonesa.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Minas.	6
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	
ZAMORA. . . .	Informe del Gobernador.	
	» de la Diputacion provincial.	
	» de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Com.°	
	» de la Comision provincial de Estadística.	
	» del Ingeniero jefe de Obras públicas.	
	» del Ingeniero jefe de Montes.	
	» del Ayuntamiento de la capital.	13
	» del » de la Puebla de Sanabria.	
	» del » de Villalpando.	
	» del » de Bermillo.	
	» del » de Fuentesaúco.	
	» del » de Benavente.	
	» de la Compañía del ferro-carril de Medina del Campo á Zamora.	
	Suma y sigue.	632

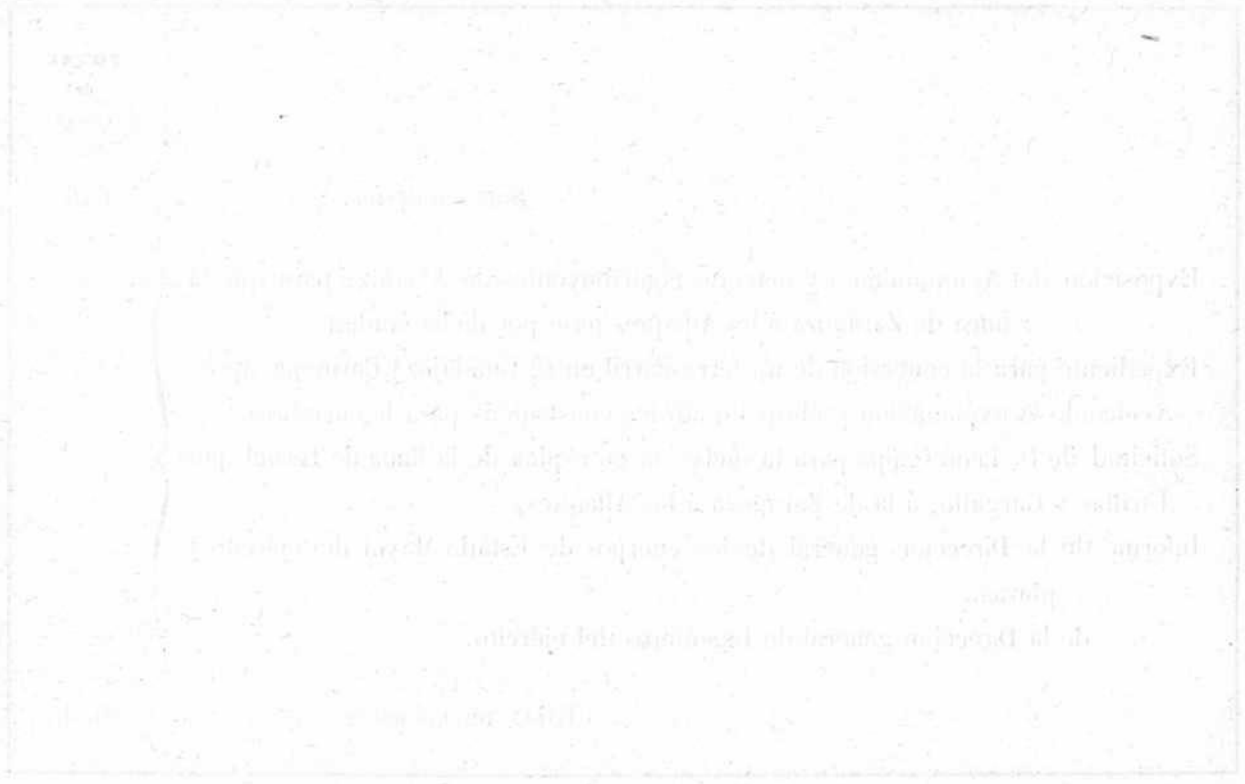
PROYECTOS É INFORMES VARIOS

ENVIADOS DIRECTAMENTE Á LA DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.

	TOTAL de INFORMES.
Suma anterior.	632
Proyecto del ferro-carril de Alicante á Murcia, con ramal de Almoradí á Torrevieja.—Memoria y resúmen de los presupuestos.	
Informe de la Comision de Ingenieros encargada de los reconocimientos de las líneas de Cuenca á Teruel y Calatayud, Teruel á Murviedro y Teruel á Castellon.	
Proyecto de ferro-carril directo de Barcelona á Paris, por Puigcerdá y Toulouse.	
Informe del Ingeniero Jefe de la division de ferro-carriles del Norte.	
Memoria descriptiva sobre el ferro-carril de Albacete á la línea del Mediodía.	
» » » » de Murcia á Granada.	
Real órden sobre el ferro-carril de Torrevieja.	
Informe de la Comision encargada de estudiar la línea del Pirineo central.—Primera parte.	
» id.—Resúmen de las líneas que deben estudiarse.	16
» de la Comision encargada de estudiar las líneas que deben atravesar la frontera de Portugal.	
» del Ingeniero encargado de estudiar el empalme de los ferro-carriles de Ponferrada á la Coruña y Orense á Vigo.	
» de la Compañía del ferro-carril de Córdoba á Málaga.	
» de la » del » de Palencia á Ponferrada.	
» de la Junta general de Estadística.	
Exposicion de los Sres. D. Federico de Gispert y D. Enrique de Gispert, solicitando se incluyan en el plan las líneas autorizadas de la isla de Mallorca.	
» del Ayuntamiento de Sigüenza, solicitando parta de dicha ciudad la línea de Soria.	
Suma y sigue.	648

	TOTAL de INFORMES.
Suma anterior.	648
Exposicion del Ayuntamiento y mayores contribuyentes de Alcañiz, para que la línea de Zaragoza á los Alfaques pase por dicha ciudad.	5
Expediente para la concesion de un ferro-carril entre Guadajoz y Carmona, aprovechando la explanacion y obras de fábrica construidas para la carretera.	
Solicitud de D. Leon Cappa para la inclusion en el plan de la línea de Teruel, por Utrillas y Gargallo, á la de Zaragoza á los Alfaques.	
Informe de la Direccion general de los cuerpos de Estado Mayor del ejército y plazas.	
» de la Direccion general de Ingenieros del ejército.	
TOTAL DE INFORMES.	653

NOTA. El número efectivo de informes es algo menor del que arroja este estado, porque hay varios de ellos, particularmente de Compañías concesionarias de ferro-carriles y de Jefes de Division de esta clase de vias, que obran repetidos en los expedientes de ciertas provincias. Como los informes de Gobernadores y Corporaciones se refieren á ellos, se ha juzgado más conveniente dejar cada uno de los diferentes ejemplares en el lugar donde se hallaba.



NÚMERO 1.

ESTADO de las concesiones de ferro-carriles, fecha en que se otorgaron, su longitud y partes que se hallaban en explotacion, en construccion ó sin empezar, en 1.° de Enero de 1866.

Estado de las concesiones de ferro-carriles, fecha en que se otorgaron, su longitud, y partes que se hallaban en explotacion, en construccion ó sin empezar en 1.° de Enero de 1866.

LÍNEAS CONCEDIDAS.	FECHA DE LA CONCESION.	LONGITUD TOTAL, CON ARREGLO Á LAS ÚLTIMAS MODIFICACIONES. — *Kilómetros.*	EN EXPLOTACION. — *Kilómetros.*	EN CONSTRUCCION. — *Kilómetros.*	SIN EMPEZAR. — *Kilómetros.*
	1845.				
Madrid á Aranjuez.	6 de Abril.	K. 48,340	K. 48,340		
	1847.				
Barcelona á Mataró.	16 de Marzo.	28,257	28,257		
Sama de Langreo á Gijon.	16 de Marzo.	38,542	38,542		
	1850.				
Barcelona á Granollers.	20 de Julio.	29,475	29,475		
Jerez al Trocadero.	16 de Agosto.	27,220	27,220		
Játiva al Grao de Valencia.	13 de Diciembre.	59,745	59,745		
	1851.				
Reus á Tarragona.	30 de Setiembre.	13,099	13,099		
Alar del Rey á Santander.	19 de Diciembre.	137,360	104,786	K. 32,574	
	1852.				
Mataró á Arenys de Mar.	21 de Julio.	9,705	9,705		
Almansa á Játiva.	26 de Agosto.	76,954	76,954		
Almansa á Alicante.	4 de Setiembre.	96,509	96,509		
Martorell á Barcelona.	14 de Setiembre.	28,601	28,601		
Zaragoza á Barcelona.	27 de Noviembre.	365,780	365,780		
	1853.				
Córdoba á Sevilla.	25 de Enero.	130,016	130,016		
	1855.				
Aranjuez á Almansa.	9 de Marzo.	309,534	309,534		
	1856.				
Valladolid á Búrgos.	23 de Febrero.	120,941	120,941		
Madrid á Zaragoza.	11 de Marzo.	340,673	340,673		
Suma y sigue.	. . . . .	1.860,751	1.828,177	32,574	0.000,000

LÍNEAS CONCEDIDAS.	FECHA DE LA CONCESION.	LONGITUD TOTAL, CON ARREGLO Á LAS ÚLTIMAS MODIFICACIONES. *Kilómetros.*	EN EXPLOTACION. *Kilómetros.*	EN CONSTRUCCION. *Kilómetros.*	SIN EMPEZAR. *Kilómetros.*
Suma anterior.	. . . . .	K. 1.860,751	K. 1.828,177	K. 32,574	K. 0.000,000
	1856.				
Sevilla á Jerez.	21 de Abril	109,580	109,580		
San Isidro de Dueñas á Alar del Rey.	1.° de Julio.	90,851	90,851		
Barcelona á Sarriá.	11 de Julio.	4,600	4,600		
Castillejo á Toledo.	11 de Julio.	26,203	26,203		
Madrid á Valladolid (en la longitud se comprende la del enlace de las dos estaciones de Madrid).	18 de Octubre.	255,689	255,689		
Búrgos á Irun.	18 de Octubre.	269,652	269,652		
Puerto Real á Cádiz.	20 de Octubre.	27,942	27,942		
	1857.				
Tudela á Bilbao.	6 de Setiembre.	249,037	249,037		
Las Casetas á Irúrzun.	9 de Octubre.	187,492	187,492		
Montblanch á Reus.	23 de Diciembre.	30,242	30,242		
	1858.				
Granollers á la Rambla de Santa Coloma.	26 de Febrero.	39,768	39,768		
Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma.	26 de Febrero.	37,335	37,335		
	1859.				
Alcázar de San Juan á Ciudad Real.	18 de Abril.	114,286	114,286		
Minas de Triano á la ria de Bilbao.	19 de Junio.	8,599	7,298	1,301	
Albacete á Cartagena.	29 de Noviembre.	246,369	246,369		
Ciudad Real á Badajoz.	19 de Diciembre.	341,516	189,632	151,884	
Córdoba á Málaga.	19 de Diciembre.	192,370	192,370		
	1860.				
Utrera á Moron.	4 de Febrero.	35,035	35,035		
Rambla de Santa Coloma á Gerona.	9 de Junio.	29,730	29,730		
Manzanares á Córdoba.	23 de Noviembre.	243,500	215,463	28,037	
	1861.				
Medina del Campo á Zamora..	19 de Febrero.	89,847	89,847		
Palencia á Ponferrada.	26 de Febrero.	238,140	122,375	115,765	
Carcagente á Gandía (tramway).	6 de Marzo.	35,072	35,072		
Valencia á Tarragona.	21 de Marzo.	260,306	227,687	32,619	
Suma y sigue.	. . . . .	5.023,912	4.661,732	362,180	0.000,000

LÍNEAS CONCEDIDAS.	FECHA DE LA CONCESION.	LONGITUD TOTAL, CON ARREGLO Á LAS ÚLTIMAS MODIFICACIONES. *Kilómetros.*	EN EXPLOTACION. *Kilómetros.*	EN CONSTRUCCION. *Kilómetros.*	SIN EMPEZAR. *Kilómetros.*
Suma anterior.	. . . . .	K. 5.023,912	K. 4.661,732	K. 362,180	K. 0.000,000
	1861.				
Campillos (Bobadilla) á Granada.	7 de Junio.	134,500	15,000	119,500	
Tarragona á Martorell.	14 de Julio.	73,176	73,176		
	1862.				
Santiago al Carril.	3 de Enero.	42,825	. . . . .	42,825	
Gandía á Denia (tramway).	9 de Julio.	30,560	. . . . .	. . . . .	30,560
Irúnzun á Alsásua.	19 de Julio.	30,525	30,525		
Tardienta á Huesca.	27 de Setiembre.	21,719	21,719		
Lérida á Montblanch.	12 de Noviembre.	57,008	11,450	45,558	
	1863.				
Granollers á San Juan de las Abadesas.	25 de Febrero.	84,650	. . . . .	84,650	
Orense á Vigo.	12 de Marzo.	126,421	. . . . .	126,421	
Thársis al Odiel.	31 de Marzo.	43,473	. . . . .	. . . . .	43,473
Quintanilla de las Torres á Orbó.	11 de Mayo.	13,208	13,208		
Mérida á Sevilla.	18 de Junio.	188,706	. . . . .	. . . . .	188,706
Gerona á Figueras.	27 de Julio.	40,790	. . . . .	. . . . .	40,790
San Saturnino á Igualada.	24 de Agosto.	25,240	. . . . .	. . . . .	25,240
	1864.				
Mollet á Caldas de Mombuy (tramway).	13 de Enero.	13,234	. . . . .	13,234	
Zaragoza á Escatron.	30 de Enero.	81,063	. . . . .	81,063	
Figueras á la frontera francesa.	10 de Marzo.	27,073	. . . . .	27,073	
Castillo de Almorchon á Belmez.	13 de Abril.	63,443	. . . . .	63,443	
Medina del Campo á Salamanca.	20 de Abril.	78,410	. . . . .	78,410	
Alcázar de San Juan á Quintanar de la Órden.	7 de Junio.	26,360	. . . . .	26,360	
Ponferrada á la Coruña.	24 de Setiembre.	312,357	. . . . .	. . . . .	312,357
Utrera á Osuna.	15 de Octubre.	63,711	. . . . .	63,711	
Leon á Gijon.	23 de Noviembre.	194,588	. . . . .	. . . . .	194,588
	1865.				
Córdoba á Belmez.	8 de Abril.	73,180	. . . . .	. . . . .	73,180
Plazuela del Progreso (en Madrid) á la Dehesa de los Carabancheles (tramway).	28 de Mayo.	10,000	. . . . .	. . . . .	10,000
Aranjuez ó Madrid á Cuenca.	5 de Octubre.	158,000	. . . . .	. . . . .	158,000
Madrid á Malpartida de Plasencia.	5 de Octubre.	242,906	. . . . .	. . . . .	242,906
TOTALES.	. . . . .	7.281,038	4.826,810	1.134,428	1.319,800

NÚMERO 2.

ESTADO que manifiesta, por años, el número de kilómetros de ferro-carril abiertos al público y el de las concesiones no caducadas, comprendiéndose en él hasta 1.° *de Enero de* 1866.

Estado que manifiesta, por años, el número de kilómetros de ferro-carril abiertos al público y el de las concesiones no caducadas, comprendiéndose en él hasta 1.° de Enero de 1866.

AÑOS.	DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	TROZOS ABIERTOS AL PÚBLICO. DESIGNACION DE LOS TROZOS.	FECHA DE LA APERTURA.	LONGITUD. *Kilómetros.*	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO POR AÑO. *Kilómetros.*	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO HASTA FIN DE CADA AÑO. *Kilómetros.*	N.° DE KILÓMETROS CONCEDIDOS POR AÑO, DEDUCIDO DEL ESTADO ANTERIOR.	N.° DE KILÓMETROS CONCEDIDOS HASTA FIN DE CADA AÑO.
1845	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	K. 48,340	K. 48,340
1847	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	66,799	115,139
1848	Barcelona á Francia, por Figueras.	Barcelona á Mataró.	28 Octubre.	K. 28,257	K. 28,257	. . . . .	. . . . .	115,139
1849	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . . .	28,257	. . . . .	115,139
1850	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	. . . . .	28,257	116,440	231,579
1851	Madrid á Alicante.	Madrid á Aranjuez.	10 Febrero.	48,340	48,340	76,597	150,459	382,038
1852	Almansa á Valencia y Tarragona.	Valencia al Grao.	22 Marzo.	4,189	25,452	102,049	577,549	959,587
		Silla á Valencia.	22 Octubre.	12,356				
		Benifayó á Silla.	8 Diciembre.	8,907				
1853	Almansa á Valencia.	Alcira á Benifayó.	1.° Marzo.	14,701	115,933	217,982	130,016	1.089,603
		Carcagente á Alcira.	9 Abril.	3,631				
	Sama de Langreo á Gijon. . . .	Carballin á Gijon.	7 Marzo.	29,300				
	Madrid á Alicante.	Aranjuez á Tembleque. . . .	14 Setiembre.	51,804				
	Tarragona á Martorell y Barcelona.	Molins de Rey á Barcelona. . .	14 Noviembre.	16,497				
1854	Madrid á Alicante.	Tembleque á Alcázar.	20 Junio.	46,998	114,454	332,436	. . . . .	1.089,603
	Sevilla á Cádiz.	Jerez al Puerto.	22 Junio.	14,520				
	Almansa á Valencia.	Manuel á Carcagente.	1.° Julio.	8,964				
	Barcelona á Francia, por Figueras.	Barcelona á Granollers. . . .	22 Julio.	29,475				
	Sama de Langreo á Gijon. . . .	Vega á Carballin.	1.° Octubre.	7,500				
	Almansa á Valencia.	Játiva á Manuel.	21 Diciembre.	6,997				
1855	Zaragoza á Barcelona.	Sabadell á Moncada.	11 Febrero.	11,909	142,504	474,940	309,534	1.399,137
	Madrid á Alicante.	Alcázar á Albacete.	18 Marzo.	130,595				

AÑOS.	DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	TROZOS ABIERTOS AL PÚBLICO. DESIGNACION DE LOS TROZOS.	FECHA DE LA APERTURA.	LONGITUD. *Kilómetros.*	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO POR AÑO. *Kilómetros.*	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO HASTA FIN DE CADA AÑO. *Kilómetros.*	N.° DE KILÓMETROS CONCEDIDOS POR AÑO, DEDUCIDO DEL ESTADO ANTERIOR.	N.° DE KILÓMETROS CONCEDIDOS HASTA FIN DE CADA AÑO.
				K.				
1856	Zaragoza á Barcelona.	Tarrasa á Sabadell.	14 Marzo.	9,279	K. 47,584	K. 522,524	K. 1.246,131	K. 2.645,268
	Sama de Langreo á Gijon. . . .	Sama á Vega.	12 Julio.	1,742				
	Lérida á Reus y Tarragona. . .	Reus á Tarragona.	16 Setiembre.	13,099				
	Sevilla á Cádiz.	Puerto de Santa María al Trocadero.	10 Octubre.	12,700				
	Tarragona á Martorell y Barcelona.	Corominas á Molins de Rey. . .	10 Noviembre.	10,764				
1857	Barcelona á Francia, por Figueras.	Mataró á Arenys de Mar. . . .	10 Enero.	9,705	148,741	671,265	466,771	3.112,039
	Alar á Santander.	Alar á Reinosa.	28 Marzo.	50,129				
	Madrid á Alicante.	Albacete á Almansa.	17 Noviembre.	80,137				
	Almansa á Valencia.	Alcudia á Játiva..	18 Noviembre.	8,770				
1858	Madrid á Alicante.	Almansa á Alicante..	15 Marzo.	96,509	180,622	851,887	77,103	3.189,142
	Castillejo á Toledo.	Castillejo á Toledo.	15 Junio.	26,203				
	Alar á Santander.	Los Corrales á Santander. . . .	10 Octubre.	39,078				
	Almansa á Valencia.	Mogente á Alcudia.	20 Noviembre.	18,832				
1859	Córdoba á Sevilla.	Lora á Sevilla.	5 Marzo.	55,459	297,227	1.149,114	903,140	4.092,282
	Id.	Córdoba á Lora.	2 Junio.	74,557				
	Madrid á Zaragoza.	Madrid á Guadalajara.	3 Junio.	56,634				
	Tarragona á Martorell y Barcelona.	Puntarró á Corominas.	23 Junio.	1,340				
	Zaragoza á Barcelona.	Manresa á Tarrasa.	4 Julio.	32,024				
	Almansa á Valencia.	Almansa á Mogente..	19 Noviembre.	49,352				
	Barcelona á Francia, por Figueras.	Arenys de Mar á Tordera. . . .	5 Diciembre.	27,861				
1860	Sevilla á Cádiz.	Sevilla á Jerez.	1.° Mayo.	103,621	764,357	1.913,471	308,265	4.400,547
	Zaragoza á Barcelona.	Lérida á Manresa.	30 Mayo.	118,076				
	Alcázar á Ciudad Real.. . . .	Alcázar á Manzanares.	1.° Julio.	49,244				
	San Isidro de Dueñas á Alar. . .	San Isidro de Dueñas á Alar. . .	1.° Agosto.	90,851				
	Madrid á Irun.	Valladolid á Venta de Baños. . .	1.° Agosto.	36,631				
	Zaragoza á Alsásua..	Caparroso á Pamplona.. . . .	1.° Setiembre.	59,812				
	Barcelona á Francia, por Figueras.	Granollers á la Rambla de Santa Coloma.	1.° Setiembre.	39,768				
	Madrid á Irun.	Medina del Campo á Valladolid. .	15 Setiembre.	42,365				
	Alcázar á Ciudad Real.	Manzanares á Daimiel.	1.° Octubre.	21,480				
	Alar á Santander.	Bárcena á los Corrales.. . . .	2 Octubre.	15,579				
	Madrid á Zaragoza.	Guadalajara á Jadraque. . . .	5 Octubre.	47,376				
	Madrid á Irun.	Venta de Baños á Búrgos. . . .	25 Noviembre.	84,310				
	Id.	San Chidrian á Medina.. . . .	25 Noviembre.	55,244				

AÑOS.	DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	TROZOS ABIERTOS AL PÚBLICO. DESIGNACION DE LOS TROZOS.	FECHA DE LA APERTURA.	LONGITUD. *Kilómetros.*	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO POR AÑO. *Kilómetros.*	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO HASTA FIN DE CADA AÑO. *Kilómetros.*	N.° DE KILÓMETROS CONCEDIDOS POR AÑO, DEDUCIDO DEL ESTADO ANTERIOR.	N.° DE KILÓMETROS CONCEDIDOS HASTA FIN DE CADA AÑO.
				K.				
	Alcázar á Ciudad Real.	Daimiel á Almagro.	21 Enero.	21,313				
	Sevilla á Cádiz.	Puerto Real á Cádiz.. . . .	13 Marzo.	27,942				
	Alcázar á Ciudad Real.	Almagro á Ciudad Real. . . .	14 Marzo.	22,249				
	Zaragoza á Alsásua..	Tudela á Caparroso.. . . .	15 Mayo.	43,801				
	Madrid á Irun.	Búrgos á Quintanapalla. . . .	25 Julio.	16,261				
1861	Barcelona á Francia, por Figueras.	Tordera á la Rambla de Santa Coloma.	1.° Agosto.	9,474	K. 456,431	K. 2.369,902	K. 831,041	K. 5.231,588
	Madrid á Irun.	Madrid al Escorial.	9 Agosto.	50,285				
	Zaragoza á Alsásua..	Casetas á Tudela.	18 Setiembre.	62,193				
	Zaragoza á Barcelona.	Zaragoza á Lérida.	18 Setiembre.	183,674				
	Sevilla á Cádiz.	Ramal de union con la de Córdoba.	29 Setiembre.	5,959				
	Madrid á Zaragoza.	Casetas á Zaragoza.	1.° Octubre.	13,280				
	Barcelona á Francia, por Figueras.	Rambla de Santa Coloma á Gerona.	17 Marzo.	29,730				
	Zaragoza á Barcelona.	Moncada á Barcelona.	21 Marzo.	10,818				
	Madrid á Irun.	Miranda á Olazagoitia.	13 Abril.	72,962				
	Valencia á Tarragona.	Valencia á Murviedro.	20 Abril.	25,603				
	Manzanares á Córdoba.. . . .	Manzanares á Santa Cruz de Mudela.	21 Abril.	42,000				
1862	Madrid á Zaragoza.	Jadraque á Medinaceli.. . . .	2 Julio.	61,757	360,154	2.730,056	182,637	5.414,225
	Madrid á Irun.	Quintanapalla á Miranda. . . .	26 Julio.	74,517				
	Valencia á Tarragona.	Murviedro á Nules.	25 Agosto.	22,220				
	Lérida á Reus y Tarragona. . .	Ramal entre estaciones á Reus.	15 Setiembre.	2,654				
	Valencia á Tarragona.	Nules á Castellon.	26 Diciembre.	17,893				
	Albacete á Cartagena.	Murcia á Cartagena.	1.° Febrero.	64,547				
	Madrid á Zaragoza.	Medinaceli á Alhama.	4 Febrero.	52,396				
	Tudela á Bilbao..	Miranda á Bilbao.	2 Marzo.	103,852				
	Madrid á Irun.	Ávila á San Chidrian.	4 Marzo.	30,824				
	Lérida á Reus y Tarragona. . .	Montblanch á Reus.	13 Mayo.	27,588				
	Tudela á Bilbao..	Haro á Miranda..	15 Mayo.	18,238				
	Madrid á Zaragoza.	Alhama á Alagon.	25 Mayo.	102,652				
1863	Barcelona á Sarriá.	Barcelona á Sarriá.	24 Junio.	4,600	837,704	3.567,760	522,488	5.936,713
	Madrid á Irun.	Escorial á Ávila.	1.° Julio.	70,273				
	Tudela á Bilbao..	Castejon á Haro..	31 Agosto.	126,947				
	Madrid á Irun.	Beasain á San Sebastian. . . .	1.° Setiembre.	41,340				
	Córdoba á Málaga.	Álora á Málaga.	16 Setiembre.	37,148				

AÑOS.	DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	TROZOS ABIERTOS AL PÚBLICO. DESIGNACION DE LOS TROZOS.	FECHA DE LA APERTURA.	LONGITUD. Kilómetros.	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO POR AÑO. Kilómetros.	LONGITUD TOTAL ABIERTA AL PÚBLICO HASTA FIN DE CADA AÑO. Kilómetros.	N.° DE KILÓMETROS CONCEDIDOS POR AÑO, DEDUCIDO DEL ESTADO ANTERIOR.	N.° DE KILÓMETROS CONCEDIDOS HASTA FIN DE CADA AÑO.
				K.				
	Ciudad Real á Badajoz.	Badajoz á la frontera de Portugal.	20 Setiembre.	5,494				
	Madrid á Irun.	San Sebastian á Irun.	18 Octubre.	16,900				
	Palencia á Ponferrada.	Palencia á Leon..	9 Noviembre.	122,375				
	Valencia á Tarragona.	Castellon á Benicasin.	19 Noviembre.	12,530				
	Zaragoza á Alsásua..	Pamplona á Irúrzun.	9 Enero.	21,686				
	Albacete á Cartagena.	Chinchilla á Hellin.	18 Enero.	49,777				
	Carcagente á Gandía (tramway)..	Carcagente á Gandía.	8 Febrero.	35,072				
	Quintanilla de las Torres á Orbó..	Quintanilla á Orbó.	1.° Marzo.	13,208				
	Madrid á Irun.	Irun á la Frontera.	22 Abril.	1,704				
	Medina del Campo á Zamora. . .	Medina á Toro.	3 Mayo.	57,457				
	Id. . . .	Toro á Zamora.	28 Mayo.	32,390				
	Madrid á Zaragoza.	Grisen á Casetas..	1.° Agosto.	6,578				
1864	Ciudad Real á Badajoz.. . . .	Ciudad Real á Puertollano.. . .	19 Agosto.	38,520	K. 494,486	K. 4.062,246	K. 860,239	K. 6.796,952
	Madrid á Irun.	Olazagoitia á Beasain.	20 Agosto.	45,968				
	Utrera á Moron.	Utrera á Moron.	12 Setiembre.	35,035				
	Tardienta á Huesca..	Tardienta á Huesca..	12 Setiembre.	21,719				
	Madrid á Irun.	Ramal de enlace de las estaciones de Madrid..	1.° Octubre.	6,698				
	Albacete á Cartagena.	Hellin á Agramon.	8 Octubre.	19,612				
	Id.	Cieza á Murcia.	8 Octubre.	49,817				
	Ciudad Real á Badajoz.	Mérida á Badajoz.	20 Octubre.	59,245				
	Albacete á Cartagena.	Albacete á Chinchilla.	9 Marzo.	19,776				
	Valencia á Tarragona.	Benicasin á Ulldecona.	12 Marzo.	80,132				
	Id.	Amposta á Tarragona.	12 Marzo.	69,309				
	Manzanares á Córdoba.. . . .	Santa Cruz de Mudela á las ventas de Cárdenas.	25 Marzo.	26,963				
	Albacete á Cartagena.	Calasparra á Cieza.	27 Marzo.	24,979				
	Tarragona á Martorell y Barcelona.	Tarragona á Martorell.	15 Abril.	73,176				
	Albacete á Cartagena.	Agramon á Calasparra.	27 Abril.	17,861				
1865	Zaragoza á Alsásua..	Irúrzun á Alsásua.	22 Junio.	30,525	764,564	4.826,810	484,086	7.281,038
	Lérida á Reus y Tarragona. . .	La Espluga á Montblanch. . . .	26 Junio.	6,460				
	Triano á la ria de Bilbao. . . .	Urtuella á la ria de Bilbao.. . .	26 Junio.	7,298				
	Ciudad Real á Badajoz.. . . .	Puertollano á Veredas.	28 Julio.	18,780				
	Córdoba á Málaga.	Córdoba á Álora.	15 Agosto.	155,222				
	Campillos á Granada.	Bobadilla á Antequera.	20 Agosto.	15,000				
	Ciudad Real á Badajoz.. . . .	Magacela á Mérida..	21 Agosto.	67,593				
	Manzanares á Córdoba.. . . .	Vilches á Córdoba.	15 Setiembre.	146,500				
	Lérida á Reus y Tarragona. . .	Vimbodi á la Espluga.	4 Noviembre.	4,990				

NÚMERO 3.

ESTADO que manifiesta las longitudes, segun proyecto y segun modificaciones aprobadas, de las líneas de ferro-carriles, sus presupuestos y subvenciones pagadas ó por pagar por el Estado, hasta 1.° *de Enero de* 1865.

Estado que manifiesta las longitudes, segun proyecto y segun modificaciones aprobadas, de las líneas de ferro-carriles, sus presupuestos y subvenciones pagadas ó por pagar por el Estado, hasta 1.° Enero de 1865 (*a*).

LÍNEAS (*b*).	LONGITUD		PRESUPUESTO.		SUBVENCION			OBSERVACIONES.
	SEGUN PROYECTO PRIMITIVO. — *Kilómetros.*	SEGUN MODIFICACIONES APROBADAS. — *Kilómetros.*	— *Escudos.*	ASIGNADA POR LAS LEYES. — *Escudos.*	SEGUN SUBASTA. — *Escudos.*	ABONADA. — *Escudos.*	FALTA QUE ABONAR. — *Escudos.*	
Madrid á Almansa.	K. 357,630	K. 357,874	E. 25.020.000,000	E. 7.838.333,300	. . . . .	E. 10.669.898,740 (1)	. . . . .	(1) En esta cantidad están comprendidos todos los abonos que por varios conceptos se han hecho en esta línea.
Almansa á Alicante.	95,659	96,509	5.860.878,300	(1) 1.783.389,300	. . . . .	1.783.389,300	. . . . .	(1) Pagados en acciones por su valor nominal.
Madrid á Zaragoza.	360,675	340,673	22.242.894,231	24.000 por kilómetro.	E. 20.999,900 por kilómetro.	6.850.140,400	E. 303.958,500	
Alcázar de San Juan á Ciudad Real. . .	112,466	114,286	6.369.685,350	2.126.228,450	(1) 1.900.276,261	1.556.543,800	33.380,500	(1) En esta cifra está incluido el valor de las obras ejecutadas y materiales acopiados entre Venta de Herrera y Ciudad Real.
Albacete á Cartagena.	247,076	246,369	20.934.685,930	30.000 por kilómetro.	30.000 por kilómetro.	5.910.000,000	1.502.280,000	
Manzanares á Córdoba.	248,707	243,500	26.975.797,169	9.420.355,000	2.794.300,000	703.834,653	2.090.465,347	
Castillejo á Toledo.	26,220	26,203	1.472.783,213	4.480,208 por kilómetro, pagadera por el ayuntamiento de Toledo.	. . . . .	(1)	. . . . .	(1) Esta subvencion ha sido pagada por el Ayuntamiento de Toledo, é importa en total 117.396^{s},776.
Madrid á Valladolid.	245,250	(1) 255,689	22.526.459,100	33.000 por kilómetro.	33.000 por kilómetro.	7.513.555,876	924.181,124	(1) Comprendidos los 6.698 metros del ramal de union de las estaciones de San Vicente y Atocha.
Valladolid á Búrgos.	121,407	120,941	8.227.096,176	23.331 por kilómetro.	9.088,243 por kilómetro.	936.968,800	162.035,672	
Búrgos á Irun.	262,110	269,652	27.588.708,300	44.400 por kilómetro.	44.400 por kilómetro.	11.300.221,760	672.327,040	
Venta de Baños á Alar.	90,050	90,851	4.290.000,000					
Palencia á Ponferrada.	222,916	238,140	15.299.588,590	7.695 693,060	5.900.000,000	2.256.556,158	3.643.443,842	
Ponferrada á la Coruña.	312,357	312,357	41.433.386,173	20.203.915,785	18.000.000,000	. . . . .	18.000.000,000	
Leon á Gijon.	194,588	194,588	38.791.261,000	19.512.004,283	19.000.000,000	. . . . .	19.000.000,000	
Zaragoza á Barcelona	313,000	365,780	32.455.571,796	(1) 8.000.000,000	. . . . .	7.949.999,702	50.000,298	(1) Pagados en acciones por su valor nominal.
Suma y sigue.	3.210,111	3.273,412	299.488.795,328	. . . . .	. . . . .	57.431.109,189	46.382.072,323	

LÍNEAS.	LONGITUD		PRESUPUESTO.		SUBVENCION			OBSERVACIONES.
	SEGUN PROYECTO PRIMITIVO.	SEGUN MODIFICACIONES APROBADAS.		ASIGNADA POR LAS LEYES.	SEGUN SUBASTA.	ABONADA.	FALTA QUE ABONAR.	
	Kilómetros.	*Kilómetros.*	*Escudos.*	*Escudos.*	*Escudos.*	*Escudos.*	*Escudos.*	
Sumas anteriores.	K. 3.210,111	K. 3.273,412	E. 299.488.795,328	. . . . .	. . . . .	E. 57.431.109,189	E. 46.382.072,323	
Tardienta á Huesca.	21,596	21,719	1.120.727,311	(1) E. 19.562,400 por kilómetro.	E. 18.474,718 por kilómetro.	383.740,297	15.239,709	(1) Pagados en obligaciones por su valor nominal.
Zaragoza á Alsásua (1).	221,947	218,017	17.876.970,602	33.000 por kilómetro.	32.999,048 por kilómetro.	6.621.808,652	529.019,109	(1) Este camino parte de las Casetas á 13.280 metros de Zaragoza.
Ciudad Real á Badajoz.	323,394	341,516	22.955.472,528	30.000 por kilómetro.	29.994,384 por kilómetro.	4.209.376,496	5.500.623,504	
Castillo de Almorchon á Belmez. . . .	63,443	63,443	5.399.318,908	1.801.781,200	1.400.000,000	. . . . .	1.400.000,000	
Almansa á Játiva.	71,272	76,954	6.810.143,748	(1) 2.090.859,200	. . . . .	2.090.859,200	. . . . .	(1) En acciones por su valor nominal.
Játiva al Grao.	59,455	59,745	3.525.200,000	6 por 100 de interés al capital y 1 por 100 de amortizacion (1).	. . . . .	939.789,504	. . . . .	(1) No se fijó el capital.
Valencia á Tarragona.	260,306	260,306	21.724.558,539	6.247.344,000	6.247.344,000	4.520.927,653	1.726.416,347	
Sevilla á Jerez.	108,500	109,580	4.153.050,985	10.768,126 por kilómetro.	Abona la Comp. al Estado 35,912 por kilómetro.			
Jerez al Trocadero.	27,023	27,220	3.021.106,618	(1) 18.000 por kilómetro.	17.990 por kilómetro.	221.888,660	. . . . .	(1) Del Puerto de Santa María al Trocadero.
Puerto Real á Cádiz.	28,000	27,942	1.600.000,000	18.000 por kilómetro.	17.990 por kilómetro.	472.775,000	30.945,000	
Sevilla á Mérida.	188,706	188,706	26.160.750,562	(1) 5.661.180,000	2.289.000,000	. . . . .	2.289.000,000	(1) De esta suma abona el Estado 4.528 944 escudos y las diputaciones de Badajoz y Sevilla el resto, ó s a 1.132.236 escudos.
Córdoba á Málaga.	198,961	192,370	20.460.439,600	36.006 por kilómetro.	36.006 por kilómetro.	2.256.376,000	4.638.989,036	
Bobadilla á Granada.	134,500	134,500	17.191.949,720	6.019.413,000	6.019.413,000	477.376,000	5.542.037,000	
Tudela á Bilbao..	234,891	249,037	19.557.780,400	36.000 por kilómetro.	36.000 por kilómetro.	8.508.124,260	236.203,740	
Barcelona á Granollers.	29,450	29,475	2.380.000,000					
Granollers á la Rambla de Santa Coloma.	39,700	39,768	4.108.764,000					
Barcelona á Mataró.	29,000	28,257	1.900.000,000					
Mataró á Arenys de Mar.	9,776	9,705	497.604,161					
Suma y sigue.	5.260,031	5.351,672	479.932.633,010	. . . . .	. . . . .	88.134.150,911	68.290.545,768	

LÍNEAS.	LONGITUD SEGUN PROYECTO PRIMITIVO — Kilómetros.	LONGITUD SEGUN MODIFICACIONES APROBADAS. — Kilómetros.	PRESUPUESTO. — Escudos.	ASIGNADA POR LAS LEYES. — Escudos.	SUBVENCION SEGUN SUBASTA. — Escudos.	SUBVENCION ABONADA. — Escudos.	SUBVENCION FALTA QUE ABONAR. — Escudos.	OBSERVACIONES.
Sumas anteriores.	K. 5.260,031	K. 5.351,672	E. 479.932.633,010	. . . . .	. . . .	E. 88.134.150,911	E. 68.290.545,768	
Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma.	36,000	37,335	3.599.704,400					
Rambla de Santa Coloma á Gerona. . .	29,734	29,730	1.793.541,929					
Gerona á Figueras.	40,790	40,790	6.575.325,000					
Figueras á la frontera francesa. . . .	27,073	27,073	8.294.649,452					
Medina del Campo á Zamora.	87,233	89,847	6.606.777,540	E. 3.323.209,102	E. 1.191.700,000	766.868,925	424.831,075	
Orense á Vigo.	126,421	126,421	13.308.077,089	6.693.962,775	6.693.962,775	. . . . .	6.693.962,775	
Alar del Rey á Santander.	145,422	137,360	16.000.000,000	6.000.000 garant. de int. 6.000 000 en acciones.	(1)	1.248.406,456 5.715.522,843	284.477,157	(1) La garantía de interés del capital invertido, siempre que no pasase de 6.000.000 de escudos, y el abono de esta misma suma en obligaciones de ferro-carriles, se otorgó al declarar subsistente la concesion, por ley de 9 de Marzo de 1855.
Córdoba á Sevilla.	130,000	130,016	7.884.658,036	1.794,687 por kilómetro.	. . . . .	1.485.771,875	3.196.698,125	
Martorell á Barcelona.	27,236	28,601	3.138.980,000					
Tarragona á Martorell.	73,095	73,176	8.010.523,100					
Reus á Tarragona.	13,123	13,099	1.038.523,100					
Montblanch á Reus.	27,872	30,242	2.596.000,000					
Lérida á Montblanch.	57,008	57,008	4.362.541,476					
Utrera á Moron.	35,790	35,035	1.291.236,282	10 anualidades de 8.000 escudos la Diputacion provincial de Sevilla. Otras 10 de 6.000 escudos el Ayuntamiento de Moron.	140.000			
Utrera á Osuna.	63,711	63,711	2.657.254,532					(1) Este presupuesto está calculado con expropiacion y explanacion para doble via.
Granollers á San Juan de las Abadesas.	103,856	84,650	(1) 15.795.714,800	27.000 por kilómetro.	(2)	. . . . .	. . . . .	(2) Además de renunciar la subvencion, se han reducido á 90 los años de la concesion.
Zaragoza á Escatron.	81,063	81,063	5.192.534,103	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	
Suma y sigue.	6.365,458	6.436,829	588.078.673,849	. . . . .	. . . . .	97.350.721,010	78.890.514,900	

LÍNEAS.	LONGITUD		PRESUPUESTO.	ASIGNADA	SUBVENCION			OBSERVACIONES.
	SEGUN PROYECTO PRIMITIVO.	SEGUN MODIFICACIONES APROBADAS.		POR LAS LEYES.	SEGUN SUBASTA.	ABONADA.	FALTA QUE ABONAR.	
	Kilómetros.	*Kilómetros.*	*Escudos.*	*Escudos.*	*Escudos.*	*Escudos.*	*Escudos.*	
Sumas anteriores.	K. 6.365,458	K. 6.436,829	E. 588.078.673,849	. . . . .	. . . . .	E. 97.350.721,010	E. 78.890.514,900	
Medina del Campo á Salamanca. . . .	78,410	78,410	3.200.000,000					
Santiago al Carril.	42,825	42,825	2.637.500,000					
Thársis al Odiel. , ...	43,473	43,473	2.061.540,800					
Sama de Langreo á Gijon.	38,542	38,542	3.433.491,900	410.000				
Alcázar de S. Juan á Quintanar de la Órden.	26,360	26,360	1.176.702,371					
San Saturnino de Noya á Igualada. . .	25,240	25,240	2.880.621,900					
Quintanilla de las Torres á Orbó. . .	12,657	13,208	376.140,000					
Minas de Triano á la ria de Bilbao. . .	8,599	8,599	453.247,127					
Barcelona á Sarriá.	4,400	4,600	1.200.000,000					
Carcagente á Gandía (tramway). . . .	34,703	35,072	449.758,908					
Gandía á Denia (tramway)..	30,560	30,560	414.125,730					
Mollet á Caldas de Mombuy (tramway)..	13,234	13,234	194.894,584					
TOTALES.	6.724,461	6.796,952	606.556.697,169	. . . . .	. . . . .	97.350.721,010	78.890.514,900	

(*a*) No se incluyen en este estado las líneas de Córdoba á Belmez, Madrid á Cuenca, Madrid á Malpartida de Plasencia y el tramway de los Carabancheles, porque las concesiones relativas á ellas fueron otorgadas en el año 1865.

(*b*) El órden en que se han colocado las líneas, es el del estado número 4.

NÚMERO 4.

ESTADO de los ferro-carriles españoles y su distribucion entre las diferentes Compañías y Sociedades, en 1.° de Enero de 1866, segun el órden de importancia de éstas.

Estado de los ferro-carriles españoles y su distribucion entre las diferentes Compañías y Sociedades, en 1.° de Enero de 1866, segun el órden de importancia de éstas.

DESIGNACION DE LAS COMPAÑÍAS Y SOCIEDADES (1).	LÍNEAS QUE COMPRENDE CADA COMPAÑÍA Ó SOCIEDAD.	LONGITUD CONCEDIDA A CADA UNA. *Kilómetros.*	LONGITUD EN EXPLOTACION. *Kilómetros.*
Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.	Madrid á Almansa. Almansa á Alicante. Madrid á Zaragoza. Alcázar á Ciudad Real. Albacete á Cartagena. Manzanares á Córdoba. Castillejo á Toledo.	K. 1.425,414	K. 1.397,377
Compañía de los ferro-carriles de Palencia á la Coruña y de Leon á Gijon.	Palencia á Ponferrada. Ponferrada á la Coruña. Leon á Gijon.	745,085	122,375
Compañía de los ferro-carriles del Norte de España.	Madrid á Valladolid. Valladolid á Búrgos. Búrgos á Irun. Venta de Baños á Alar del Rey.	737,133	737,133
Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza á Barcelona y Pamplona.	Zaragoza á Barcelona. Zaragoza á Alsásua. Tardienta á Huesca.	605,516	605,516
Compañía de los ferro-carriles de Ciudad Real á Badajoz y Almorchon á Belmez.	Ciudad Real á Badajoz. Castillo de Almorchon á Belmez.	404,959	189,632
Compañía de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.	Almansa á Játiva. Játiva al Grao de Valencia. Valencia á Tarragona.	397,005	364,386
	Suma y sigue.	4.315,112	3.416,419

DESIGNACION DE LAS COMPAÑÍAS Y SOCIEDADES (1).	LÍNEAS QUE COMPRENDE CADA COMPAÑÍA Ó SOCIEDAD.	LONGITUD CONCEDIDA A CADA UNA. — *Kilómetros.*	LONGITUD EN EXPLOTACION. — *Kilómetros.*
	Sumas anteriores.	K. 4.315,112	K. 3.416,419
Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Jerez y Cádiz.	Sevilla á Jerez.	353,448	164,742
	Jerez al Trocadero.		
	Puerto Real á Cádiz.		
	Sevilla á Mérida.		
Compañía del ferro-carril de Córdoba á Málaga.	Córdoba á Málaga.	326,870	207,370
	Bobadilla á Granada.		
Sociedad del ferro-carril de Tudela á Bilbao.	Tudela á Bilbao.	249,037	249,037
Ferro-carril de Madrid á Malpartida de Plasencia. . . .	Madrid á Malpartida de Plasencia. . . .	242,906	
Compañía de los ferro-carriles de Barcelona á Francia, por Figueras.	Barcelona á Granollers.	242,133	174,270
	Granollers á la Rambla de Santa Coloma.		
	Barcelona á Mataró.		
	Mataró á Arenys de Mar.		
	Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma.		
	Rambla de Santa Coloma á Gerona. . . .		
	Gerona á Figueras.		
	Figueras á la frontera francesa.		
Compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo.	Medina del Campo á Zamora.	216,268	89,847
	Orense á Vigo.		
Ferro-carril de Madrid á Cuenca.	Madrid á Cuenca.	158,000	
Compañía del ferro-carril de Isabel II.	Alar del Rey á Santander.	137,360	104,786
Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla. . . .	Córdoba á Sevilla.	130,016	130,016
Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona.	Martorell á Barcelona.	101,777	101,777
	Tarragona á Martorell.		
	Suma y sigue.	6.472,927	4.638,264

DESIGNACION DE LAS COMPAÑÍAS Y SOCIEDADES (1).	LÍNEAS QUE COMPRENDE CADA COMPAÑÍA Ó SOCIEDAD.	LONGITUD CONCEDIDA A CADA UNA. — *Kilómetros.*	LONGITUD EN EXPLOTACION. — *Kilómetros.*
	Sumas anteriores.	K. 6.472,927	K. 4.638,264
Compañía de los ferro-carriles de Lérida á Reus y Tarragona.	Reus á Tarragona.	100,349	54,791
	Montblanch á Reus.		
	Lérida á Montblanch.		
Ferro-carriles de Utrera á Moron y Osuna.	Utrera á Moron.	98,746	35,035
	Utrera á Osuna		
Compañía del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas.	Granollers á San Juan de las Abadesas. . .	84,650	
Compañía del ferro-carril de Zaragoza á Escatron. . . .	Zaragoza á Escatron.	81,063	
Ferro-carril de Medina á Salamanca.	Medina del Campo á Salamanca. . . .	78,410	
Compañía del ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez. .	Córdoba á Belmez.	73,180	
Compañía del ferro-carril de Santiago al Carril.	Santiago al Carril.	42,825	
Ferro-carril de las Minas de cobre de Huelva.	Thársis al Odiel.	43,473	
Compañía del ferro-carril de Langreo en Astúrias. . . .	Sama de Langreo á Gijon.	38,542	38,542
Ferro carril de Alcázar á Quintanar.	Alcázar de S. Juan á Quintanar de la Órden..	26,360	
Compañía del ferro-carril de San Saturnino de Noya á Igualada.	San Saturnino de Noya á Igualada. . . .	25,240	
Ferro-carril de Quintanilla de las Torres á Orbó.	Quintanilla de las Torres á Orbó.	13,208	13,208
Ferro-carril de las Minas de Triano á la ria de Bilbao. . .	Minas de Triano á la ria de Bilbao. . . .	8,599	7,298
Compañía del ferro-carril de Barcelona á Sarriá. . . .	Barcelona á Sarriá.	4,600	4,600
	TRAMWAYS.		
Sociedad del tramway de Carcagente á Gandía.	Carcagente á Gandía.	35,072	35,072
Tramway de Gandía á Denia.	Gandía á Denia.	30,560	
Idem de Mollet á Caldas de Mombuy.	Mollet á Caldas de Mombuy.	13,234	
Idem de la Plaza del Progreso (en Madrid) á la dehesa de los Carabancheles.	Plaza del Progreso (en Madrid) á la dehesa de los Carabancheles.	10,000	
	TOTALES.	7.281,038	4.826,810

(1) Las líneas que no se administran por una Compañía ó Sociedad, se designan con el nombre de ferro-carril.

NÚMERO 5.

ESTADO de las Compañías concesionarias de ferro-carriles, con expresion del capital nominal consignado en los estatutos, el representado por acciones emitidas y el realizado; así como el número, valor nominal é interés sobre este valor, de las obligaciones emitidas hasta 1.° *de Enero de* 1865.

Estado de las Compañías concesionarias de ferro-carriles, con expresion del capital nominal consignado en los estatutos, el representado por acciones emitidas y el realizado; así como el número, valor nominal é interés sobre este valor, de las obligaciones emitidas hasta 1.° de Enero de 1865.

DENOMINACION SOCIAL.	Capital nominal consignado en los Estatutos. — *Escudos.*	Capital representado por acciones emitidas. — *Escudos.*	Capital ingresado en caja, procedente de las acciones. — *Escudos.*	Número de obligaciones emitidas, con expresion de series.	Valor nominal de las mismas. — *Escudos.*	Número de obligaciones negociadas.	Valor nominal de las mismas. — *Escudos.*	Fecha de la emision.	Rédito ó interés anual. — *Por 100.*	Tipo fijado en el acuerdo de emision. — *Por 100.*	Tipo medio líquido á que se ha verificado la emision. — *Por 100.*	Quebranto y gastos de negociacion, comision y corretaje. — *Por 100.*	Valor líquido entrado en caja. — *Escudos.*	Épocas de la amortizacion y condiciones de la misma.	Número de obligaciones amortizadas, con expresion de series á que pertenecian.	Capital nominal que representan. — *Escudos.*
Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante.	45.600.000	45.600.000	45.583.299	1.ª 100.000	19.000.000	100.000	19.000.000	Mayo 1858	3	50	50,68	49,32	E 9.630.169,600	1860 á 1953 segun el cuadro de amortizacion	1.055	200.450
				2.ª 100.000	19.000.000	99.802	18.962.380	Setiembre 1859			50,79	49,21	9.632.022,200		1.055	200.450
				3.ª 100.000	19.000.000	99.712	18.945.280	Julio 1860			52,14	47,86	9.878.112,300		1.055	200.450
				4.ª 100.000	19.000.000	99.477	18.900.630	Mayo 1861			51,87	48,13	9.804.931,500		1.055	200.450
				5.ª 100.000	19.000.000	99.386	18.883.340	Marzo 1862			52,76	47,24	9.963.983,200		1.055	200.450
				6.ª 100.000	19.000.000	99.229	18.853.510	Noviembre id.			53,85	46,15	10.155.897,500		1.055	200.450
				7.ª 100.000	19.000.000	99.065	18.822.350	Mayo 1863			52,88	47,12	9.952.710,300		1.055	200.450
				8.ª 100.000	19.000.000	42.760	8.124.400	Junio 1864			49,83	50,17	4.048.746,900		1.055	200.450
				800.000	152.000.000	739.431	140.491.890						75.064.573,500		(1) 8.440	1.603.600
Compañía de los caminos de hierro del Norte de España.	38.000.000	38.000.000	38.000.000	1.ª 200.000	38.000.000	200.000	38.000.000	Febrero 1859	3	50	49,14	50,86	18.673.136,300	1864 á 1958	385	73.150
				2.ª 100.000	19.000.000	100.000	19.000.000	Julio 1861			49,15	50,85	9.339.558,500		193	36.670
				3.ª 100.000	19.000.000	100.000	19.000.000	Marzo 1862			49,91	50,09	9.483.198,900		193	36.670
				4.ª 100.000	19.000.000	100.000	19.000.000	Octubre id.			51,13	48,87	9.714.354,000		193	36.670
				5.ª 100.000	19.000.000	100.000	19.000.000	Abril 1863.			52,07	47,93	9.893.019,800		193	36.670
				6.ª 23.644	4.492.360	20.922	3.975.180	Mayo 1864			51,02	48,98	2.028.039,800			
				623.644	118.492.360	620.922	117.975.180						59.131.307,300		1.157	219.830
Compañía del ferro-carril de Palencia á Ponferrada. (En Octubre de 1865, se autorizó á esta Compañía para tomar la denominacion de *Palencia á la Coruña y de Leon á Gijon*, constituyéndose con el capital de 39.400.000 escudos.)	13.000.000	6.500.000	6.500.000	1.ª 68.420	12.999.800	68.399	12.993.810	Junio 1862	3	50	46,31	53,69	6.018.803,400	1867 á 1958		
				2.ª 12.000	2.280.000	10.726	2.037.940	Enero 1864			46,80	53,20	953.846,300			
				3.ª 6.415	1.218.850	. . . .	. . . .	Abril id.			. . . .	. . .	. . . . .			
				4.ª 2.776	527.440	. . . .	. . . .	Junio id.			. . . .	. . .	. . . . .			
				5.ª 2.561	486.590	. . . .	. . . .	Diciembre id.			. . . .	. . .	. . . . .			
				92.172	17.512.680	79.125	15.033.750						6.972.651,700			
Compañía del ferro-carril de Zaragoza á Barcelona. (En Diciembre de 1865 se aprobó la fusion de esta Compañía con la de Zaragoza á Pamplona, con el capital de 47.000.000 de escudos.)	40.000.000	20.773.000	17.628.600	1.ª 1.850	370.000	1.850	370.000	Abril 1857	5	84	84	16	310.800,000	Enero y Julio de todos los años hasta 1907	288	57.600
				2.ª 1.373	274.600	1.373	274.600	Id. id.		100	100	. . .	274.600,000	1867 á 1882		
				3.ª 6.000	1.200.000	6.000	1.200.000	Julio 1858.		80	79,75	20,25	957.000,000	1863 á 1868	2.000	400.000
				4.ª 7.925	1.585.000	7.925	1.585.000	Diciembre id.		82	79,97	20,03	1.267.514,400	1864 á 1873	3.262	652.400
				5.ª 24.702	4.940.400	24.702	4.940.400	Enero 1859	6	79	77,55	22,45	3.831.299,000	1864 á 1873		
				6.ª 13.884	2.776.800	13.884	2.776.800	Mayo 1860		82	80,71	19,29	2.241.075,500	1865 á 1874		
				7.ª 34.690	6.938.000	34.690	6.938.000	Setiembre id.		86	84,36	15,64	5.852.894,600	1871 á 1885		
				8.ª 9.756	1.951.200	9.756	1.951.200	Junio 1861		90,50	89,20	10,80	1.740.502,000	1872 á 1886		
				9.ª 5.200	1.040.000	5.200	1.040.000	Octubre 1862		99	97,88	2,12	1.017.950,000	1873 á 1887		
				10 7.400	1.480.000	7.400	1.480.000	Abril 1863		55	52,87	47,13	782.550,000	1864 á 1953	59	11.800
				11 18.600	3.720.000	18.600	3.720.000	Junio id.	3	55	51,88	48,12	1.929.900,300			
				12 2.106	400.140	2.106	400.140	Julio 1864		50	50	50	200.070,000	1865 á 1954		
				13 14.058	2.671.020	. . . .	. . . .	Setiembre id.		. . . .	. . . .	. . .	. . . . .			
				147.544	29.547.160	133.486	26.676.140						20.406.135,600		5.609	1.121.800

DENOMINACION SOCIAL.	Capital nominal consignado en los Estatutos. — Escudos.	Capital representado por acciones emitidas. — Escudos.	Capital ingresado en caja, procedente de las acciones. — Escudos.	Número de obligaciones emitidas, con expresion de series.	Valor nominal de las mismas. — Escudos.	Número de obligaciones negociadas.	Valor nominal de las mismas. — Escudos.	Fecha de la emision.	Rédito ó interés anual. — Por 100.	Tipo fijado en el acuerdo de emision. — Por 100.	Tipo medio líquido á que se ha verificado la emision. — Por 100.	Quebranto y gastos de negociacion, comision y corretaje. — Por 100.	Valor líquido entrado en caja. — Escudos.	Épocas de la amortizacion y condiciones de la misma.	Número de obligaciones amortizadas, con expresion de series á que pertenecian.	Capital nominal que representan. — Escudos.
Compañía del ferro carril de Zaragoza á Pamplona. . . .	15.200.000	10.450.000	10.450.000	1.ª 52.080 2.ª 27.906 3.ª 20.014 4.ª 10.000 5.ª 35.000	9.895.200 5.302.140 3.802.660 1.900.000 6.650.000	52.080 27.906 20.014 4.000	9.895.200 5.302.140 3.802.660 760.000	Abril 1860 Marzo 1862 Febrero 1864 Id. id. Diciembre id.	3	50	48 49,79 45,73 45,60	52 50,21 54,27 54,40 . . .	E 4.749.696,000 2.639.788,900 1.739.135,800 346.560,000	1864 á 1956	205 205	38.950 38.950
				145 000	27.550.000	104.000	19.760.000						9.475.180,700		(2) 410	77.900
Compañía de los ferro-carriles de Ciudad Real á Badajoz y Almorchon á las minas de carbon de Belmez. . . .	26.600.000	13.300.000	13.300.000	1.ª 72.000 2.ª 10.000 3.ª 10.000	13.680.000 1.900.000 1.900.000	72.000 10.000 10.000	13.680.000 1.900.000 1.900.000	Noviembre 1862 Agosto 1863 Mayo 1864	3	47 48 44,75	46 48,20 42	54 51,80 58	6.292.800,000 915.800,000 798.000,000	1863 á 1958		
				92.000	17.480.000	92.000	17.480.000						8.006.600,000			
Compañía de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.	9.500.000	8.120.000	8.120.000	1.ª 8.000 2.ª 20.000 3.ª 8.000 4.ª 50.000 5.ª 50.000 6.ª 50.000	800.000 2.000.000 800.000 9.500 000 9.500.000 9.500.000	4.780 5.220 10.000 10.000 618 1.000 49.937 50.000 25.089	478.000 322.000 1.000.000 1.000.000 61.800 100.000 9.491.830 9.500.000 4.386.910	Noviembre 1854 Enero 1855 Noviembre 1856 Octubre 1859 Julio 1858 Enero 1860 Diciembre id. Octubre 1862 á Febrero 1864 Febrero 1864 á Diciembre id.	6 3	. . . . 100 50	79,97 84,83 88,09 43,37 48,37 45,53	20,03 15,17 11,91 56,63 51,63 54,47	639.784,000 1.696.530,000 142.527,900 4.117.112,100 4.595.356,300 1.997.332,200	1859 á 1866 1861 á 1876 1862 á 1869 1862 á 1954 1863 á 1961 id. á id.	6.000 4.000 604 (3) 307 172 (4) 172	600.000 400.000 60.400 58.350 32.680 32.680
				186.000	32.100.000	152.664	26.540.540						13.188.642,500		11.255	1.184.090
Compañía de los ferro-carriles de Sevilla á Jerez y Cádiz. . (Comprende la línea de Sevilla á Mérida.)	26.600.000	26.600.000	26.600.000	1.ª 32 000 2.ª 16.000 3.ª 2.000 4.ª 50.000 5.ª 50.000 6.ª 140.000	6.080.000 3.040.000 380.000 9.500.000 9.500.000 26.600.000	32.000 16.000 2.000 50.000 50.000 137.035	6.080.000 3.040.000 380.000 9.500.000 9.500.000 26.036.650	Julio 1858 Octubre 1859 Diciembre id. Noviembre 1860 Id. id. Id. 1863	3	(5) 40	47,50 47,50 47,50 47,50 46 40	52,50 52,50 52,50 52,50 54 60	2.888.000,000 1.444.000,000 180.500,000 4.512.500,000 4.370.000,000 10.414.660,000	1861 á 1907 1862 á 1955	1.336 668 85 307 307 (6) 921	255.840 126 920 15.770 58.330 58.330 174.990
				290.000	55.100.000	287.035	54.536.650						23.809.660,000		3.622	688.180
Compañía del ferro-carril de Córdoba á Málaga. . . . (Comprende la línea de Campillos á Granada.)	8.740.000	8.740.000	8.740.000	1.ª 25.000 2.ª 25.000 3.ª 25.000 4.ª 11.000	4.750.000 4.750.000 4.750.000 2.090.000	25.000 25.000 25.000 11.000	4.750.000 4.750.000 4.750.000 2.090.000	Julio 1862 Setiembre 1863 Octubre id. Id. id.	3	45 48 48 46,50	45,03 45,91 46,50	54,97 56,09 53,50	2.138.697,400 2.085.647,000 3.180.600,000	1864 á 1917		
				86.000	16.340.000	86.000	16.340.000						7.404.944,400			
Sociedad del ferro-carril de Tudela á Bilbao.	13.700.000	9.938.800	9.433.920	(7)												

DENOMINACION SOCIAL.	Capital nominal consignado en los Estatutos. — Escudos.	Capital representado por acciones emitidas. — Escudos.	Capital ingresado en caja, procedente de las acciones. — Escudos.	Número de obligaciones emitidas, con expresion de series.	Valor nominal de las mismas. — Escudos.	Número de obligaciones negociadas.	Valor nominal de las mismas. — Escudos.	Fecha de la emision.	Rédito ó interés anual. — Por 100.	Tipo fijado en el acuerdo de emision. — Por 100.	Tipo medio líquido á que se ha verificado la emision. — Por 100.	Quebranto y gastos de negociacion, comision y corretaje. — Por 100.	Valor líquido entrado en caja. — Escudos.	Épocas de la amortizacion y condiciones de la misma.	Número de obligaciones amortizadas, con expresion de series á que pertenecian.	Capital nominal que representan. — Escudos.
Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Francia, por Figueras.	34.960.000	18.240.000	11.851.264	1.ª 2.188 2.ª 6.250 3.ª 3.574 4.ª 1.676 5.ª 104 6.ª 14.000 7.ª 156 8.ª 7.002	437.600 1.250.000 714.800 335.200 20.800 2.800.000 31.200 1.330.380	2.188 6.250 3.574 1.676 104 14.000 156 7.002	437.600 1.250.000 714.800 335.200 20.800 2.800.000 31.200 1.330.380	Feb. y Ag.° 1855 Octubre 1859 Id. 1860 Id. id. Febrero 1862 Enero 1861 Id. id. Octubre 1864	6 3	100 80 92 97 97 94 100 50	99,99 79,87 92,37 97 97 93,53 100 50	0,01 20,13 7,63 3 3 6,47 . . . 50	E 437.576,000 998.437,500 660.331,700 325.144,000 20.176,000 2.619.004,600 31.200,000 665.130,000	1860 á 1875 1867 á 1878 1868 á 1875 En 1874 1866 á 1875 1869 á 1961	468	93.600
					6.919.980	34.950	6.919.980						5.756.999,800		468	93.600
Compañía de los ferro-carriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo. .	24.320.000	12.160.000	7.731.974	1.ª 10.000 2.ª 10.000 3.ª 12.000 4.ª 12.000 5.ª 10.000 6.ª 10.000	1.900.000 1.900.000 2.280.000 2.280.000 1.900.000 1.900.000	10.000 10.000 12.000 12.000 10.000 10.000	1.900.000 1.900.000 2.280.000 2.280.000 1.900.000 1.900.000	Diciembre 1862 Mayo 1863 Id. id. Noviembre Id. Id. 1864 Diciembre Id.	3 6	46 46 46 46 40 40	46 46 46 46 38,80 38,80	54 54 54 54 61,20 61,20	874.000,000 874.000,000 1.048.800,000 1.048.800,000 737.200,000 737.200,000	1864 á 1960 1869 á 1961	18 18 21 21	3.420 3.420 3.990 3.990
					12.160.000	64.000	12.160.000						5.320.000,000		(12) 78	14.820
Compañía del ferro-carril de Isabel II, de Alar del Rey á Santander.	7.500.000	7.500.000	6.463.624,800	1.ª 5.000 2.ª 31.579 3.ª 42.105 4.ª 15.790	5.000.000 6.000.010 7.999.950 3.000.100	5.000 31.579 42.105 15.790	5.000.000 6.000.010 7.999.950 3.000.100	Agosto 1853 á Octubre 1859 Noviembre 1862 á Dbre. 1863 Diciembre 1863 á Julio 1864 Julio 1864 á Octubre 1864	6 3	100 (8)	100 48,41 44,99 45,11	. . . 51,59 55,01 54,89	(9) 5.000.000,000 2.904.671,300 3.599.472,000 1.353.256,000	1853 á 1898 1866 á 1945	854	(10) 854.000
					22.000.060	94.474	22.000.060						12.857.399,300		854	854.000
Compañía del ferro-carril de Córdoba á Sevilla. . . .	6.840 000	6.840.000	6.840.000	1.ª 24.576 2.ª 12.245 3.ª 8.163	4.669.440 2.326.550 1.547.950	24.576 12.245 8.147	4.669.440 2.326.550 1.547.950	Diciembre 1858 Febrero 1860 Diciembre 1862	3	50	48,44 48,52	51,56 51,48 . . .	2.261.954,500 1.128.772,600 759.740,000	1860 á 1956 1861 á 1956 1862 á 1956	288 122 (11) 66	54.720 23.180 12.540
					8.543.920	44.968	8.543.920						4.150.467,100		476	90.440
Compañía de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona.	12.000.000	6.000.000	5.959.100	1.ª 17.000 2.ª 8.500 3.ª 3.000 4.ª 1.250	3.400.000 1.700.000 600.000 250.000	17.000 8.500 3.000	3.400.000 1.700.000 600.000	Abril 1862 Agosto 1863 Mayo 1864 Diciembre 1864	6	98,50 98 98 97	97,75 97,90 97,80	2,25 2,10 2,20	3.323.518,000 1.664.320,500 586.800,600	1866 á 1909		
					5 700.000	28.500	5.700.000						5.574.639,100			
Compañía del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas.	15.200.000	7.600.000	3.277.500		4.560.000	24.000	4.560.000	Octubre 1863	3	50	43,50	56,50	1.983.600,000	1869 á 1923		
Compañía de los ferro-carriles de Lérida á Reus y Tarragona..	9.500.000	6.806.370	6.416.970	(12) 65.000	12.350.000	62.851	11.941.690	Enero 1862	3	43	43,52	56,48	5.197.579,200	1863 á 1954	426	80.940

DENOMINACION SOCIAL.	Capital nominal consignado en los Estatutos. — *Escudos.*	Capital representado por acciones emitidas. — *Escudos.*	Capital ingresado en caja, procedente de las acciones. — *Escudos.*	Número de obligaciones emitidas, con expresion de series.	Valor nominal de las mismas. — *Escudos.*	Número de obligaciones negociadas.	Valor nominal de las mismas. — *Escudos.*	Fecha de la emision.	Rédito ó interés anual. — *Por 100.*	Tipo fijado en el acuerdo de emision. — *Por 100.*	Tipo medio líquido á que se ha verificado la emision. — *Por 100.*	Quebranto y gastos de negociacion, comision y corretaje. — *Por 100.*	Valor líquido entrado en caja. — *Escudos.*	Épocas de la amortizacion y condiciones de la misma.	Número de obligaciones amortizadas, con expresion de series á que pertenecian.	Capital nominal que representan. — *Escudos.*
Compañía del ferro-carril de Córdoba á Espiel y Belmez (15).	2.983.000	1.523.800	313.975													
Compañía del ferro-carril compostelano de la Infanta Doña Isabel, de Santiago al Carril.	2.500.000	1.250.000	319.265	(13) 12.500	2.500.000	. . . .	. . . .	Febrero 1864	3	50	. . . .	. . .	. . . . .	1866 á 1924		
Compañía del ferro-carril de Langreo, en Astúrias. . .	4.940.000	3.660.515,600	2.839.377,800	2.000	400.000	2.000	400.000	Enero 1859	8	(14)	80,05	19,95	320.200,000	1859 á 1868	1.200	240.000
Compañía del ferro-carril de San Saturnino de Noya á Igualada.	3.000.000	1.500.000	300.000													
Compañía del ferro-carril de Barcelona á Sarriá. . . .	1.200.000	800.200	702.996	1.ª 6.000	1.200.000	4.000 1.575 425	800.000 315.000 85.000	Abril 1863 Julio id. Mayo 1864	3	44,50 47,50 50	43,03 47,40 50,05	56,97 52,60 49,95	344.272,800 149.322,900 42.538,500	1864 á 1950	15	3.000
				2.ª 1.050	206.000	1.050	206.000	Id. id.		50	50,05	49,95	103.092,800	1865 á 1950		
				7.050	1.406.000	7.050	1.406.000						639,226,800		15	3.000
Sociedad del tramway de Carcagente á Gandia (16). . .	450.000	300.500	2.990.080													
TOTALES. . .	362.333.000	262.205.185,600	237.672.945,600	2.841.048	542.715,200	2.657.456	508.265.800						263.259.807,000		34.010	6.272.200

OBSERVACIONES. No se comprenden en este estado: 1.° las líneas concedidas á particulares y que no estaban administradas por compañías á fin de 1864, á saber: las de

Utrera á Moron.
Osuna á Utrera.
Zaragoza á Escatron. (Autorizada en Mayo de 1865 la constitucion de la compañía de este nombre, con el capital de 6.460.000 escudos.)
Medina del Campo á Salamanca.
Thársis al Odiel.
Alcázar de San Juan á Quintanar de la Órden.
Quintanilla de las Torres á Orbó.
Minas de Triano á la ria de Bilbao.
Gandía á Denia.
Mollet á Caldas de Mombuy.
Ponferrada á la Coruña y
Leon á Gijon.

2.° Las concesiones otorgadas en 1863, por hallarse en el mismo caso que las anteriores, que son las de

Madrid á Malpartida de Plasencia.
Id. á Cuenca
Córdoba á Belmez.
Plazuela del Progreso á la Dehesa de los Carabancheles.

NOTAS. 1.ª En este número están comprendidas 4.056 obligaciones, que han sido amortizadas despues de emitidas y negocia das, y 4.384, que no han llegado á entrar en circulacion, segun resulta de la casilla de las emitidas desde la segunda serie en adelante, porque amortizándose todas con arreglo á un mismo cuadro, al verificar dichas emisiones, la Compañía ha inutili zado los números correspondientes á las obligaciones amortizadas de la primera serie.
2.ª De las 410 obligaciones amortizadas, la Compañía ha satisfecho el importe de las 205 correspondientes á la primera serie, y las 205 restantes han sido amortizadas ántes de su emision.
3.ª En este número se hallan comprendidas 43 obligaciones que fueron amortizadas ántes de ponerlas en circulacion.
4.ª Tambien lo están en las 172, las correspondientes á las 50.000 de que se compone la serie, de manera que las favoreci das por la suerte y no negociadas han sido inutilizadas, y se excluirán de las negociaciones sucesivas.
5.ª No se fijó tipo para la emision de obligaciones en las cinco primeras series.
6.ª En las 921 obligaciones se hallan comprendidas 603 que fueron amortizadas ántes de entrar en circulacion.
7.ª Esta Compañía, si bien no ha emitido obligaciones, ha hecho uso del crédito por préstamo, á un año y á menores pla zos, por valor de 9.947.376 escudos 212 milésimas.
8.ª Esta Compañía no fijó tipo al acordar la emision.
9.ª El valor nominal de dichas obligaciones fué admitido en pago de obras, con arreglo al contrato de construccion.
10. No se comprende en esta suma la prima concedida á las obligaciones amortizadas, que ascienden á 372 escudos 500 milé simas por accion.
11. En este número se hallan incluidas 16 obligaciones que fueron amortizadas ántes de ponerlas en circulacion.
12. Esta Compañía tiene que recoger, con las obligaciones que aparecen emitidas, las que existen en circulacion de las nego ciadas por las Sociedades de los ferro-carriles de Montblanch á Reus y de este punto á Tarragona.
13. La emision de obligaciones verificada por esta Compañía no puede llevarse á efecto sino en proporcion á la cantidad in gresada en caja, procedente de las acciones.
14. No fijó tipo esta Compañía al acordar la emision.
15. A la Compañía del ferro-carril de Córdoba á Belmez, que existia en 1864, se le rescindió su contrato, sacando á remate nuevamente la línea, con diferentes condiciones de las anteriores. Adjudicada á un particular, fué traspasada por éste á la Com pañía de Crédito Internacional, y por último á la misma Compañía antigua, lo que explica la aparente contradiccion de este estado.
16. Esta Sociedad se presentó en quiebra el dia 14 de Febrero de 1855.

NÚMERO 6.

ESTADO del coste de los ferro-carriles que se hallaban explotados por compañías en 1.° *de Enero de* 1865, *y de los productos y gastos de los mismos durante el año* 1864.

Estado del coste de los ferro-carriles que se hallaban explotados por compañías en 1.° de Enero de 1865, y de los productos y gastos de los mismos durante el año 1864.

DESIGNACION DE LAS COMPAÑÍAS.	CAPITAL REALIZADO			NÚMERO de kilómetros abiertos en fin de 1864.	NÚMERO medio de kilómetros explotados durante el año 1864.	PRODUCTO TOTAL EN 1864.	PRODUCTO POR KILÓMETRO.	GASTO TOTAL DURANTE EL AÑO 1864.	GASTO POR KILÓMETRO.	RELACION ENTRE EL GASTO Y EL PRODUCTO BRUTO.	OBSERVACIONES.
	POR ACCIONES. — *Escudos.*	POR OBLIGACIONES. — *Escudos.*	TOTAL. — *Escudos.*			— *Escudos.*	— *Escudos.*	— *Escudos.*	— *Escudos.*		
	E.	E.	E.			E.	E.	E.	E.		
Madrid á Zaragoza y Alicante. .	45.583.299,000	73.064.573,500	118.647.872,500	1.166	1.105	9.123.419,374	8.256,488	4.851.729,350	4.390,705	0,5317	
Norte de España.	38.000.000,000	59.131.307,300	97.131.307,300	737	702	6.654.253,720	9.478,994	3.251.919,954	4.632,364	0,4887	Tanto el producto total como el gasto son netos.
Palencia á Ponferrada.	6.500.000,000	6.972.651,700	13.472.651,700	123	123	436.536,676	3.549,078	343.623,520	2.793,687	0,7872	No se incluye de Ponferrada á la Coruña y de León á Gijon. Los gastos de explotacion los presenta la Compañía para el tiempo trascurrido desde la apertura de la primera seccion (9 Noviembre 63) á Diciembre de 1864. Los que figuran en este estado, como correspondientes á este último año, se han deducido rebajándolos proporcionalmente al tiempo.
Zaragoza á Barcelona.	17.628.600,000	20.406.135,600	38.034.735,600	387	372	2.803.456,796	7.536,173	1.394.426,806	3.748,459	0,4973	
Zaragoza á Pamplona.	10.450.000,000	9.475.180,700	19.925.180,700	200	200	970.251,362	4.851,257	617.652,126	3.088,261	0,6366	Se refundió en la anterior. En la longitud media explotada se comprenden los 13 kilómetros de Zaragoza á Casetas.
Ciudad Real á Badajoz y Almorchon á Belmez.	13.300.000,000	8.006.600,000	21.306.600,000	103	31	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	La memoria de la Compañía no presenta cuenta de la explotacion, por haber sido ésta insignificante.
Almansa á Valencia y Tarragona.	8.120.000,000	13.188.642,500	21.308.642,500	215	215	1.297.493,631	6.034,854	745.347,546	3.466,732	0,5745	En los ingresos se incluyen 70.149 escudos, que son productos fuera del tráfico.
Sevilla á Jerez y Cádiz. . . .	26.600 000,000	23.809.660,000	50.409.660,000	164	164	1.979.168,661	12.068,101	723.360,185	4.410,732	0,3654	Comprende de Sevilla á Mérida.
Córdoba á Málaga.	8.740.000,000	7.404.944,400	16.144.944,400	38	38	97.821,959	2.574,262	107.615,059	2.831,975	1,1001	Comprende de Campillos á Granada.
Tudela á Bilbao.	9.435.920,000	(1)	9.435.920,000	249	249	1.605.156,119	6.446,410	936.157,485	3.759,668	0,5832	(1) En lugar de obligaciones, se ha hecho un empréstito de 9.947.376,212 escudos.
Barcelona á Francia, por Figueras.	11.851.264,000	5.756.999,800	17.608.263,800	174	174	1.164.365,595	6.691,756	627.183,185	3.604,501	0,5387	Comprende las dos líneas de Barcelona á la Rambla de Santa Coloma.
Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo.	7.731.974,000	5.320.000,000	13.051.974,000	90	57	88.652,711	1.155,310	96.504,454	1.693,060	1,0886	La memoria anual de esta Compañía no presenta el detalle de la cuenta de explotacion.
Ferro-carril de Isabel II. . . .	6.463.624,800	12.857.399,300	19.321.024,100	105	105	980.763,469	9.340,604	793.453,288	7.556,697	0,8090	
Córdoba á Sevilla.	6.840.000,000	4.150.467,100	10.990.467,100	131	131	855.277,574	6.528,836	520.548,635	3.973,653	0,6086	
Tarragona á Martorell y Barcelona.	5.959.100,000	5.574.739,100	11.533.839,100	29	29	212.487,970	7.327,171	125.032,893	4.311,479	0,5884	
Lérida á Reus y Tarragona. . .	6.416.970,000	5.197.579,200	11.614.549,200	43	43	170.150,000	3.956,976	166.097,561	3.862,734	0,9761	
Ferro-carril de Langreo. . . .	2.839.377,800	320.200,000	3.159.577,800	39	39	304.288,237	7.802,262	233.543,241	5.988,288	0,7675	
Barcelona á Sarriá.	702.996,000	639.226,800	1.342.222,800	5	5	56.593,900	11.318,780	94.356,965	18.871,393	1,6672	
Sumas totales y términos medios. .	233.163.125,600	261.276.307,000	494.439.432,600	3.998	3.782	28.800.137,754	7.615,055	15.628.552,253	4.132,351	0,5426	

NÚMERO 7.

CUADRO de las cantidades con que, por todos conceptos, contribuyeron las diferentes provincias de España al sostenimiento de las cargas públicas, en el año económico de 1864 *á* 1865.

Cuadro de las cantidades con que, por todos conceptos, contribuyeron las diferentes provincias de España al sostenimiento de las cargas públicas, en el año económico de 1864 á 1865.

PROVINCIAS.	RIQUEZA IMPONIBLE. — Escudos.	CONTRIBUCION TERRITORIAL, INMUEBLES, CULTIVO Y GANADERÍA. — Escudos.	IMPUESTO DE MINAS. — Escudos.	DERECHOS DE HIPOTECAS. — Escudos.	SUBSIDIO INDUSTRIAL Y DE COMERCIO. — Escudos.	RENTAS ESTANCADAS. — Escudos.	CONSUMOS. — Escudos.	LOTERÍAS. — Escudos.	PRODUCTOS POR CORRESPONDENCIA TELEGRÁFICA. — Escudos.	TOTAL. — Escudos.
	E.	E.	E.	E.	E.	E.	E.	E.	E.	E.
Albacete. . . .	4.386.780,900	606.295,600	101,933	25.207,408	70.413,365	788.914,398	202.455,771	104.584,000	1.416,800	1.799.389,275
Alicante. . . .	7.022.166,600	988.080,000	887,587	91.556,741	161.439,960	1.632.143,848	397.982,547	339.622,000	13.952,400	3.625.665,083
Almería. . . .	4.634.477,100	640.031,600	112.014,690	42.543,572	82.604,401	1.184.383,388	225.661,552	99.144,000	8.255,400	2.394.638,603
Ávila. . . .	3.246.489,500	456.713,100	217,415	23.246,169	68.953,977	563.443,783	170.991,958	91.059,000	1.178,000	1.375.803,402
Badajoz. . . .	8.574.924,600	1.200.279,600	5.500,745	67.472,400	133.454,352	1.873.126,106	357.376,818	1.148.871,000	5.465,800	4.791.546,821
Barcelona. . . .	13.715.279,000	1.893.590,500	6.906,701	395.428,219	950.684,174	3.830.186,493	1.467.906,546	3.052.195,000	69.367,400	11.666.265,033
Búrgos. . . .	4.955.602,400	697.329,900	3.521,276	28.057,596	128.318,067	815.235,819	392.175,489	332.832,000	5.020,400	2.402.490,547
Cáceres. . . .	6.077 845,500	849.837,600	3.591,298	37.964,505	94.661,414	1.072.997,640	321.468,513	65.706,000	4.146,900	2.450.373,870
Cádiz. . . .	10.833.723,800	1.488.316,400	317,709	217.356,831	452.200,441	2.360.206,666	864.568,401	2.349.609,000	68.171,700	7.800.747,148
Castellon. . . .	4.286.556,300	603.762,000	1.632,283	36.981,925	103.857,651	889.861,318	203.709,748	78.320,000	2.640,800	1.920.765,725
Ciudad Real. . . .	6.695.742,100	937.353,300	6.973,152	53.213,318	101.497,771	1.200.226,757	258.150,931	90.640,000	2.163,500	2.650.218,729
Córdoba. . . .	9.183.907,600	1.280.789,300	20.171,730	118.465,012	127.358,925	1.889.310,491	490.256,881	180.278,000	5.167,800	4.111.798,139
Coruña. . . .	7.849.607,000	1.106.654,400	478,949	37.198,872	152.542,043	1.819.001,578	398.025,282	281.769,000	19.782,000	3.815.452,124
Cuenca. . . .	4.778.425,900	668.475,300	331,250	11.743,602	81.902,954	656.480,430	251.784,097	17.202,000	1.032,000	1.688.951,633
Gerona. . . .	5.110.713,800	725.964,000	2.259,987	48.751,074	110.641,431	1.138.050,810	189.039,707	146.595,000	3.594,800	2.364.896,809
Granada. . . .	7.927.972,100	1.110.304,500	18.392,960	82.573,304	133.811,102	1.840.804,975	440.771,774	360.669,000	9.223,800	3.996.551,415
Guadalajara. . . .	4.702.888,300	650.200,900	13.888,070	19.127,950	75.603,038	646.450,275	262.070,158	53.620,000	1.601,100	1.722.561,491
Huelva. . . .	3.308.461,300	472.031,000	63.462,068	19.727,237	76.793,333	991.269,976	154.805,268	52.356,000	2.287,400	1.832.732,282
Huesca. . . .	5.056 375,600	712.859,000	1.048,251	19.655,968	91.240,886	664.720,634	251.285,748	42.061,000	2.959,100	1.785.830,587
Jaen. . . .	7.477,641,000	1.047.848,500	36.568,892	84.839,684	124.072,624	1.737.642,551	385.191,004	145.632,000	6.539,500	3.568.334,755
Leon. . . .	5.933.300,000	831.810,700	15.968,185	15.421,433	90.133,958	1.004.042,342	254.046,650	114.780,000	4.006,900	2.330.240,168
Lérida. . . .	4.817.969,300	679.979,000	2.702,733	38.475,299	84.759,377	829.431,186	237.274,307	87.205,000	933,200	1.960.760,102
Logroño. . . .	4.190.651,300	589.680,300	4.230,014	21.721,238	87.706,910	497.594,303	225.358,863	150.535,000	2.922,000	1.579.748,628
Lugo. . . .	5.308.260,000	748.460,400	429,112	10.787,789	56.747,500	1.184.082,146	153.890,363	58.833,000	4.848,200	2.218.078,510
Madrid. . . .	18.623.062,500	2.440.806,400	10.559,736	493.276,865	1.383.400,722	5.564.832,088	3.195.510,670	5.302.819,000	119.030,700	18.510.236,181
Málaga. . . .	8.707.869,200	1.273.936,400	2.092,675	111.955,109	245.780,475	2.147.525,802	528.201,918	735.267,000	36.508,900	5.081.268,279
Murcia. . . .	6.128.211,500	848.263,500	106.707,047	68.762,529	133.647,966	1.838.189,434	343.749,798	395.455,000	13.312,600	3.748.087,874
Navarra. . . .	. . . . .	709.500,000	752,974	. . . .	. . . . .	520.612,087	. . . . .	435.134,000	4.777,300	1.670.776,361
Suma y sigue. . .	183.534.904,200	26.259.153,200	441.709,422	2.221.511,649	5.404.228,817	41.180,767,324	12.623.710,762	16.312.792,000	420.306,400	104.864.179,574

PROVINCIAS.	RIQUEZA IMPONIBLE. — Escudos.	CONTRIBUCION TERRITORIAL, INMUEBLES, CULTIVO Y GANADERÍA. — Escudos.	IMPUESTO DE MINAS. — Escudos.	DERECHOS DE HIPOTECAS. — Escudos.	SUBSIDIO INDUSTRIAL Y DE COMERCIO. — Escudos.	RENTAS ESTANCADAS. — Escudos.	CONSUMOS. — Escudos.	LOTERÍAS. — Escudos.	PRODUCTOS POR CORRESPONDENCIA TELEGRÁFICA. — Escudos.	TOTAL. — Escudos.
Sumas anteriores. .	E. 183.534.904,200	E. 26.259.153,200	E. 441.709,422	E. 2.221.511,649	E. 5.404.228,817	E. 41.180.767,324	E. 12.623.710,762	E. 16.312,792,000	E. 420.306,400	E. 104.864.179,574
Orense.	4.766.916,000	672.137,600	1.829,415	9.374,896	35.957,496	749.812,271	174.482,824	55,907,000	2.549,100	1.702.050,602
Oviedo.	6.095.902,000	858.977,900	32.827,265	39.004,284	95.065,614	1.781.941,239	274.029,712	305,278,000	11.411,100	3.398.535,114
Palencia.	5.092.657,900	716.784,300	6.984,611	21.708,137	95.288,325	626.556,194	288.658,221	82,302,000	2.023,800	1.840.305,588
Pontevedra. . . .	5.583.734,500	786.429,300	687,225	21.766,200	82.571,322	998.514,324	295.802,785	757,374,000	14.437,800	2.957.582,956
Salamanca. . . .	5.892.584,200	829.842,200	34,789	51.389,495	102.568,364	802.579,740	380.954,208	236,006,000	3.785,100	2.407.159,896
Santander. . . .	2.610.766,300	356.827,200	10.795,036	69.031,038	161.364,585	1.029.227,856	236.776,822	411,129,000	20.903,400	2.296.054,937
Segovia.	3.650.250,000	515.018,900	82,500	13.975,206	81.246,083	446.333,659	199.334,394	54,445,000	2.384,600	1.312.820,342
Sevilla.	13.845.868,700	1.945.747,900	5.266,132	236.383,296	375.140,099	3.253.923,974	814.636,620	1.351,140,000	25.828,000	8.008.066,021
Soria.	2.530.336,000	353.055,500	910,191	6.302,789	51.812,456	343.914,843	165.980,208	21,128,000	1.193,200	944.297,187
Tarragona. . . .	6.028.414,700	848.163,800	1.859,736	55.360,272	177.214,139	1.158.702,359	261.167,572	254,555,000	10.173,000	2.767.195,878
Teruel.	4.560.057,800	641.213,800	3.863,343	22.190,298	56.934,790	511.525,875	183.693,799	35,266,000	2.134,000	1.456.821,905
Toledo.	9.086.781,300	1.277.320,400	738,161	58.848,006	180.023,335	1.341.244,420	472.902,118	98,366,000	2.414,500	3.431.856,940
Valencia.	15.223.191,700	2.083.387,700	81,060	154.782,043	398.768,902	2.451.699,857	823.469,999	827,646,000	22.562,900	6.762.398,461
Valladolid. . . .	5.929.142,600	830.114,000	. . . .	60.585,268	225.589,919	1.019.882,064	523.423,084	408,133,000	11.244,100	3.078.971,435
Zamora.	4.832.809,900	663.527,100	143,106	25.447,434	78.470,820	607.172,852	279.329,001	104,511,000	2.043,600	1.760.644,913
Zaragoza. . . .	9.430.407,500	1.328.738,600	1.937,906	63.103,462	283.745,823	1.312.152,638	454.670,750	760,508,000	12.231,300	4.217.088,479
Islas Baleares. . .	4.578.684,000	655.804,600	625,774	83.286,572	103.850,093	405.360,266	274.662,003	229,246,000	5.448,900	1.758.284,208
Id. Canarias. . .	3.254.360,000	458.034,400	. . . .	22.030,522	47.861,422	81.662,464	65.375,700	42,929,000	. . . . .	717.893,508
Alava.	. . . . .	. . . . .	966,549	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	
Guipúzcoa. . . .	. . . . .	919.722,300	4.336,104	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2.078.834,787
Vizcaya.	. . . . .	. . . . .	739,272	. . . .	. . . .	258.627,662	. . . . .	858,139,000	36.303,900	
TOTALES. . .	296.527.769,300	43.000.000,700	516.417,597	3.236.080,867	8.037.702,404	60.361.601,881	18.793.060,582	23.206,800,000	609.378,700	157.761.042,731

NÚMERO 8.

ESTADO de las líneas que forman actualmente la red de ferro-carriles, y de las propuestas para completarla.

Estado de las líneas que forman actualmente la red de ferro-carriles, y de las propuestas para completarla.

DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	RED Á QUE PERTENECEN.	CONCEDIDA. — *Kilómetros.*	LONGITUD. QUE FALTA CONCEDER. — *Kilómetros.*	LONGITUD. TOTAL. — *Kilómetros.*	OBSERVACIONES.
LÍNEAS RADIALES PRINCIPALES Y SUS RAMALES.					
Madrid, por Valladolid y Alar del Rey, á Santander.	Norte.	K. 520,841	. . . .	K. 520,841	
Navalperal ó Ávila á Segovia, con ramal á la Granja.	Id.	. . . .	K. 76,000	76,000	
Medina del Campo á Salamanca.	Id.	78,410	. . . .	78,410	
Id. á Zamora.	Id.	89,847	. . . .	89,847	
Quintanilla de las Torres á Orbó.	Id.	13,208	. . . .	13,208	
Madrid, por Zaragoza, á Barcelona, Gerona y la frontera francesa. . .	Nordeste.	873,289	. . . .	873,289	De la longitud total expresada, corresponden 706k,453 á la distancia entre Madrid y Barcelona.
Tardienta á Huesca.	Id.	21,719	. . . .	21,719	
Barcelona, por Mataró, á la Rambla de Santa Coloma	Id.	75,297	. . . .	75,297	
Barcelona á Sarrià.	Id.	4,600	. . . .	4,600	
Granollers á San Juan de las Abadesas.	Id.	84,650	. . . .	84,650	
Madrid, por Cuenca, á Valencia.	Este.	158,000	211,000	369,000	La transversal á Teruel arrancará á una distancia de 60 á 80 kilómetros de Cuenca, segun resulte de los estudios.
Madrid, por Alcázar y Manzanares, á Córdoba, Sevilla y Cádiz. . . .	Mediodía.	729,876	. . . .	729,876	
Castillejo á Toledo.	Id.	26,203	. . . .	26,203	
Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden.	Este.	26,360	. . . .	26,360	
Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.	Mediodía.	43,473	167,000	210,473	Falta conceder de Sevilla á Huelva, y de Thársis á la frontera portuguesa.
Utrera á Moron.	Id.	35,035	. . . .	35,035	
Ramal del Trocadero.	Id.	6,382	. . . .	6,382	
Madrid, por Talavera, Malpartida de Plasencia y Coria, á Portugal. .	Oeste.	242,906	82,000	324,906	Desde la frontera á Lisboa hay 274 kilómetros, de manera que desde Madrid habrá 598.
LÍNEAS RADIALES DERIVADAS DE LAS PRINCIPALES, Y SUS RAMALES.					
Venta de Baños, por Búrgos, á Irun.	Norte.	353,652	. . . .	353,652	La distancia de Madrid á Irun será de 631 kilómetros, y á Bayona, de 669 kilómetros.
Alsásua á Irúrzun.	Nordeste.	30,525	. . . .	30,525	
Baides, por Soria, á Castejon, y Pamplona, por Alduides, á la frontera francesa.	Id.	. . . .	236,000	236,000	De los 236 kilómetros, corresponden 198 á la línea de Baides á Castejon, y los 38 restantes á la de los Alduides. Por esta línea resultarán de Madrid á la frontera francesa 446 kilómetros y de Madrid á Bayona, 520.
Suma y sigue.		3.414,273	772,000	4.186,273	

DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	RED Á QUE PERTENECEN.	LONGITUD. CONCEDIDA. — Kilómetros.	LONGITUD. QUE FALTA CONCEDER. — Kilómetros.	LONGITUD. TOTAL. — Kilómetros.	OBSERVACIONES.
Sumas anteriores.	. . . . .	K. 3.414,273	K. 772,000	K. 4.186,273	
Lérida á Tarragona.	Id.	100,349	. . . .	100,349	
Alcázar de San Juan á Alicante.	Este.	306,383	. . . .	306,383	Como de Alcázar á Madrid hay 148 kilómetros, de Madrid á Alicante resultan 454 kilómetros.
Albacete, por Murcia, á Cartagena.	Id.	246,369	. . . .	246,369	La distancia de Madrid á Cartagena es de 525 kilómetros.
Menjíbar, por Jaen, á Almería.	Mediodía.	. . . .	243,000	243,000	
Córdoba á Málaga.	Id.	192,370	. . . .	192,370	
Manzanares, por Ciudad Real y Badajoz, á la frontera de Portugal. .	Oeste.	405,802	. . . .	405,802	La distancia de Madrid á la frontera es de 604 kilómetros, y á Lisboa de 880.
Palencia, por Leon y Lugo, á la Coruña.	Nordeste.	550,497	. . . .	550,497	
Leon á Gijon.	Id.	194,588	. . . .	194,588	
Sama de Langreo á Gijon.	Id.	38,542	. . . .	38,542	
Monforte á Vigo.	Id.	126,421	44,000	170,421	
Tuy á Valencia (Portugal).	Id.	. . . .	1,000	1,000	
Ramal á Rivadeo.	Id.	. . . .	105,000	105,000	
Ramal al Ferrol.	Id.	. . . .	50,000	50,000	
LÍNEAS TRASVERSALES Y SUS RAMALES.					
Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza.	Nordeste.	. . . .	247,000	247,000	
Reinosa á Miranda, Cubo ó sus inmediaciones.	Norte.	. . . .	110,000	110,000	La distancia que resultará entre Santander y el Puerto de los Alfaques es de 648 kilómetros.
Castejon á Bilbao.	Norte y Nordeste.	249,037	. . . .	249,037	La distancia de Bilbao al Puerto de los Alfaques será de 555 kilómetros.
Minas de Triano á la ria de Bilbao.	Norte.	8,599	. . . .	8,599	
Las Casetas, por Pamplona, á Pasages.	Nordeste.	187,492	62,000	249,492	La distancia de Pasages al Puerto de los Alfaques será de 477 kilómetros.
Zaragoza á los Alfaques.	Id.	65,000	150,000	215,000	En la parte concedida se incluyen aquí sólo 65 kilómetros de la línea de Zaragoza á Escatron, que tiene 81k,063, porque el punto de empalme de la parte no concedida se halla á esta distancia de Zaragoza. El resto de 16k,063 formará el ramal á Escatron.
Ramal á Escatron.	Id.	16,063	. . . .	16,063	
Cañete ó Landete, por Teruel, á Calatayud.	Este.	. . . .	211,000	211,000	Al ramal de Cañete ó Landete á Teruel corresponden 80 kilómetros.
Valencia, por Tarragona, á Barcelona.	Nordeste y Este.	362,083	. . . .	362,083	De los 362k,093, corresponden 260k,306 á la línea de Valencia á Tarragona, y 101k,777 á la de Tarragona á Barcelona.
San Saturnino de Noya á Igualada.	Nordeste.	25,240	. . . .	25,240	
Almansa á Valencia.	Este.	136,699	. . . .	136,699	
Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada.	Este y Mediodía.	. . . .	335,000	335,000	Corresponden 65 kilómetros á la línea de Novelda á Murcia, y 270 kilómetros á la de Murcia á Granada; para conocer la verdadera distancia entre estos dos últimos puntos, hay que aumentar 40 kilómetros incluidos en la línea de Menjíbar á Almería, que son comunes á ambas.
Granada á Campillos (Bobadilla).	Mediodía.	134,500	. . . .	134,500	
Suma y sigue.	. . . . .	6.760,307	2.330,000	9.090,307	

DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	RED Á QUE PERTENECEN.	CONCEDIDA. — Kilómetros.	LONGITUD. QUE FALTA CONCEDER. — Kilómetros.	LONGITUD. TOTAL. — Kilómetros.	OBSERVACIONES.
Sumas anteriores.	. . . . .	K. 6.760,307	K. 2.330,000	K. 9.090,307	
De la de Córdoba á Málaga, por Osuna, á Utrera.	Mediodía	63,711	40,000	103,711	Los 40 kilómetros corresponden á la seccion de la Roda á Osuna.
Córdoba, por Belmez, á Almorchon.	Mediodía y Oeste.	136,623	. . . .	136,623	De Córdoba á Belmez 73k,180, y de Belmez á Almorchon 63k,443.
Sevilla á Mérida.	Oeste.	188,706	. . . .	188,706	
Huelva á la de Mérida á Sevilla.	Mediodía.	. . . .	186,000	186,000	
Mérida, por Cáceres, á Salamanca y Zamora.	Oeste.	. . . .	385,000	385,000	
Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda.	Id.	. . . .	90,000	90,000	
Zamora, por Benavente, á Astorga.	Noroeste.	. . . .	118,000	118,000	
Benavente á Leon.	Id.	. . . .	63,000	63,000	
Redondela, por Pontevedra y Santiago, á Cambre (Coruña). . . .	Id.	42,825	119,000	161,825	51 kilómetros corresponden á la línea de Redondela al Carril, y 68 á la de Santiago á Cambre.
TRAMWAYS.					
Mollet á Caldas de Mombuy.	Nordeste.	13,234	. . . .	13,234	
Carcagente á Gandía.	Este.	35,072	. . . .	35,072	
Gandía á Denia.	Id.	30,560	. . . .	30,560	
Plaza del Progreso de Madrid á los Carabancheles.	Oeste.	10,000	. . . .	10,000	
TOTALES.	. . . . .	7.281,038	3.331,000	10.612,038	

NÚMERO 9.

***ESTADO** que manifiesta la poblacion de cada capital y los habitantes, kilómetros cuadrados de superficie, kilómetros de carreteras y de ferro-carriles de cada provincia.*

Estado que manifiesta la poblacion de cada capital y los habitantes, kilómetros cuadrados de superficie, kilómetros de carreteras y de ferro-carriles de cada provincia.

PROVINCIAS.	HABITANTES EN LA CAPITAL, SEGUN EL CENSO DE 1858 (1).	HABITANTES EN LAS PROVINCIAS, SEGUN EL CENSO DE 1860 (2).	SUPERFICIE CUADRADA DE LA PROVINCIA (3). — *Kil. cuadrados.*	CARRETERAS GENERALES EN 1.° ENERO DE 1865 (4). CONSTRUIDAS. — *Kilómetros.*	EN CONSTRUCCION. — *Kilómetros.*	TOTAL. — *Kilómetros.*	PERRO-CARRILES CONCEDIDOS HASTA 1.° DE ENERO DE 1866 (5). — *Kilómetros.*	FERRO-CARRILES QUE SE COMPRENDEN EN EL PLAN. — *Kilómetros.*	TOTAL DE LAS DOS COLUMNAS ANTERIORES. — *Kilómetros.*
Álava (Vitoria).	15.569	97.934	K. 3.121,700	(6) K. 31,895	(6)	(6) K. 31,895	130	. . . . .	130
Albacete.	11.860	206.099	15.465,900	248,231	67,258	315,489	300	. . . . .	300
Alicante.	16.687	390.565	5.434,300	218,444	72,326	290,770	122	51	173
Almería.	23.018	315.450	8.552,900	36,870	60,867	97,737	. . . . .	112	112
Ávila.	6.419	168.773	7.722,100	200,865	63,405	264,270	138	26	164
Badajoz.	22.195	403.735	22.499.800	331,080	162,609	493,689	334	72	406
Barcelona.	160.014	726.267	7.731,400	368,188	171,309	539,497	413	. . . . .	413
Búrgos.	23.488	337.132	14.635,100	578,000	128,000	706,000	150	145	295
Cáceres.	14.795	293.672	20.754,500	385,000	145,000	530,000	66	258	324
Cádiz.	61.750	391.305	7.275,700	277,217	53,756	330,973	80	. . . . .	80
Castellon de la Plana. . . .	19.297	267.134	6.336,400	320,861	49,040	369,901	130	. . . . .	130
Ciudad Real.	8.951	247.991	20.305,000	231,000	33,000	264,000	358	. . . . .	358
Córdoba.	35.606	358.657	13.441,600	260,754	203,388	464,142	315	. . . . .	315
Coruña.	27.354	557.311	7.973,200	328,000	226,000	554,000	78	118	196
Cuenca.	7.284	229.514	17.418,900	423,596	80,366	503,962	88	107	195
Gerona.	12.805	311.158	5.883,800	241,058	110,323	351,381	148	. . . . .	148
Granada.	61.993	441.404	12.787,500	190,000	68,310	258,310	75	232	307
Guadalajara.	6.533	204.626	12.610,800	416,000	157,000	573,000	124	30	154
Guipúzcoa (San Sebastian). .	9.047	162.547	1.884,800	(6) 23,230	(6)	(6) 23,230	103	10	113
Huelva.	8.423	176.626	10.676,400	171,722	51,087	222,809	45	255	300
Huesca.	9.874	263.230	15.224,100	300,117	128,182	428,299	153	. . . . .	153
Jaen.	19.420	362.466	13.426,100	429,500	107,500	537,000	123	74	197
Leon.	9.603	340.244	15.971,200	331,061	159,044	490,105	274	100	374
Lérida.	19.560	314.531	12.365,900	248,900	74,400	323,300	154	. . . . .	154
Logroño.	10.466	175.111	5.037,500	340,676	66,021	406,697	143	. . . . .	143
Lugo.	8.054	432.516	9.808,400	321,252	155,083	476,335	193	129	322
Madrid.	271.254	489.332	7.762,400	574,109	30,752	604,861	286	. . . . .	286
Málaga.	92.611	446.659	7.312,900	136,000	110,000	246,000	134	. . . . .	134
Suma y sigue.	993.930	9.111.989	309.420,300	7.963,626	2.734,026	10.697,652	4.657	1.719	6.376

PROVINCIAS.	HABITANTES EN LA CAPITAL, SEGUN EL CENSO DE 1858.	HABITANTES EN LAS PROVINCIAS, SEGUN EL CENSO DE 1860.	SUPERFICIE CUADRADA DE LA PROVINCIA. — *Kil. cuadrados.*	CARRETERAS GENERALES EN 1.° ENERO DE 1865. CONSTRUIDAS. — *Kilómetros.*	EN CONSTRUCCION. — *Kilómetros.*	TOTAL. — *Kilómetros.*	FERRO-CARRILES CONCEDIDOS HASTA 1.° DE ENERO DE 1866. — *Kilómetros.*	FERRO-CARRILES QUE SE COMPRENDEN EN EL PLAN. — *Kilómetros.*	TOTAL DE LAS DOS COLUMNAS ANTERIORES. — *Kilómetros.*
Suma anterior.	993.930	9.111.989	K. 309.420,300	K. 7.963,626	K. 2.734,026	K. 10.697,652	4.657	1.719	6.376
Murcia.	26.888	382.812	11.597,100	316,513	38,673	355,186	143	109	252
Navarra (Pamplona). . . .	22.702	299.654	10.478,000	(1)	(1)	(1)	187	120	307
Orense.	6.872	369.138	7.092,800	269,823	140,426	410,249	80	20	100
Oviedo.	14.156	540.586	10.595,800	454,000	160,000	614,000	133	. . . . .	133
Palencia.	12.656	185.955	8.097,200	284,937	71,189	356,126	235	. . . . .	235
Pontevedra.	6.623	440.259	4.504,300	365,455	50,545	416,000	84	52	136
Salamanca..	15.203	262.383	12.793,700	332,650	142,000	474,650	44	218	262
Santander.	24.702	219.966	5.471,500	437,860	140,500	578,360	106	20	126
Segovia.	10.339	146.292	7.027,700	53,785	13,973	67,758	. . . . .	50	50
Sevilla.	81.546	473.920	13.714,400	326,932	53,305	380,237	377	92	469
Soria.	5.004	149.549	9.935,500	440,306	63,463	503,769	32	259	291
Tarragona.	18.023	321.886	6.348,800	485,648	50,000	535,648	196	70	266
Teruel.	5.123	237.276	14.229,000	292,893	175,713	468,606	20	217	237
Toledo.	14.913	323.782	14.467,600	331,660	113,050	444,710	281	. . . . .	281
Valencia.	87.073	617.977	11.271,600	394,505	83,701	478,206	183	136	319
Valladolid.	39.519	246.981	7.880,200	609,236	85,506	694,742	166	65	231
Vizcaya (Bilbao).	17.649	168.705	2.197,900	(6) 10,740	(6)	(6) 10,740	20	. . . . .	20
Zamora.	9.531	248.502	10.710,500	309,464	127,226	436,690	42	136	178
Zaragoza.	56.310	390.551	17.112,000	561,000	123,000	684,000	295	48	343
Islas Baleares (Palma). . . .	40.418	269.818	4.817,400	226,000	56,850	282,850			
Id. Canarias (Tenerife). . .	10.834	237.036	7.272,700	81,167	41,484	122,651			
TOTALES.	1.520.014	15.645.017	507.036,000	14.548,200	4.464,630	19.012,830	7.281	3.331	10.612

(1) *Nomenclator de los pueblos de España*, publicado por la Junta general de Estadística en 1858.

(2) *Anuario estadístico de España de* 1860 *á* 1861, publicado por la misma. (No se han incluido en esta columna la poblacion de Ceuta, que es de 10.393 almas, la de los presidios de África, que es de 3.119, ni la poblacion española en Tetuan en aquella época, que era de 14.950 almas. Aumentando dichas cantidades á las consignadas en este cuadro, se obtiene para la poblacion de España la cifra de 15.673.481 habitantes.)

(3) *Anuario estadístico de España de* 1859 *á* 1860, publicado por la Junta general de Estadística.

(4) Datos suministrados por los Ingenieros Jefes de las provincias.

(5) Los resultados que se expresan en esta columna y las siguientes, no presentan gran exactitud, por falta de datos para ello; pero se cree sean suficientemente aproximados para el objeto á que se destina este estado.

(6) En las provincias Vascongadas, que son las que llevan esta nota, sólo se incluyen las carreteras costeadas por el Estado.

(7) En esta provincia no hay carretera alguna construida por el Estado: cuenta, sin embargo, con 224.023 metros de carreteras generales, 337.825 metros de carreteras provinciales y 455.049 de caminos vecinales; en total 1.016.897 metros. Además tiene en construccion 58.673 metros de caminos vecinales.

NÚMERO 10.

ESTADO que manifiesta para cada provincia, los habitantes por miriámetro cuadrado y la cantidad con que contribuye al sostenimiento de las cargas públicas, por igual unidad de superficie y por cada 10.000 *habitantes.*

Estado que manifiesta para cada provincia, los habitantes por miriámetro cuadrado y la cantidad con que contribuye al sostenimiento de las cargas públicas por igual unidad de superficie y por cada 10.000 habitantes (1).

PROVINCIAS.	HABITANTES POR MIRIÁMETRO CUADRADO.	CONTRIBUCION TOTAL POR	
		MIRIÁMETRO CUADRADO. — *Escudos.*	CADA 10.000 HABITANTES. — *Escudos.*
Albacete.	1.332	11.635	87.307
Alicante.	7.187	66.718	92.831
Almería.	3.688	27.998	75.912
Ávila.	2.186	17.816	81.518
Badajoz.	1.794	21.296	118.680
Barcelona.	9.390	150.895	160.633
Búrgos.	2.304	16.416	71.263
Cáceres.	1.415	11.806	83.439
Cádiz.	5.378	107.216	199.352
Castellon.	4.215	30.313	71.903
Ciudad Real.	1.221	13.052	106.868
Córdoba.	2.668	30.590	114.644
Coruña.	6.990	47.853	68.462
Cuenca.	1.318	9.696	73.588
Gerona.	5.288	40.193	76.003
Granada.	3.451	31.254	90.542
Guadalajara	1.623	13.659	84.181
Huelva.	1.654	17.166	103.763
Huesca.	1.729	11.730	67.843
Jaen.	2.700	26.578	98.446
Leon.	2.130	14.590	68.486
Lérida.	2.544	15.856	62.339
Logroño.	3.476	31.359	90.214
Lugo.	4.410	22.614	51.283
Madrid.	6.304	238.460	378.275
Málaga.	6.108	69.483	113.761
Murcia.	3.300	32.319	97.909

PROVINCIAS.	HABITANTES POR MIRIÁMETRO CUADRADO.	CONTRIBUCION TOTAL POR	
		MIRIÁMETRO CUADRADO. — *Escudos.*	CADA 10.000 HABITANTES. — *Escudos.*
Navarra.	2.860	15.945	55.756
Orense.	5.204	23.996	46.108
Oviedo.	5.102	32.074	62.867
Palencia.	2.297	22.727	98.965
Pontevedra.	9.774	65,660	67.178
Salamanca.	2.051	18.815	91.742
Santander.	4.020	41.963	104.382
Segovia.	2.082	18.680	89.739
Sevilla.	3.456	58.391	168.975
Soria.	1.505	9.504	63.143
Tarragona.	5.070	43.586	85.968
Teruel.	1.668	10.238	61.398
Toledo.	2.238	23.721	105.992
Valencia.	5.483	59.995	109.428
Valladolid.	3.134	39.072	124.664
Zamora.	2.320	16.438	70.850
Zaragoza.	2.282	24.644	107.977
Islas Baleares.	5.601	36.498	65.165
Id. Canarias.	3.259	9.871	30.286
Vascongadas.	5.957	28.855	48.436
TÉRMINOS MEDIOS. . .	3.085	31.114	100.837

(1) El importe de la contribucion que ha servido para deducir las cantidades que aquí se estampan, es el que expresa el estado núm. 7.

NÚMERO 11.

ESTADO que manifiesta para cada provincia, la longitud construida y en construccion de carreteras de 1.°, 2.° *y* 3.er *órden, por miriámetro cuadrado, por cada* 10.000 *habitantes y por cada* 10.000 *escudos de contribucion.*

Estado que manifiesta para cada provincia, la longitud construida y en construccion de carreteras de 1.°, 2.° y 3.er órden, por miriámetro cuadrado, por cada 10.000 habitantes, y por cada 10.000 escudos de contribucion (1).

PROVINCIAS.	LONGITUD CONSTRUIDA Ó EN CONSTRUCCION DE CARRETERAS DE 1.°, 2.° Y 3.er ÓRDEN POR		
	MIRIÁMETRO CUADRADO. — *Kilómetros.*	CADA 10.000 HABITANTES. — *Kilómetros.*	CADA 10.000 ESCUDOS DE CONTRIBUCION. — *Kilómetros.*
	K.	K.	K.
Albacete.	2,03	15,31	1,753
Alicante.	5,35	7,44	0,802
Almería.	1,14	3,19	0,408
Ávila..	3,42	15,66	1,920
Badajoz.	2,19	12,23	1,030
Barcelona..	6,98	7,43	0,462
Búrgos.	4,82	20,94	2,938
Cáceres.	2,55	18,05	2,163
Cádiz.	4,55	8,46	0,424
Castellon.	5,84	13,85	1,925
Ciudad Real.	1,30	10,64	0,996
Córdoba.	3,45	12,94	1,129
Coruña.	6,95	9,94	1,452
Cuenca.	2,89	21,96	2,984
Gerona.	5,97	11,29	1,486
Granada.	2,02	5,85	0,647
Guadalajara.	4,54	28,00	3,326
Huelva.	2,08	12,61	1,216
Huesca.	2,81	16,27	2,398
Jaen.	3,99	14,81	1,505
Leon..	3,06	14,40	2,103
Lérida.	2,61	10,28	1,649
Logroño.	8,07	23,22	2,574
Lugo..	4,85	11,01	2,148
Madrid.	7,79	12,36	0,327
Málaga.	3,36	5,50	0,484
Murcia.	3,06	9,28	0,948

PROVINCIAS.	LONGITUD CONSTRUIDA Ó EN CONSTRUCCION DE CARRETERAS DE 1.°, 2.° Y 3.er ÓRDEN POR		
	MIRIÁMETRO CUADRADO. — *Kilómetros.*	CADA 10.000 HABITANTES. — *Kilómetros.*	CADA 10.000 ESCUDOS DE CONTRIBUCION. — *Kilómetros.*
	K.	K.	K.
Navarra.	5,36 (*)	18,75	3,362
Orense.	5,78	11,11	2,410
Oviedo.	5,79	11,35	1,807
Palencia.	4,39	19,15	1,935
Pontevedra.	9,23	9,44	1,406
Salamanca.	3,71	18,09	1,972
Santander.	10,57	26,29	2,519
Segovia.	0,96	4,63	0,516
Sevilla.	2,77	8,02	0,475
Soria.	5,07	33,68	5,330
Tarragona.	8,43	16,64	1,936
Teruel.	3,29	19,75	3,217
Toledo.	3,07	13,73	1,295
Valencia.	4,24	7,74	0,707
Valladolid.	8,81	28,13	2,256
Zamora.	4,07	17,57	2,480
Zaragoza.	3,99	17,51	1,621
Islas Baleares.	5,87	10,48	1,609
Id. Canarias.	1,68	5,17	1,709
Vascongadas.	0,91	15,34	0,317
TÉRMINOS MEDIOS. . .	3,86	12,51	1,240

(*) El importe de la contribucion que ha servido para deducir los resultados que aquí se expresan, es el que figura en el estado núm. 7.

(*) Se deducen estos resultados teniendo en cuenta que en Navarra hay 224.023 metros de carreteras generales y 337.825 metros de carreteras provinciales, no incluidas unas ni otras en el cuadro núm. 9, porque no las costea el Estado. Tambien se han tenido en cuenta estas longitudes al calcular los términos medios consignados al final de este cuadro.

NÚMERO 12.

ESTADO que manifiesta la distribucion de los ferro-carriles incluidos en el plan, entre las diferentes provincias, por miriámetro cuadrado, por cada 10.000 *habitantes y por cada* 10.000 *escudos de contribucion.*

Estado que manifiesta la distribucion de los ferro-carriles incluidos en el Plan, entre las diferentes provincias, por miriámetro cuadrado, por cada 10.000 habitantes, y por cada 10.000 escudos de contribucion. (1)

PROVINCIAS.	LONGITUD DE FERRO-CARRILES, EN KILÓMETROS.								
	POR MIRIÁMETRO CUADRADO.			POR CADA 10.000 HABITANTES.			POR CADA 10.000 ESCUDOS DE CONTRIBUCION.		
	CONCEDIDA.	POR CONCEDER.	TOTAL.	CONCEDIDA.	POR CONCEDER.	TOTAL.	CONCEDIDA.	POR CONCEDER.	TOTAL.
	K.		K.	K.		K.	K.		K.
Albacete	1,939	. . . .	1,939	14,555	. . . .	14,555	1,667	. . . .	1,667
Alicante	2,244	K. 0,939	3,183	3,123	K. 1,306	4,429	0,336	K. 0,141	0,477
Almería	. . . .	1,309	1,309	. . . .	3,550	3,550	. . . .	0,467	0,467
Ávila	1,787	0,336	2,123	8,175	1,540	9,715	1,003	0,189	1,192
Badajoz	1,484	0,320	1,804	8,273	1,783	10,056	0,697	0,150	0,847
Barcelona	5,341	. . . .	5,341	5,686	. . . .	5,686	0,354	. . . .	0,354
Búrgos	1,024	0,991	2,015	4,449	4,302	8,751	0,624	0,603	1,227
Cáceres	0,318	0,243	1,561	2,247	8,784	11,031	0,269	1,053	1,322
Cádiz	1,099	. . . .	1,099	2,044	. . . .	2,044	0,102	. . . .	0,102
Castellon	2,051	. . . .	2,051	4,867	. . . .	4,867	0,676	. . . .	0,676
Ciudad Real	1,763	. . . .	1,763	14,435	. . . .	14,435	1,350	. . . .	1,350
Córdoba	2,343	. . . .	2,343	8,784	. . . .	8,784	0,766	. . . .	0,766
Coruña	0,978	1,480	2,458	1,399	2,117	3,516	0,204	0,309	0,513
Cuenca	0,505	0,614	1,119	3,834	4,662	8,496	0,521	0,633	1,154
Gerona	2,515	. . . .	2,515	4,755	. . . .	4,755	0,625	. . . .	0,625
Granada	0,586	1,814	2,400	1,699	5,256	6,955	0,187	0,581	0,768
Guadalajara	0,983	0,238	1,221	6,060	1,466	7,526	0,719	0,175	0,894
Huelva	0,421	2,388	2,809	2,548	14,439	16,987	0,245	1,391	1,636
Huesca	1,005	. . . .	1,005	5,813	. . . .	5,813	0,856	. . . .	0,856
Jaen	0,916	0,551	1,467	3,393	2,041	5,434	0,344	0,208	0,552
Leon	1,715	0,626	2,341	8,054	2,939	10,993	1,175	0,430	1,605
Lérida	1,245	. . . .	1,245	4,896	. . . .	4,896	0,785	. . . .	0,785
Logroño	2,838	. . . .	2,838	8,166	. . . .	8,166	0,905	. . . .	0,905
Lugo	1,967	1,315	3,282	4,460	2,985	7,445	0,870	0,581	1,451
Madrid	3,684	. . . .	3,684	5,845	. . . .	5,845	0,154	. . . .	0,154
Málaga	1,832	. . . .	1,832	3,000	. . . .	3,000	0,263	. . . .	0,263
Murcia	1,233	0,939	2,172	3,735	2,848	6,583	0,381	0,291	0,672
Navarra	1,784	1,145	2,929	6,239	4,004	10,243	1,119	0,718	1,837
Orense	1,127	0,282	1,409	2,167	0,542	2,709	0,470	0,117	0,587
Oviedo	1,255	. . . .	1,255	2,460	. . . .	2,460	0,391	. . . .	0,391
Palencia	2,902	. . . .	2,902	12,641	. . . .	12,641	1,276	. . . .	1,276

LONGITUD DE FERRO-CARRILES, EN KILÓMETROS.

PROVINCIAS.	POR MIRIÁMETRO CUADRADO.			POR CADA 10.000 HABITANTES.			POR CADA 10.000 ESCUDOS DE CONTRIBUCION.		
	CONCEDIDA.	POR CONCEDER.	TOTAL.	CONCEDIDA.	POR CONCEDER.	TOTAL.	CONCEDIDA.	POR CONCEDER.	TOTAL.
	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.	K.
Pontevedra.	1,864	1,155	3,019	1,907	1,181	3,088	0,284	0,175	0,459
Salamanca.	0,343	1,704	2,047	1,676	8,308	9,984	0,182	0,906	1,088
Santander.	1,937	0,365	2,302	4,818	0,909	5,727	0,461	0,087	0,548
Segovia.	. . . .	0,711	0,711	. . . .	3,417	3,417	. . . .	0,380	0,380
Sevilla.	2,748	0,671	3,419	7,955	1,941	9,896	0,470	0,115	0,585
Soria.	0,322	2,606	2,928	2,140	17,324	19,464	0,338	2,743	3,081
Tarragona.	3,087	1,102	4,189	6,088	2,175	8,263	0,708	0,253	0,961
Teruel.	0,140	1,525	1,665	0,842	9,145	9,987	0,137	1,483	1,620
Toledo.	1,942	. . . .	1,942	8,678	. . . .	8,678	0,818	. . . .	0,818
Valencia.	1,623	1,207	2,830	2,961	2,200	5,161	0,270	0,201	0,471
Valladolid.	2,106	0,825	2,931	6,720	2,632	9,352	0,539	0,211	0,750
Zamora.	0,392	1,269	1,661	1,690	5,472	7,162	0,244	0,766	1,010
Zaragoza.	1,723	0,281	2,004	7,552	1,229	8,781	0,699	0,114	0,813
Vascongadas.	3,511	0,141	3,650	5,894	0,233	6,127	1,217	0,048	1,265
TÉRMINOS MEDIOS. . . .	1,435	0,657	2,092	4,654	2,128	6,782	0,462	0,211	0,673

(1) El importe de la contribucion á que se refiere la 3.ª columna, es la que expresa el estado núm. 7.
Las longitudes de ferro-carril por provincias son las que aparecen en el estado núm. 9.

NÚMERO 13.

ESTADO de las capitales de provincia y cabezas de partido judicial de la Península, que manifiesta las líneas de la red actual ó las que se proponen para completarla, en que se hallan aquellas situadas, y las distancias de las cabezas de partido que no quedan sobre las líneas de la red, á los ferro-carriles más próximos, teniendo en cuenta las carreteras construidas ó por construir, segun el plan aprobado para las mismas.

Estado de las capitales de provincia y cabezas de partido judicial de la Península, en que se hallan aquellas situadas, y las distancias de las cabezas de partido que cuenta las carreteras construidas ó por construir, segun el plan aprobado para que manifiesta las líneas de la red actual ó las que se proponen para completarla, no quedan sobre las líneas de la red, á los ferro-carriles más próximos, teniendo en las mismas.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Albacete. . . .	Alcázar á Alicante.		Albacete.	Alcázar á Alicante.		
			Alcaraz.	. . . . .	. . . . .	83 kilómetros á Albacete.—Carretera de segundo órden en construccion.
			Almansa.	Alcázar á Alicante.		
			Casas-Ibañez. . . .	. . . . .	. . . . .	45 kilómetros á Albacete.—Carretera de segundo órden en proyecto.
			Chinchilla.	Alcázar á Alicante. Albacete á Cartagena.		
			Hellin.	Albacete á Cartagena.		
			Roda (La).	Alcázar á Alicante.		
			Yeste.	. . . . .	. . . . .	75 kilómetros á Hellin (Albacete á Cartagena).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Alcoy.	. . . . .	. . . . .	34 kilómetros á Játiva (Almansa á Valencia).—Carretera de segundo órden, en construccion. 44 kilómetros á Villena (Alcázar de San Juan á Alicante).—Carreteras de segundo y tercer órden construidas.
			Alicante.	Alcázar á Alicante.		
			Callosa de Ensarria. .	. . . . .	. . . . .	28 kilómetros á Pego (tramway de Gandía á Denia).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Concentaina.	. . . . .	. . . . .	28 kilómetros á Játiva (Almansa á Valencia).—Carretera de segundo órden, en construccion. 50 kilómetros á Villena (Alcázar de San Juan á Alicante).—Carreteras de segundo y tercer órden construidas.
			Denia.	Carcagente á Gandía y Denia (tramway).		
			Dolores.	. . . . .	. . . . .	8 kilómetros á la línea de Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada.
			Elche.	. . . . .	Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada. .	La estacion quizá quede distante de Elche.
Alicante.	Alcázar á Alicante.		Jijona.	. . . . .	. . . . .	25 kilómetros á Alicante.—Carretera de 2.° órden construida en parte; el resto en construccion.
			Monóvar.	Alcázar á Alicante.		
			Novelda.	Id. id.	Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada. Id. id.	
			Orihuela.	. . . . .		
			Pego.	Carcagente á Gandía y Denia (tramway).		
			Villajoyosa.	. . . . .	. . . . .	31 kilómetros á Alicante.—Carretera de segundo órden, construida en parte, y el resto en construccion.
			Villena.	Alcázar á Alicante.		

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Almería		Mengíbar, por Jaen, á Almería	Almería		Mengíbar, por Jaen, á Almería.	
			Berja		. . . . .	50 kilómetros á Almería.—Carreteras de segundo y tercer órden, en proyecto.
			Canjáyar		. . . . .	22 kilómetros á una estacion próxima á Alhama, en la línea de Menjíbar á Almería.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Gérgal		Mengíbar, por Jaen, á Almería.	
			Huercal-Overa		. . . . .	33 kilómetros á Velez-Rubio (Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada).—No hay carretera. 50 kil. á Lorca (Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada).—Carretera de segundo órden, en proyecto.
			Purchena		. . . . .	57 kilómetros á Zújar ó un punto próximo (Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Sórbas		. . . . .	60 kilómetros á Almería.—Carretera de segundo órden, en proyecto.
			Velez Rubio		Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada.	
			Vera		. . . . .	85 kilómetros á Almería.—Carretera de segundo órden, en proyecto, excepto en una pequeña parte de su longitud. 58 kilómetros á Lorca (Novelda, por Murcia, á Granada).—No hay carretera.
			Arenas de San Pedro		. . . . .	46 kilómetros á Talavera (Madrid, por Malpartida, á Portugal).—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Arévalo	Madrid á Santander.		
			Ávila	Id. id.		
Avila	Madrid á Santander.		Barco de Ávila		. . . . .	50 kilómetros á un punto próximo á Béjar (Mérida á Salamanca y Zamora).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 22 kilómetros á Béjar.—Sin carretera.
			Cebreros		. . . . .	33 kilómetros á Ávila.—Carretera de segundo órden, en proyecto. 24 kilómetros á Navalperal (Madrid á Santander).—Sin carretera.
			Piedrahita		. . . . .	30 kilómetros á un punto próximo á Béjar (Mérida á Salamanca y Zamora).—Carretera de tercer órden en proyecto.
			Alburquerque		. . . . .	45 kilómetros á Badajoz.—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Almendralejo	Sevilla á Mérida.		
			Badajoz	Manzanares, por Ciudad Real y Badajoz, á la frontera de Portugal.		
			Castuera	Manzanares, por Badajoz, á Portugal.		
			Don Benito	Id. id.		
			Fregenal de la Sierra		. . . . .	33 kilómetros á Zafra (Sevilla á Mérida).—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Fuente de Cantos		Huelva á la línea de Sevilla á Mérida.	

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS.		CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS.		OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTÁS ÚLTIMAS.
	RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.		RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	
Badajoz	Manzanares, por Ciudad Real y Badajoz, á la frontera de Portugal.		Herrera del Duque	. . . . .	. . . . .	60 kilómetros á Castuera (Manzanares, por Badajoz, á Portugal).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Jerez de los Caballeros	. . . . .	. . . . .	65 kilómetros á Badajoz.—Carretera de segundo y tercer órden, parte construida, el resto en proyecto. 35 kilómetros á Zafra (Sevilla á Mérida, y de esta línea á Huelva).—En parte, carretera de segundo órden en construccion.
			Llerena	Sevilla á Mérida.		
			Mérida	Manzanares, por Badajoz, á Portugal. Sevilla á Mérida.	Mérida, por Cáceres, á Salamanca y Zamora.	
			Olivenza	. . . . .	. . . . .	23 kilómetros á Badajoz.—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Puebla de Alcocer	. . . . .	. . . . .	35 kilómetros á Castuera (Manzanares, por Badajoz, á Portugal).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Villanueva de la Serena	Manzanares, por Badajoz, á Portugal.		
			Zafra	Sevilla á Mérida.	Huelva á la línea de Sevilla á Mérida.	
			Arenys de Mar	Barcelona, por Mataró, á la Rambla de Santa Coloma.		
			Barcelona	Centro de várias líneas.		
			Berga	. . . . .	. . . . .	48 kilómetros á Manresa (Zaragoza á Barcelona).—Carreteras de segundo y tercer órden, en construccion.
			Granollers	Madrid, por Zaragoza, á Barcelona y Francia. Granollers á San Juan de las Abadesas.		
			Igualada	San Saturnino de Noya á Igualada.		
Barcelona	Madrid, por Zaragoza, á Barcelona y Francia. Barcelona á Valencia. Barcelona á Sarriá.		Manresa	Madrid, por Zaragoza, á Barcelona y Francia.		
			Mataró	Barcelona á la Rambla de Santa Coloma.		

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS.		CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS.		OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
	RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.		RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	
			San Feliu de Llobregat.	Valencia, por Tarragona, á Barcelona.		
			Tarrasa.	Madrid, por Zaragoza, á Barcelona y Francia.		
			Vich.	Granollers á San Juan de las Abadesas.		
			Villafranca del Panadés. . . .	Valencia, por Tarragona, á Barcelona.		
			Bilbao.	Castejon á Bilbao.		
Bilbao. . . . . (Vizcaya.)	Castejon á Bilbao.		Durango.	. . . . .	. . . . .	27 kilómetros á Bilbao.—Carretera de segundo órden construida.
			Guernica.	. . . . .	. . . . .	27 kilómetros á Bilbao.—Carretera de segundo órden construida.
			Marquina.	. . . . .	. . . . .	20 kilómetros á Bilbao.—Carretera de segundo órden construida.
			Valmaseda.	. . . . .	. . . . .	26 kilómetros á Bilbao.—Carretera de segundo órden construida.
			Aranda de Duero.	. . . . .	Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza.?	
			Belorado.	. . . . .	. . . . .	43 kilómetros á Búrgos.—Carretera de segundo órden; parte construida, el resto en construccion.
			Bribiesca.	Venta de Baños á Irun.		18 kilómetros á Bribiesca (Venta de Baños á Irun).—No hay carretera.
			Búrgos.	Id. id.		
			Castrojériz.	. . . . .	. . . . .	14 kilómetros á Villaquiran (Venta de Baños á Irun).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
Búrgos.	Venta de Baños á Irun.		Lerma.	. . . . .	. . . . .	35 kilómetros á Búrgos.—Carretera de primer órden construida.
			Villarcayo.	. . . . .	Reinosa á Miranda.	
			Miranda de Ebro.	Venta de Baños á Irun. . . . Castejon á Bilbao.	Id. id.	
			Roa.	. . . . .	. . . . .	8 kilómetros (¿?) á la línea de Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza.
			Salas de los Infantes.	. . . . .	. . . . .	54 kilómetros á Búrgos.—Carretera de segundo órden, en proyecto.
			Sedano.	. . . . .	. . . . .	20 kilómetros (¿?) á la línea de Reinosa á Miranda.—Sin carretera.
			Villadiego.	. . . . .	. . . . .	36 kilómetros á Búrgos.—Carretera de tercer órden, en construccion.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL,	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
			Alcántara. . . .	. . . . .	. . . . .	59 kilómetros á Cáceres.—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Cáceres.	. . . . .	. . . . .	32 kilómetros á Garrobillas de Alconétar (Mérida á Zamora).—Sin carretera.
			Coria.	Madrid, por Malpartida, á Portugal. .	Mérida, por Cáceres, á Salamanca y Zamora.	
			Garrobillas. . . .	. . . . .	Madrid, por Malpartida, á Portugal.	
			Granadilla. . . .	. . . . .	Mérida, por Cáceres, á Salamanca y Zamora.	
Cáceres.	. . . . .	Mérida, por Cáceres, á Salamanca y Zamora.	Hoyos.	. . . . .	. . . . .	6 kilómetros á la línea de Mérida á Zamora.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Jarandilla. . . .	. . . . .	. . . . .	37 kilómetros á Coria (Madrid, por Malpartida, á Portugal).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Logrosan. . . .	. . . . .	. . . . .	23 kilómetros á Navalmoral (Madrid, por Malpartida, á Portugal).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Montánchez. . . .	. . . . .	. . . . .	35 kilómetros á Villanueva de la Serena (Manzanares, por Badajoz, á Portugal).—No hay carretera.
			Navalmoral de la Mata	Madrid á Malpartida de Plasencia. . .	. . . . .	7 kilómetros á la línea de Mérida á Cáceres.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Plasencia. . . .	. . . . .	Madrid, por Malpartida, á Portugal.	
			Trujillo.	. . . . .	Mérida, por Cáceres, á Zamora.	
			Valencia de Alcántara	. . . . .	. . . . .	41 kilómetros á Cáceres.—Carretera de primer órden construida.
			Algeciras. . . .	. . . . .	. . . . .	85 kilómetros á Cáceres.—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Arcos.	. . . . .	. . . . .	100 kilómetros á San Fernando (Madrid á Cádiz).—Carretera de segundo órden; parte construida, el resto en construccion.
			Cádiz.	Madrid á Cádiz.	. . . . .	30 kilómetros á Jerez (Madrid á Cádiz).—Carretera de segundo órden construida.
			Chiclana. . . .	. . . . .	. . . . .	10 kilómetros á San Fernando (Madrid á Cádiz).—Carreteras de primero y segundo órden construidas. La de segundo está reemplazada por un camino provincial.
			Grazalema. . . .	. . . . .	. . . . .	55 kilómetros á Govántes (Córdoba á Málaga).—Carretera de segundo órden en construccion, en la provincia de Málaga.
Cádiz.	Madrid, por Alcázar y Manzanares, á Cádiz.	. . . . .	Jerez de la Frontera.	Madrid á Cádiz.	. . . . .	29 kilómetros á San Fernando (Madrid á Cádiz).—Carreteras de primero, segundo y tercer órden construidas.
			Medina Sidonia. . .	. . . . .	. . . . .	31 kilómetros á San Fernando (Madrid á Cádiz).—Carreteras de primero, segundo y tercer órden construidas.
			Olvera.	. . . . .		
			Puerto de Sta. María.	Madrid á Cádiz.		
			San Fernando. . .	Id. Id.		
			Sanlúcar de Barrameda. . . .	. . . . .	. . . . .	19 kilómetros al Puerto de Santa María (Madrid á Cádiz).—Carretera de tercer órden construida.
			San Roque. . . .	. . . . .	. . . . .	112 kilómetros á San Fernando (Madrid á Cádiz).—Carretera de segundo órden; parte construida, el resto en construccion.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Castellon. . . .	Valencia, por Tarragona, á Barcelona.	. . . . .	Albocácer. . . .	. . . . .	. . . . .	25 kilómetros á Torreblanca (Valencia á Barcelona).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Castellon.. . . .	Valencia á Barcelona.		
			Lucena.	. . . . .	. . . . .	30 kilómetros á Castellon.—Carretera de tercer órden; en parte construida, el resto en proyecto.
			Morella.	. . . . .	. . . . .	55 kilómetros á Vinaroz (Valencia á Barcelona).—Carreteras de segundo y tercer órden, construidas en parte; el resto en construccion. Casi igual distancia á Alcañiz (línea de los Alfaques).
			Núles..	Valencia á Barcelona.		
			San Mateo. . . .	. . . . .	. . . . .	18 kilómetros á la línea de Valencia á Barcelona.—Sin carretera. 33 kilómetros á Vinaroz (Valencia á Barcelona).—Carretera de segundo y tercer órden, construida en parte; el resto en construccion.
			Segorbe.	. . . . .	. . . . .	27 kilómetros á Núles (Valencia á Barcelona).—Carretera de segundo y tercer órden, construida en parte; el resto en proyecto. 33 kilómetros á Murviedro (Valencia á Barcelona).—Carretera de segundo órden, construida.
			Villarreal. . . .	Valencia á Barcelona.		
			Vinaroz.	Id. id.		
			Viver..	. . . . .	. . . . .	Las distancias son las mismas que para Segorbe, añadiendo á las allí expresadas 16 kilómetros que dista de dicho punto por carretera de segundo órden, construida.
			Alcázar de San Juan.	Madrid á Cádiz. Alcázar á Alicante.		
			Almaden.. . . .	. . . . .	. . . . .	8 kilómetros á la línea de Manzanares á Portugal.—Carretera de segundo órden, construida.
			Almagro.. . . .	Manzanares, por Badajoz, á la frontera de Portugal.		
Ciudad Real. .	Manzanares, por Badajoz, á la frontera de Portugal.	. . . . .	Almodóvar del Campo	Id. id.		
			Ciudad Real. . . .	Id. id.		20 kilómetros á Ciudad Real.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Daimiel.	Id. id.		
			Manzanares. . . .	Id. id. Madrid á Cádiz.		
			Piedrabuena. . . .	. . . . .	. . . . .	
			Valdepeñas. . . .	Madrid á Cádiz.		34 kilómetros á Valdepeñas (Madrid á Cádiz).—Carretera de segundo órden, en proyecto.
			Villanueva de los Infantes.. . . .	. . . . .	. . . . .	
			Aguilar.	Córdoba á Málaga.		
			Baena.	. . . . .	. . . . .	38 kilómetros á Torres-Cabrera (Córdoba á Málaga).—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Bujalance. . . .	. . . . .	. . . . .	8 kilómetros al Carpio (Madrid á Cádiz).—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Cabra..	. . . . .	. . . . .	26 kilómetros á Aguilar (Córdoba á Málaga).—Carreteras de segundo y tercer órden, construidas.
			Castro del Rio. . .	. . . . .	. . . . .	22 kilómetros á Torres-Cabrera (Córdoba á Málaga).—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Córdoba.	Madrid á Cádiz. Córdoba á Málaga. Córdoba á Almorchon		

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Córdoba. . . .	Madrid, por Alcázar, á Cádiz. Córdoba á Málaga. Córdoba, por Belmez, á Almorchon.	. . . . .	Fuente Ovejuna. . .	. . . . .	. . . . .	20 kilómetros á Belmez (Córdoba á Almorchon).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Hinojosa.	. . . . .	. . . . .	10 kilómetros á Zújar (Córdoba á Almorchon).—Sin carretera.
			Lucena.	. . . . .	. . . . .	18 kilómetros á Aguilar (Córdoba á Málaga).—Carretera de segundo órden, construida.
			Montilla. . . .	Córdoba á Málaga.		
			Montoro. . . .	Madrid á Cádiz.		
			Posadas. . . .	Id. id.		
			Pozoblanco. . .	. . . . .	. . . . .	43 kilómetros á Villaharta (Córdoba á Almorchon).—Carreteras de segundo y tercer órden, en construccion la primera y en proyecto la segunda. Pudieran acortarse 10 kilómetros yendo á Espiel. No hay carretera.
			Priego.	. . . . .	. . . . .	46 kilómetros á Aguilar (Córdoba á Málaga).—Carreteras de segundo y tercer órden; parte construida, el resto en construccion.
			Rambla (La). . .	. . . . .	. . . . .	10 kilómetros á Montilla (Córdoba á Málaga).—Carreteras de segundo y tercer órden, construidas.
			Rute.	. . . . .	. . . . .	33 kilómetros á Aguilar (Córdoba á Málaga).—Carretera de segundo y tercer órden; parte construida, y el resto en proyecto.
			Arzúa.	. . . . .	. . . . .	32 kilómetros á Santiago (Redondela á la Coruña).—Carretera de segundo órden, construida.
			Betanzos. . . .	Palencia á la Coruña.		
			Carballo. . . .	. . . . .	. . . . .	29 kilómetros á la Coruña.—Carretera de tercer órden, construida.
			Corcubion. . . .	. . . . .	. . . . .	70 kilómetros á Santiago (Redondela á la Coruña).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 83 kilómetros á la Coruña.—Carretera de tercer órden; construida en parte, el resto en construccion.
			Coruña.	Palencia á la Coruña. Redondela á la Coruña.	Redondela á la Coruña.	
			Ferrol.	. . . . .	Ramal al Ferrol.	
Coruña. . . .	Palencia á la Coruña. Redondela, por Pontevedra, á la Coruña.	Redondela, por Pontevedra, á la Coruña.	Muros.	. . . . .	. . . . .	50 kilómetros á Santiago (Redondela á la Coruña).—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Negreira. . . .	. . . . .	. . . . .	18 kilómetros á Santiago (Redondela á la Coruña).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Noya.	. . . . .	. . . . .	19 kilómetros al Padron (Redondela á la Coruña).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 30 kilómetros á Santiago (Redondela á la Coruña).—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Órdenes. . . .	Redondela á la Coruña.	Redondela á la Coruña.	
			Ortigueira. . . .	. . . . .	. . . . .	36 kilómetros al ramal al Ferrol.—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Padron.	Santiago al Carril.	Redondela á la Coruña.	
			Puentedeume. . .	. . . . .	¿Ramal al Ferrol?	
			Santiago. . . .	Santiago al Carril.	Redondela á la Coruña.	
			Belmonte. . . .	. . . . .	. . . . .	45 kilómetros á Alcázar (Madrid á Cádiz.—Alcázar á Alicante).—Carretera de segundo órden, en proyecto. Pudiera acortarse bastante yendo á Criptana ó Socuéllamos. 27 kilómetros á Quintanar de la Órden.—Carreteras de primero y segundo órden; parte construidas, el resto en proyecto.
			Cañete.	Madrid, por Cuenca, á Valencia.	Madrid, por Cuenca, á Valencia.	

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Cuenca.	Madrid á Cuenca.	Madrid, por Cuenca, á Valencia.	Cuenca.	Madrid á Cuenca.	Madrid, por Cuenca, á Valencia.	
			Huete.	Id. id.	Id. Id.	
			Motilla del Palancar.		. . . . .	65 kilómetros á Villarrobledo (Alcázar á Alicante).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 70 kilómetros á Cuenca.—Carretera de segundo y tercer órden; parte construida, el resto en construccion y proyecto.
			Priego.		. . . . .	55 kilómetros á Cuenca.—Carreteras de segundo y tercer órden; la primera construida, la segunda en proyecto.
			San Clemente.		. . . . .	21 kilómetros á Villarrobledo (Alcázar á Alicante).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Tarancon. . . .	Madrid á Cuenca.	Madrid, por Cuenca, á Valencia.	
Gerona.	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia.	. . . . .	Figueras.	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia.		
			Gerona.	Id. id.		
			La Bisbal.		. . . . .	13 kilómetros á la línea de Gerona á Francia.—Carretera de segundo órden, construida.
			Olot.		. . . . .	26 kilómetros á San Juan de las Abadesas.—Carretera de tercer órden, en proyecto. 42 kilómetros á Figueras.—Carretera de segundo órden construida, y de tercero en construccion. 47 kilómetros á Gerona.—Carretera de segundo órden construida.
			Rivas.		. . . . .	12 kilómetros al ferro-carril de San Juan de las Abadesas.—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Santa Coloma de Farnés.		. . . . .	10 kilómetros á Sils (Barcelona á Francia, por Gerona).—Carretera de tercer órden, construida.
Granada.	Granada á Campillos.	Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada.	Albuñol.		. . . . .	80 kilómetros á Granada.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Alhama.		. . . . .	19 kilómetros á Loja (Granada á Campillos).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Baza.		Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada.	
			Granada. . . .	Granada á Campillos.	Id. id.	
			Guadix.		Id. id.	
			Huéscar.		Mengíbar, por Jaen, á Almería.	
			Iznalloz.		. . . . .	25 kilómetros á Cúllar de Baza (Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada).—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en proyecto.
			Loja.	Granada á Campillos.	Mengíbar, por Jaen, á Almería.	

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Guadalajara	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia.	. . . . .	Montefrio	. . . . .	. . . . .	12 kilómetros á Villanueva (Granada á Campillos).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Motril	. . . . .	. . . . .	70 kilómetros á Granada.—Carretera de segundo órden construida.
			Orgiva	. . . . .	. . . . .	54 kil. á Granada.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Santafé	. . . . .	. . . . .	10 kilómetros á Granada.—Carretera de primer órden construida.
			Ugíjar	. . . . .	. . . . .	47 kilómetros á Alhama (Mengíbar, por Jaen, á Almería).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Atienza	. . . . .	. . . . .	18 kilómetros á la línea de Baides á Castejon.—Carreteras de primero y tercer órden, construidas.
			Brihuega	. . . . .	. . . . .	33 kilómetros á Guadalajara.—Carreteras de primero y tercer órden, construidas.
			Cifuentes	. . . . .	. . . . .	32 kilómetros á Matillas (Madrid, por Zaragoza, á Francia).—Carreteras de tercer órden, construidas.
			Cogolludo	. . . . .	. . . . .	6 kilómetros á Espinosa (Madrid, por Zaragoza, á Francia).—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Guadalajara	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia.	. . . . .	
			Molina	. . . . .	. . . . .	70 kilómetros á Sigüenza (Madrid, por Zaragoza, á Francia).—Carretera de primer órden construida, y un corto trozo de tercer órden, en construccion.
			Pastrana	. . . . .	. . . . .	47 kilómetros á Monreal (Teruel á Calatayud).—Carretera de primer órden, construida.
			Sacedon	. . . . .	. . . . .	38 kilómetros á Guadalajara.—Carreteras de segundo y tercer órden, construidas.
			Sigüenza	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia.	. . . . .	54 kilómetros á Guadalajara.—Carretera de segundo órden; parte construida, el resto en construccion.
Huelva	. . . . .	Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal. Huelva á la línea de Mérida á Sevilla.	Aracena	. . . . .	Huelva á la línea de Mérida á Sevilla.	
			Ayamonte	. . . . .	. . . . .	39 kilómetros á Gibraleon (Sevilla, por Huelva, á Portugal).—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Huelva	. . . . .	Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal. Huelva á la línea de Mérida á Sevilla.	
			La Palma	. . . . .	Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.	
			Moguer	. . . . .	. . . . .	4 kilómetros á la línea de Sevilla, por Huelva, á Portugal.—Sin carretera.
			Valverde del Camino	. . . . .	Huelva á la línea de Mérida á Sevilla.	
			Barbastro	. . . . .	. . . . .	13 kilómetros á Monzon (Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia).—Carretera de segundo órden, en proyecto.
			Benabarre	. . . . .	. . . . .	38 kil. á Binefar (Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia).—Carretera de tercer órden, en proyecto.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
			Boltaña.	. . . . .	. . . . .	70 kilómetros á Monzon (Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia).—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en construccion ó en proyecto.
			Fraga.	. . . . .	. . . . .	26 kilómetros á Lérida.—Carretera de primer órden, construida.
Huesca	Tardienta á Huesca.		Huesca.	Tardienta á Huesca.		
			Jaca.	. . . . .	. . . . .	80 kilómetros á Huesca.—Carretera de primer órden; en parte construida, el resto habilitado para el tránsito.
			Sariñena.	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia.		
			Tamarite.	. . . . .	. . . . .	11 kil. á Binefar (Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Alcalá la Real.	. . . . .	. . . . .	28 kilómetros á Pinos-Puentes (Granada á Campillos).—Carretera de segundo órden, construida en la provincia de Jaen, el resto en proyecto.
			Andújar.	Madrid á Cádiz.		
			Baeza.	. . . . .	. . . . .	13 kilómetros á la línea de Madrid á Cádiz.—Carretera de segundo órden, en proyecto.
			Carolina.	. . . . .	. . . . .	20 kilómetros á Ventas de Cárdenas (Madrid á Cádiz).—Carretera de primer órden, construida.
			Cazorla.	. . . . .	. . . . .	58 kilómetros á la línea de Madrid á Cádiz.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en construccion y en proyecto.
			Huelma.	. . . . .	Mengíbar, por Jaen, á Almería.	
Jaen	. . . . .	Mengíbar, por Jaen, á Almería.	Jaen.	. . . . .	Id. id.	
			Mancha Real.	. . . . .	. . . . .	13 kil. á Jaen.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en construccion.
			Mártos.	. . . . .	. . . . .	20 kilómetros á Jaen.—Carretera de segundo órden, construida.
			Segura de la Sierra.	. . . . .	. . . . .	66 kilómetros á la estacion de Baeza, en la línea de Madrid á Cádiz.—Carreteras de segundo y tercer órden, en construccion y en proyecto.
			Úbeda.	. . . . .	. . . . .	21 kilómetros á la estacion de Baeza, en la línea de Madrid á Cádiz.—Carretera de segundo órden; parte construida, el resto en proyecto.
			Villacarrillo.	. . . . .	. . . . .	51 kilómetros á la estacion de Baeza, en la línea de Madrid á Cádiz.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en construccion y proyecto.
			Astorga.	Palencia, por Leon y Astorga, á la Coruña.		
			Bañeza (La).	. . . . .	Zamora, por Benavente, á Astorga. Id. id.	
Leon	Palencia, por Leon y Astorga, á la Coruña. Leon á Gijon.	Benavente á Leon.	Leon.	Palencia á la Coruña. Leon á Gijon.	Benavente á Leon.	
			Múrias de Paredes.	. . . . .	. . . . .	60 kilómetros á Leon.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Ponferrada.	Palencia á la Coruña.		

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
			Riaño..	. . . . .	. . . . .	73 kilómetros á Sahagun (Palencia á la Coruña).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 73 kilómetros á Mansilla (Palencia á la Coruña).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Sahagun.	Palencia á la Coruña.		
			Valencia de D. Juan.		¿Benavente á Leon?	
			Vecilla (La).	. . . . .	. . . . .	34 kilómetros á Leon.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Villafranca del Vierzo	. . . . .	. . . . .	18 kilómetros á Ponferrada (Palencia á la Coruña).—Carretera de primer órden, construida.
			Balaguer..	. . . . .	. . . . .	20 kilómetros á Lérida.—Carretera de segundo órden, construida.
			Cervera.	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia.		
Lérida.	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia. Lérida á Tarragona.	. . . . .	Lérida.	Id. id. Lérida á Tarragona.		
			Seo de Urgel.	. . . . .	. . . . .	120 kilómetros á Lérida.—Carretera de segundo órden, construida en parte; el resto en proyecto. 78 kilómetros al ferro-carril de San Juan de las Abadesas.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Solsona.	. . . . .	. . . . .	42 kilómetros á Manresa (Madrid á Barcelona).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Sort.	. . . . .	. . . . .	115 kil. á Lérida.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Tremp.	. . . . .	. . . . .	77 kil. á Lérida.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Viella..	. . . . .	. . . . .	165 kil. á Lérida.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Alfaro.	Castejon á Bilbao. Castejon á Pamplona.	Baides, por Pamplona y Alduides, á Francia.	
			Arnedo.	. . . . .	. . . . .	18 kilómetros á Calahorra (Castejon á Bilbao).—Carretera de tercer órden, construida.
			Calahorra. . . .	Castejon á Bilbao.		
			Cervera del Rio Alhama.	. . . . .	. . . . .	(¿ ?) kilómetros á la línea de Baides, por Soria, á Castejon y Pamplona.
Logroño. . . .	Castejon á Bilbao.	. . . . .	Haro.	Castejon á Bilbao.		
			Logroño.	Id. id.		
			Nájera.	. . . . .	. . . . .	27 kilómetros á Logroño.—Carretera de segundo órden, construida. 13 kilómetros á Venta de la Estrella (Castejon á Bilbao).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Santo Domingo de la Calzada. . . .	. . . . .	. . . . .	19 kilómetros á Haro (Castejon á Bilbao).—Carretera de tercer órden, construida.
			Torrecilla de Cameros.. . . .	. . . . .	. . . . .	28 kilómetros á Logroño.—Carretera de primer órden, construida.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
			Becerreá.	. . . . .	. . . . .	39 kilómetros á Lugo.—Carretera de primer órden, construida.
			Chantada.	. . . . .	. . . . .	19 kilómetros á Monforte (Palencia á la Coruña y Monforte á Vigo).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Fonsagrada.	. . . . .	. . . . .	38 kilómetros á Lugo.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Lugo.	Palencia á la Coruña.	¿Ramal á Rivadeo.?	
			Mondoñedo.	. . . . .	¿Id. id.?	33 kilómetros á Rivadeo.—Podrá acortarse la distancia á la red, yendo á buscar la estacion más próxima en el ramal á Rivadeo.
Lugo.	Palencia á la Coruña.	¿Ramal á Rivadeo?.	Monforte.	Palencia á la Coruña.	Monforte á Vigo.	
			Quiroga.	Id. id.		
			Rivadeo.	. . . . .	Ramal de su nombre.	
			Sárria.	Palencia á la Coruña.		
			Villalba.	. . . . .	. . . . .	22 kilómetros al ferro-carril de Palencia á la Coruña.—Carretera de primer órden, construida.
			Vivero.	. . . . .	. . . . .	74 kilómetros al ferro-carril de Palencia á la Coruña.—Carreteras de primero y segundo órden, construidas. 52 kilómetros á Rivadeo.—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en proyecto.
			Alcalá de Henares.	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á la frontera de Francia.		
			Colmenar Viejo.	. . . . .	. . . . .	29 kilómetros á Madrid.—Carreteras de primero y tercer órden, terminadas.
			Chinchon.	. . . . .	. . . . .	17 kilómetros á Ciempozuelos (Madrid, por Alcázar y Manzanares, á Cádiz).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
Madrid.	Centro de la red.	. . . . .	Getafe.	Madrid á Cádiz.		
			Madrid.	Centro de la red.		
			Navalcarnero.	. . . . .	. . . . .	24 kilómetros á la línea de Madrid, por Talavera y Coria, á Portugal.—Sin carretera.
			San Martin de Valdeiglesias.	. . . . .	. . . . .	28 kilómetros á la línea de Madrid á Santander.—La carretera de segundo órden, en proyecto, termina en Ávila, á cuyo punto hay mayor distancia.
			Torrelaguna.	. . . . .	. . . . .	55 kilómetros á Madrid.—Carreteras de primero y segundo órden, construidas.
			Álora.	Córdoba á Málaga.		
			Antequera.	Campillos á Granada.		
			Archidona.	Id. id.		
			Campillos.	Córdoba á Málaga. Campillos á Granada.		
			Coin.	. . . . .	. . . . .	17 kilómetros á Cártama (Córdoba á Málaga).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 23 kilómetros á Cártama, por el camino provincial, en parte construido, y el resto en construccion.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Málaga	Córdoba á Málaga.		Colmenar			38 kilómetros á Málaga.—Carretera de primer órden, construida.
			Estepona			80 kilómetros á Málaga.—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Gaucin			80 kilómetros, por Ronda, á Govántes (Córdoba á Málaga).—Carreteras de segundo y tercer órden; parte en construccion, el resto en proyecto.
			Málaga	Córdoba á Málaga.		
			Marbella			55 kilómetros á Málaga.—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Ronda			43 kil., por Ardales, á la línea de Córdoba á Málaga.—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Torrox			44 kilómetros á Málaga.—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Velez Málaga			31 kilómetros á Málaga.—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Caravaca			50 kilómetros á Cieza (Albacete á Cartagena).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 60 kilómetros á Lorca (Murcia á Granada).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 70 kil. á Murcia.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto, en construccion.
			Cartagena	Albacete á Cartagena.		
			Cieza	Id. id.		
			Lorca		Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada.	
Murcia	Albacete á Cartagena.	Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada.	Mula			27 kilómetros á Alcantarilla (Albacete á Cartagena).—Carretera de tercer órden, construida.
			Murcia	Albacete á Cartagena.	Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada.	
			Totana		Id. id.	
			Yecla			12 kilómetros á Caudete (Alcázar á Alicante).—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en proyecto.
Orense	Orense á Vigo.	Monforte, por Orense, á Vigo.	Allariz			17 kilómetros á Orense.—Carretera de primer órden, construida.
			Bande			40 kilómetros á la línea de Monforte á Vigo, por las carreteras de Bande á Celanova y de Celanova á la Cañiza, ambas en proyecto.
			Carballino			18 kilómetros á las inmediaciones de Barbantes (Monforte á Vigo).—Carretera de primer órden, construida.
			Celanova			22 kilómetros á Orense.—Carretera de tercer órden, en proyecto. 22 kil. á la línea de Monforte á Vigo, por la carretera de segundo órden de Celanova á la Cañiza.
			Ginzo de Limia			33 kilómetros á Orense.—Carretera de primer órden, construida.
			Orense	Orense á Vigo.	Monforte á Vigo.	
			Puebla de Tribes			6 kilómetros á la línea de Palencia, por Leon, á la Coruña.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Ribadavia	Orense á Vigo.	Monforte á Vigo.	
			Valdeorras	Palencia, por Leon, á la Coruña.		
			Verin			66 kilómetros á Orense.—Carretera de primer órden, construida.
			Viana del Bollo			27 kilómetros á Valdeorras (Palencia, por Leon, á la Coruña).—Carretera de tercer órden, en proyecto.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
			Avilés.			23 kilómetros á Lugones (Leon á Gijon).—Carretera de segundo órden, construida. 28 kilómetros á Oviedo.—Carreteras de primero y segundo órden, construidas.
			Belmonte.			57 kilómetros á Oviedo, por Cornellana.—Carreteras de segundo y tercer órden; la primera construida, la segunda en construccion.
			Cangas de Onís.			72 kilómetros á Oviedo.—Carreteras de segundo y tercer órden; 22 kilómetros en construccion, el resto construido.
			Cangas de Tineo.			100 kilómetros á Oviedo.—Carretera de segundo órden, construida.
			Castropol.			Dista un kilómetro de Rivadeo, atravesando la ría. Para ir por carretera se necesitan recorrer 18 kilómetros, la mitad construidos y la otra mitad en proyecto.
			Gijon.	Leon á Gijon. Sama de Langreo á Gijon.		
Oviedo.	Leon á Gijon.		Grandas de Salime.			59 kilómetros á Rivadeo.—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en proyecto.
			Infiesto.			44 kilómetros á Oviedo.—Carretera de segundo órden, construida.
			Laviana (Pola de).			13 kilómetros á Sama de Langreo.—Carretera de tercer órden, en construccion. 34 kilómetros á Oviedo.—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en construccion.
			Lena (Pola de).			9 kilómetros á Ujo.—Carretera de primer órden, construida.
			Luarca.			67 kilómetros á Rivadeo.—Carretera de segundo órden; parte construida, y el resto en construccion y proyecto. 102 kilómetros á Oviedo.—Carretera de segundo órden, construida.
			Llanes.			61 kilómetros á Torrelavega.—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en proyecto.
			Oviedo.	Leon á Gijon.		
			Pravia.			50 kilómetros á Oviedo.—Carreteras de segundo y tercer órden, construidas.
			Villaviciosa.			25 kilómetros á Gijon.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Astudillo.			13 kilómetros á Fromista (Madrid á Santander).—Carretera de tercer órden, construida.
			Baltanás.			16 kilómetros al ferro-carril de Venta de Baños á Irun, por la carretera de tercer órden, en proyecto, de Palencia, por Baltanás, á Tórtoles.
			Carrion de los Condes.			19 kilómetros á Fromista (Madrid á Santander).—Carretera de tercer órden, construida.
Palencia.	Madrid á Santander. Palencia á la Coruña.		Cervera del Rio Pisuerga.			24 kilómetros á Aguilar (Madrid á Santander).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Frechilla.			5 kilómetros á la línea de Palencia á la Coruña.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Palencia.	Madrid á Santander. Palencia á la Coruña.		
			Saldaña.			30 kilómetros á Osorno (Madrid á Santander).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 30 kilómetros á Sahagun (Palencia á la Coruña).—Carretera de tercer órden, en proyecto.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Pamplona. . . (Navarra.)	Las Casetas á Irúrzun.	Baides, por Pamplona y Alduides, á Francia. Las Casetas á Pasajes.	Aoiz.	. . . . .	. . . . .	27 kilómetros á Pamplona.—Carretera de segundo órden, construida.
			Estella.	. . . . .	. . . . .	40 kilómetros á Pamplona.—Carretera de segundo órden, construida. 32 kilómetros á Tafalla.—Carretera de tercer órden, construida y en construccion.
			Pamplona. . . .	Las Casetas á Irúrzun.	Baides, por Plamplona, á Francia. Las Casetas á Pasages.	
			Tafalla.	Id. id. .	Id. id.	
			Tudela.	Id. id. .	Id. id.	
			Caldas de Reis. . .	. . . . .	. . . . .	10 kilómetros al ferro-carril de Redondela á la Coruña.—Carretera de tercer órden, construida.
			Cambados	. . . . .	. . . . .	20 kilómetros á Pontevedra.—Carreteras de segundo y tercer órden, en construccion.—Puede enlazarse en un punto más próximo, con una pequeña modificacion en las carreteras.
			Cañiza.	. . . . .	. . . . .	9 kilómetros al ferro-carril de Orense á Vigo.—Carretera de segundo órden, construida.
			Lalin.	. . . . .	. . . . .	45 kilómetros á Orense.—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Pontevedra. . . .	Redondela, por Pontevedra, á Cambre (Coruña). . . .	Redodenla, por Pontevedra, á Cambre (Coruña).	
Pontevedra. . .	Redondela, por Pontevedra y Santiago, á Cambre (Coruña).	Redondela, por Pontevedra y Santiago, á Cambre (Coruña).	Puenteáreas. . . .	. . . . .	. . . . .	10 kilómetros á Porriño (Monforte, por Orense, á Vigo).—Carretera de primer órden, construida.
			Puente Caldelas. .	. . . . .	. . . . .	12 kilómetros á Pontevedra.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Redondela. . . .	Redondela, por Pontevedra, á Cambre (Coruña). . . .	Redondela, por Pontevedra, á Cambre (Coruña).	
			Tabeiros	. . . . .	. . . . .	25 kilómetros á Villagarcía (Orense á Vigo).—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en proyecto.
			Tuy.	Orense á Vigo. . .	Monforte, por Orense, á Vigo. Tuy á Valencia (Portugal).	
			Vigo.	Id. id. .	Monforte, por Orense, á Vigo.	
			Alba de Tórmes. . .	. . . . .	Mérida, por Cáceres y Salamanca, á Zamora.	
			Béjar.	. . . . .	Id. id.	
			Ciudad Rodrigo. . .	. . . . .	. . . . .	55 kilómetros á la Fregeneda.—Carretera en parte de la longitud, construida y en proyecto. De 70 á 80 kilómetros á Béjar y Salamanca.—Carretera en parte construida, en direccion á Salamanca.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Salamanca.	Medina del Campo á Salamanca.	Mérida, por Cáceres y Salamanca, á Zamora.	Ledesma.	. . . . .	Mérida, por Cáceres, á Zamora. Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda.	
			Peñaranda de Bracamonte.	. . . . .	. . . . .	23 kilómetros á Alba de Tórmes (Mérida á Zamora).—Carretera de tercer órden, en proyecto. Próximamente igual distancia á la línea de Medina del Campo á Salamanca.—Sin carretera.
			Salamanca.	Medina del Campo á Salamanca.	Mérida, por Cáceres, á Zamora.	
			Sequeros.	. . . . .	. . . . .	30 kilómetros á Béjar.—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Vitigudino.	. . . . .	Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda.	
San Sebastian. (Guipúzcoa.)	Venta de Baños, por Búrgos, á Irun. Las Casetas, por Pamplona, á Pasajes.	Las Casetas, por Pamplona, á Pasajes.	Azpeitia.	. . . . .	. . . . .	18 kilómetros á Tolosa (Venta de Baños á Irun).—Carretera de tercer órden, construida.
			San Sebastian.	Venta de Baños á Irun. Las Casetas á Pasages.	Las Casetas á Pasages.	
			Tolosa.	Venta de Baños á Irun.		
			Vergara.	. . . . .	. . . . .	7 kilómetros á Zumárraga (Venta de Baños á Irun).—Carretera de tercer órden, construida.
Santander.	Madrid á Santander.	. . . . .	Cabuérniga.	. . . . .	. . . . .	32 kilómetros á Lantueno (Madrid á Santander).—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en proyecto.
			Castro Urdiales.	. . . . .	. . . . .	64 kilómetros á Guarnizo (Madrid á Santander).—Carreteras de segundo y tercer órden, construidas. 30 kilómetros á Bilbao.—Carretera de tercer órden, construida.
			Entrambasaguas.	. . . . .	. . . . .	17 kilómetros á Guarnizo (Madrid á Santander).—Carreteras de segundo y tercer órden, construidas.
			Laredo.	. . . . .	. . . . .	40 kilómetros á Guarnizo (Madrid á Santander).—Carreteras de segundo y tercer órden, construidas.
			Potes	. . . . .	. . . . .	74 kilómetros á Aguilar (Madrid á Santander).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 75 kilómetros á Torrelavega (Madrid á Santander).—Carreteras de segundo y tercer órden, construidas.
			Ramales.	. . . . .	. . . . .	45 kilómetros á Guarnizo (Madrid á Santander).—Carretera de segundo órden, construida.
			Reinosa.	Madrid á Santander.	Reinosa á Miranda de Ebro.	
			Santander.	Id. id.		
			San Vicente de la Barquera.	. . . . .	. . . . .	32 kilómetros á Torrelavega (Madrid á Santander).—Carretera de tercer órden, construida.
			Torrelavega.	Madrid á Santander.		
			Vallacarriedo.	. . . . .	. . . . .	22 kilómetros á Torrelavega (Madrid á Santander).—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en construccion. 22 kilómetros á Los Corrales (Madrid á Santander).—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en construccion.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Segovia		Ávila ó Navalperal á Segovia.	Cuéllar			29 kilómetros á Peñafiel (Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza).—Carretera de tercer órden, en proyecto. 50 kilómetros á Medina del Campo (centro de várias líneas).—Carreteras de segundo y tercer órden, en construccion.
			Riaza			54 kilómetros á Aranda de Duero (Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza).—Carreteras de primer y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Santa María de Nieva			30 kilómetros á Segovia (Ávila ó Navalperal á Segovia).—Carretera de segundo órden, construida.
			Segovia		Ávila ó Navalperal á Segovia.	25 kilómetros á Arévalo (Madrid á Santander).—Carretera de segundo órden, construida.
			Sepúlveda			64 kilómetros á Segovia.—Carretera de segundo órden, construida. 45 kilómetros á Aranda de Duero (Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza).—Carreteras de primero y segundo órden, construidas.
Sevilla	Madrid á Cádiz	Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.	Alcalá de Guadaira			13 kilómetros á Sevilla.—Carretera de primer órden, construida.
			Carmona			13 kilómetros á la estacion de su nombre, en la línea de Madrid á Cádiz.—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Cazalla de la Sierra	Sevilla á Mérida.		
			Écija			30 kilómetros á Palma del Rio (Madrid á Cádiz).—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Estepa	La Roda, por Osuna, á Utrera.	La Roda, por Osuna, á Utrera.	
			Lora del Rio	Madrid á Cádiz.		
			Marchena	Utrera á Osuna.	La Roda, por Osuna, á Utrera.	
			Moron	Utrera á Moron.		
			Osuna	Utrera á Osuna.	La Roda, por Osuna, á Utrera.	
			Sanlúcar la Mayor		Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.	
			Sevilla	Madrid á Cádiz.	Id. id.	
			Utrera	Id. id. Utrera á Osuna.	La Roda, por Osuna, á Utrera.	
			Agreda	Baides, por Pamplona y los Alduides, á Francia.	Baides, por Pamplona y los Alduides, á Francia.	
			Almazan	Id. id.	Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza. Baides, por Pamplona y los Alduides, á Francia.	

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Soria	Baides, por Pamplona y los Alduides, á Francia.	Baides, por Pamplona y los Alduides, á Francia.	Burgo de Osma	. . . . .	. . . . .	¿ ? kilómetros al ferro-carril de Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza.
			Medinaceli	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á la frontera de Francia.		
			Soria	Baides, por Pamplona y los Alduides, á Francia.	Baides, por Pamplona y los Alduides, á Francia.	
Tarragona	Lérida á Tarragona. Barcelona á Valencia.	. . . . .	Falset	. . . . .	. . . . .	25 kilómetros á Reus (Lérida á Tarragona).—Carretera de primer órden, construida.
			Gandesa	. . . . .	. . . . .	38 kilómetros á Tortosa (Barcelona á Valencia).—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en construccion.
			Montblanch	Lérida á Tarragona.		
			Reus	Id. id.		
			Tarragona	Id. id.		
			Tortosa	Barcelona á Valencia.		
			Valls	Id. id.	Zaragoza á los Alfaques.	
			Vendrell	. . . . .	. . . . .	6 kilómetros al ferro-carril de Lérida á Tarragona.—Camino vecinal construido.
Teruel	. . . . .	Cañete ó Landete, por Teruel, á Calatayud.	Albarracin	Barcelona á Valencia.		
			Alcañiz	. . . . .	. . . . .	31 kilómetros á Teruel.—Carreteras de segundo y tercer órden; construidas en parte, el resto en construccion.
			Aliaga	Zaragoza á los Alfaques.	Zaragoza á los Alfaques.	
			Calamocha	. . . . .	. . . . .	60 kilómetros á Teruel, aprovechando el trozo de carretera de tercer órden de Perales de Rio Alfambra á Teruel.—Si no se modifica el plan actual, la distancia es mucho mayor.
			Castellote	. . . . .	Cañete ó Landete, por Teruel, á Calatayud.	
			Hijar	. . . . .	. . . . .	44 kilómetros á Alcañiz (Zaragoza á los Alfaques).—Carreteras de primero y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Mora de Rubielos	Zaragoza á los Alfaques.	Zaragoza á los Alfaques.	
			Segura	. . . . .	. . . . .	35 kilómetros á Teruel.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Teruel	. . . . .	. . . . .	45 kilómetros á la línea de Cañete ó Landete, por Teruel, á Calatayud.—Carreteras de primero y tercer órden, en construccion.
			Val-de-robres	. . . . .	Cañete ó Landete, por Teruel, á Calatayud. Zaragoza á los Alfaques?	

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTÁS ÚLTIMAS.
			Escalona.	. . . . .	. . . . .	30 kilómetros á Torrijos.—Carretera de segundo órden; parte construida, el resto en proyecto.
			Illescas.	Madrid á Malpartida.	Madrid, por Malpartida, á Portugal.	
			Lillo.	. . . . .	. . . . .	11 kilómetros á Villacañas (Madrid á Cádiz).—Carretera de segundo órden, construida.
			Madridejos.	. . . . .	. . . . .	25 kilómetros á Tembleque (Madrid á Cádiz).—Carretera de primer órden, construida.
			Navahermosa.	. . . . .	. . . . .	49 kilómetros á Toledo.—Carretera de tercer órden, en construccion. 50 kilómetros á Talavera (Madrid, por Malpartida, á Portugal).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Ocaña.	. . . . .	. . . . .	14 kilómetros á Aranjuez (Madrid á Cádiz).—Carretera de primer órden, construida.
Toledo. . . .	Castillejo á Toledo.	. . . . .	Orgaz.	. . . . .	. . . . .	30 kilómetros á Toledo.—Carretera de segundo órden, en proyecto.
			Puente del Arzobispo.	. . . . .	. . . . .	34 kilómetros á Talavera de la Reina (Madrid, por Malpartida, á Portugal).—Carretera de tercer órden, en proyecto.—Podria acortarse bastante la distancia al ferro-carril.
			Quintanar de la Órden.	Alcázar á Quintanar.		
			Talavera de la Reina.	Madrid á Malpartida.	Madrid, por Malpartida, á Portugal.	
			Toledo.	Castillejo á Toledo.		
			Torrijos.	Madrid á Malpartida.	Id. id.	
			Albaida.	. . . . .	. . . . .	18 kilómetros á Játiva (Almansa á Valencia).—Carretera de segundo órden, en construccion.
			Alberique.	. . . . .	. . . . .	7 kilómetros á Alcira (Almansa á Valencia).—Carretera de tercer órden, construida.
			Alcira.	Almansa á Valencia.		
			Ayora.	. . . . .	. . . . .	19 kilómetros á Almansa (Almansa á Valencia).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Carlet.	. . . . .	. . . . .	9 kilómetros á Algemesí (Almansa á Valencia).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Chelva.	. . . . .	. . . . .	15 ó 20 kilómetros á la línea de Cuenca á Valencia; sin carretera. 35 á la misma línea, por la carretera de segundo órden, en proyecto, de Ademuz á Valencia.
			Chiva.	. . . . .	. . . . .	7 kilómetros á la línea de Cuenca á Valencia.—Carretera de tercer órden, construida.
			Enguera.	. . . . .	. . . . .	9 kilómetros á Alcudia (Almansa á Valencia).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Gandía.	Carcagente á Gandía (tramway).		
Valencia. . . .	Almansa á Valencia. Barcelona á Valencia. Madrid, por Cuenca, á Valencia.	Madrid, por Cuenca, á Valencia.	Játiva.	Almansa á Valencia.		
			Liria.	. . . . .	. . . . .	28 kilómetros á Valencia.—Carretera de segundo órden, construida.
			Moncada.	. . . . .	. . . . .	9 kilómetros á Valencia.—Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Murviedro. . . .	Barcelona á Valencia.		
			Onteniente.	. . . . .	. . . . .	15 kilómetros á Fuente la Higuera (Almansa á Valencia).—Carretera de tercer órden construida.
			Requena	Madrid, por Cuenca, a Valencia?	Madrid, por Cuenca, á Valencia?	
			Sueca.	. . . . .	. . . . .	20 kilómetros á Silla (Almansa á Valencia).—Carretera de segundo órden construida. 16 kilómetros á Tavernes (Carcagente á Gandía).—Carretera de segundo órden, en construccion.

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
			Torrente. . . .	Madrid, por Cuenca, á Valencia?	Madrid, por Cuenca, á Valencia?	
			Valencia. . . .	Almansa á Valencia. Barcelona á Valencia. Madrid, por Cuenca, á Valencia.	Id. id.	
			Villar del Arzobispo.	. . . . .	. . . . .	55 kilómetros á Valencia.— Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en proyecto.
			Medina del Campo.	Madrid á Santander. Medina á Salamanca. Medina á Zamora.		
			Mota del Marqués. .	. . . . .	. . . . .	35 kilómetros á Toro (Medina del Campo á Zamora).— Carreteras de primero y tercer órden, construidas. 32 kilómetros á Pollos (Medina á Zamora).— Carreteras de primero y segundo órden, construidas. — La distancia á dicha línea pudiera ser mucho menor, por Morales de Toro.
			Nava del Rey . .	Medina del Campo á Zamora.		
		Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza. . . .	Olmedo.	. . . . .	. . . . .	19 kilómetros á Medina del Campo (centro de várias líneas).— Carretera de segundo órden, en construccion.
Valladolid. . .	Madrid á Santander.		Peñafiel.	. . . . .	Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza.	
			Rioseco.	. . . . .	. . . . .	37 kilómetros á Valladolid.— Carretera de primer órden, construida. 43 kilómetros á Villada (Palencia, por Leon, á la Coruña).—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en construccion.
			Tordesillas. . . .	. . . . .	. . . . .	23 kilómetros á Medina del Campo (centro de várias líneas).— Carretera de primer órden, construida.
			Valoria la Buena. .	. . . . .	. . . . .	10 kilómetros á Dueñas (Madrid á Santander).— Carretera de tercer órden, en proyecto.— La distancia al ferro-carril puede ser más corta.
			Valladolid. . . .	Madrid á Santander.	Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza.	
			Villalon.	. . . . .	. . . . .	17 kilómetros á Villada (Palencia, por Leon, á la Coruña).— Carretera de tercer órden, en construccion.
Vitoria. . . . . (Alava.)	Venta de Baños, por Búrgos, á Irun.	. . . . .	Amurrio.	Castejon á Bilbao.		
			Laguardia. . . .	. . . . .	. . . . .	17 kilómetros á Logroño (Castejon á Bilbao).—Carretera de segundo órden, construida.
			Vitoria.	Venta de Baños, por Búrgos, á Irun.		

CAPITALES DE PROVINCIA.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	CABEZAS DE PARTIDO JUDICIAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. RED ACTUAL.	LÍNEAS EN QUE SE ENCUENTRAN SITUADAS. NUEVAS LÍNEAS DEL PLAN.	OBSERVACIONES SOBRE LAS CABEZAS DE PARTIDOS JUDICIALES NO SITUADAS EN LAS LÍNEAS CONCEDIDAS Ó PROPUESTAS, Y SUS DISTANCIAS Á ESTAS ÚLTIMAS.
Zamora.	Medina del Campo á Zamora.	Mérida, por Cáceres y Salamanca, á Zamora. Zamora, por Benavente, á Astorga.	Alcañices. . . .	. . . . .	. . . . .	59 kilómetros á Zamora.—Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en construccion.
			Benavente. . . .	. . . . .	Zamora, por Benavente, á Astorga. Benavente á Leon.	
			Bermillo de Sayago.	. . . . .	. . . . .	37 kilómetros á Zamora.—Carretera de tercer órden (un corto trozo construido).—Pudiera acortarse mucho la distancia al ferro-carril de Mérida á Zamora.
			Fuente Saúco. . .	. . . . .	. . . . .	36 kilómetros á Toro (Medina del Campo á Zamora).—Carretera de tercer órden, en proyecto.—Puede enlazarse con la línea de Medina á Salamanca, prolongando algo la carretera proyectada de Fuente Saúco á la de Valladolid á Salamanca.
			Puebla de Sanabria.	. . . . .	. . . . .	84 kilómetros á Benavente (Zamora, por Benavente, á Astorga).—Carreteras de primero y segundo órden; en parte construidas, el resto en construccion.
			Toro.	Medina del Campo á Zamora.		
			Villalpando. . . .	. . . . .	. . . . .	26 kil. á Benavente (Zamora, por Benavente, á Astorga).— Carretera de primer órden, construida.
			Zamora.	Id. id.	Mérida, por Cáceres y Salamanca, á Zamora. Zamora, por Benavente, á Astorga.	
			Almunia (La). . .	Madrid, por Zaragoza, á Barcelona y Francia.		
			Ateca.	Id. id.		
			Belchite.	. . . . .	. . . . .	26 kilómetros á Azaila (Zaragoza á los Alfaques).— Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Borja.	. . . . .	. . . . .	16 kilómetros á Gallur (Casetas, por Pamplona, á Pasajes).—Carretera de tercer órden, en proyecto.
			Calatayud . . .	Madrid, por Zaragoza, á Barcelona y Francia.	Cañete ó Landete, por Teruel, á Calatayud.	
Zaragoza. . . .	Madrid, por Zaragoza, á Barcelona y Francia. Zaragoza á Escatron.	Zaragoza á los Alfaques.	Caspe.	. . . . .	. . . . .	25 kilómetros á Escatron (ramal de este nombre).—Carretera de tercer órden, en construccion.
			Daroca.	. . . . .	Cañete ó Landete, por Teruel, á Calatayud.	
			Egea de los Caballeros. . . .	. . . . .	. . . . .	35 kilómetros á Gallur (Casetas, por Pamplona, á Pasajes).—Carretera de tercer órden, construida.
			Pina.	Zaragoza á Escatron.	Zaragoza á los Alfaques.	
			Sos.	. . . . .	. . . . .	56 kilómetros á Pamplona (Casetas, por Pamplona, á Pasajes).—Carretera de segundo órden, construida y en proyecto.
			Tarazona. . . .	. . . . .	. . . . .	16 kilómetros á Venta de Valverde (Baides, por Soria, á Castejon).—Carretera de tercer orden, en proyecto.
			Zaragoza. . . .	Madrid, por Zaragoza, á Barcelona y Francia. Zaragoza á Escatron.	Zaragoza á los Alfaques.	

NOTAS.

1.ª Hay líneas que se consignan con la misma denominacion en las columnas de *Red actual y nuevas líneas del plan*, y esto depende de que una parte de ellas está concedida y otra parte por conceder.

2.ª Se suponen situadas algunas cabezas de partidos judiciales en líneas de las no construidas ó no concedidas, lo cual tal vez sufra alteracion en la práctica; circunstancia que podrá tenerse en cuenta en su dia, á fin de enlazarlas convenientemente con la red por otros medios de comunicacion.

3.ª Los datos insertos en este estado, recogidos con premura, y únicamente con los medios que tenía á su alcance la Comision, es posible que ofrezcan algunos errores; pero, aparte de que podrán subsanarse fácilmente, no se cree que impidan conseguir el objeto que ha presidido á la formacion del estado.

4.ª Para designar la situacion de las comunicaciones con la red de los puntos no situados en ella, se hace uso de cuatro denominaciones, además de indicar el órden de las carreteras; así se dice: *carreteras construidas; construidas, en parte, y el resto en construccion ó proyecto; en construccion; y en proyecto;* entendiéndose que se llaman en construccion aquellas en que están emprendidas las obras en la longitud completa ó en una seccion, siempre que no esten terminadas; y en proyecto, cuando no están construidas ni en construccion, pero sí incluidas en el plan de carreteras. Las comunicaciones con la red se establecen á veces por varios trozos de carreteras diferentes, lo cual explica con facilidad las modificaciones que se observan en el estado, á lo ántes expuesto.

Las distancias que se expresan, están tomadas de las cartas construidas por el depósito de planos de la Direccion general de Obras Públicas, y de las de D. Francisco Coello, rectificadas en algunos casos con las que han formado los Ingenieros de Caminos, Jefes de las provincias.

NÚMERO 14.

ESTADO que manifiesta las aduanas existentes y sus productos en el año económico de 1864-1865, *con expresion de las líneas de la actual red ó de las que se proponen en el Plan, en que se encuentran situadas, y las distancias de las que quedan fuera de la red general á las líneas más próximas.*

Estado que manifiesta las aduanas existentes y sus productos en el año económico de 1864-1865, con expresion de las líneas de la actual red ó de las que se proponen en el Plan, en que se encuentran situadas, y las distancias de las que quedan fuera de la red general á las líneas mas próximas.

(*En los productos de Aduanas se comprenden los de los impuestos de puertos y faros.*)

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — *Escudos.*	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS.		DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (1). — *Kilómetros.*
			LÍNEAS CONCEDIDAS.	LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	
Alicante.	Alicante.	E. 1.054.989,635	Alcázar de San Juan á Alicante.		K. 35 á Denia.
	Altea.	429,919			
	Denia.	5.706,976	Carcagente á Gandía y Denia (tramway).		17 al tramway de Carcagente á Denia.
	Jávea.	578,315			9 á Denia (sin carretera).
	Santa Pola.	3.665,850			17 á Elche.
	Torrevieja.	13.218,391			30 á Callosa de Segura (Novelda á Murcia).
	Villajoyosa.	1.981,514			31 á Alicante.
	Benidorm.	180,205			41 á Alicante.
	Administraciones subalternas (*).	124,934			
	TOTAL.	1.080.875,739			
Almería.	Almería.	113.267,028		Menjíbar, por Jaen, á Almería.	
	Adra.	15.922,800			63 á Almería.
	La Garrucha.	21.450,200			80 á Almería.
	TOTAL.	150.640,028			
Badajoz.	Badajoz.	25.024,323	Manzanares á la front.ª de Portugal.		
	Alburquerque.	672,350			45 á Badajoz.
	Olivenza.	1.357,200			23 á Badajoz.
	San Vicente.	3.347,400			60 á Badajoz.
	Alconchel.	18,300			50 á Badajoz.
	Villanueva del Fresno.	107,800			62 á Badajoz.
	Administraciones subalternas.	36,350			
	TOTAL.	30.563,723			
	Suma y sigue.	1.262.079,490			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — *Escudos.*	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (1). — *Kilómetros.*
	Suma anterior.	E. 1.262.079,490			
Barcelona.	Barcelona.	4.487.531,099	Centro de várias líneas.		
	Malgrat.	570,600	Barcelona, por Mataró, á la Rambla de Santa Coloma.		
	Arenys de Mar.	285,700	Id. id.		
	Mataró.	10.093,600	Id. id.		
	Sitges.	125,300	. . . . .	. . . . .	K. 16 á la línea de Valencia á Barcelona.
	Villanueva y Geltrú.	24.675,400	. . . . .	. . . . .	12 á la misma.
	Badalona.	175,600	Barcelona á la Rambla de Santa Coloma.		
	Administraciones subalternas.	19,600			
	TOTAL.	4.523.476,899			
Cáceres.	Cáceres.	135,193	. . . . .	Mérida, por Cáceres, á Salamanca y Zamora.	
	Alcántara.	5 430,082	. . . . .	. . . . .	59 á Cáceres. 32 á la línea de Mérida á Zamora.
	Herrera de Alcántara.	1.267,400	. . . . .	. . . . .	77 á la línea de Mérida á Zamora. 104 á Cáceres.
	Valverde del Fresno.	114,097	. . . . .	. . . . .	54 á Coria.
	Zarza la Mayor.	152,356	¿Madrid, por Malpartida, á Portugal?	¿Madrid, por Malpartida, á Portugal?	
	Valencia de Alcántara.	71,701	. . . . .	. . . . .	85 á Cáceres.
	Administraciones subalternas.	68,050			
	TOTAL.	7.238,879			
	Cádiz.	1.900.404,601	Madrid á Cádiz.		
	Algeciras.	6.590,955	. . . . .	. . . . .	100 á San Fernando.
	Ceuta.	2.784,675			
	Sanlúcar de Barrameda.	3.332,082	. . . . .	. . . . .	19 al Puerto de Santa María.
	Puerto de Santa María.	5.745,100	Madrid á Cádiz.		
	Suma y sigue (1). . . .	5.792.795,268			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — *Escudos.*	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (1). — *Kilómetros.*
	Suma anterior.	E. 5.792.795,268			
Cádiz.	San Fernando.	2.132,994	Madrid á Cádiz.		K. 83 á San Fernando.
	Tarifa.	451,050	. . . . .	. . . . .	36 á San Fernando.
	Veger de la frontera..	94,472	. . . . .	. . . . .	28 al Puerto de Santa María.
	Chipiona.	326,885	. . . . .	. . . . .	112 á San Fernando.
	San Roque.	36,600	. . . . .	. . . . .	119 á San Fernando.
	Línea de Gibraltar.	4,444,108	Madrid á Cádiz.		
	Trocadero.	813,700			
	Administraciones subalternas.	959,966			
	TOTAL.	1.928.117,188			
	Vinaroz.	1.896,731	Valencia, por Tarragona, á Barcelona.		
Castellon. . . .	Benicarló.	2.009,150	Id.	id.	
	Burriana.	1.791,150	Id.	id.	
	Grao de Castellon.	488,925	Id.	id.	
	Subalternas de rentas.	80,255			
	TOTAL.	6.266,211			
	Coruña.	683.941,863	Palencia, por Leon, á la Coruña. / Redondela, por Pontevedra, á la Coruña.	Redondela, por Pontevedra, á la Coruña.	
	Ferrol.	133.056,910	. . . . .	Ramal al Ferrol.	
	Noya.	278,252	. . . . .	. . . . .	19 á Padron.
Coruña.	Corcubion.	718,132	. . . . .	. . . . .	30 á Santiago.
	Muros.	2.259,650	. . . . .	. . . . .	56 á Santiago.
	Camariñas.	571,533	. . . . .	. . . . .	50 á Santiago.
	Puebla.	502,837	. . . . .	. . . . .	74 á la Coruña.
	Puente Cesures.	1.381,974	. . . . .	. . . . .	25 al Carril.
	Subalternas de rentas.	346,700	. . . . .	Redondela á la Coruña.	
	TOTAL.	823.057,851			
	Suma y sigue.	8.550.236,518			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — Escudos.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS CONCEDIDAS.	LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (1). — Kilómetros.
	Suma anterior.	E. 8.550.236,518			
	Blanes.	295,670	Barcelona, por Mataró, á la Rambla de Santa Coloma.		
	Cadaqués.	1.238,775	. . . . .	. . . . .	K. 24 á la línea de Gerona á Francia.
	La Escala.	128,100	. . . . .	. . . . .	14 á la misma línea.
	Lloret.	50,316	. . . . .	. . . . .	9 á Blanes (Barcelona, por Mataró, á la Rambla de Santa Coloma).
	Palafurgell.	91,500	. . . . .	. . . . .	28 á la línea de Gerona á Francia.
	Palamós.	17.801,756	. . . . .	. . . . .	31 á la misma línea.
	Rosas.	6.942,950	. . . . .	. . . . .	18 á Figueras.
	San Feliu de Guixols.	3.026,152	. . . . .	. . . . .	22 á Caldes (Barcelona á Francia).
	Selva de Mar.	396,775	. . . . .	. . . . .	7 á la línea de Barcelona á Francia.
	Tossa.	76,450	. . . . .	. . . . .	25 á Caldes.
Gerona. . . .	Camprodon.	1.584,220	. . . . .	. . . . .	16 á San Juan de las Abadesas (Granollers á San Juan de las Abadesas).
	Junquera.	106.781,248	. . . . .	. . . . .	18 á Figueras.
	Puigcerdá.	15.433,080	. . . . .	. . . . .	40 á Rivas.
	Rivas.	1,100	Granollers á San Juan de las Abadesas.		
	San Lorenzo de la Muga.	41,654	. . . . .	. . . . .	16 á Figueras.
	Figueras.	78,925	Madrid, por Barcelona, á la frontera francesa.		
	Gerona.	4.108,827	Id. id.		
	Olot.	15,600	. . . . .	. . . . .	26 á San Juan de las Abadesas. / 47 á Gerona.
	TOTAL.	158.093,098			
	Motril.	8.972,145	. . . . .	. . . . .	70 á Granada.
	Almuñécar.	4.721,949	. . . . .	. . . . .	88 á Granada.
Granada. . . .	Albuñol.	388,084	. . . . .	. . . . .	80 á Granada.
	Capital y subalternas de rentas.	26,600			
	TOTAL.	14.108,778			
	Suma y sigue.	8.722.438,394			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — Escudos.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MÁS PRÓXIMO (1). — Kilómetros.
	Suma anterior.	E. 8.722.438,394			
Guipúzcoa.	San Sebastian.	970.391,363	Venta de Baños, por Búrgos, á Irun.		
	Irun.	454.106,200	Id. id.		
	Pasages.	6.614,144	Id. id.	Las Casetas, por Pamplona, á Pasages.	
	Deva.	5.138,586	. . . . .	. . . . .	K. 30 á Zumárraga (Venta de Baños, por Búrgos, á Irun).
	Fuenterrabía.	190,438	. . . . .	. . . . .	1 á Irun (Venta de Baños á Irun).
	Zumaya.	2.333,706	. . . . .	. . . . .	34 á Tolosa.
	Tolosa.	161,650	Venta de Baños, por Búrgos, á Irun.		
	TOTAL. . . .	1.438,936,087			
Huelva.	Huelva.	68.138,964		Sevilla, por Huelva, á Portugal.	
	Ayamonte.	8.232,921	. . . . .	Huelva á la línea de Mérida á Sevilla.	
	Cartaya.	412,250	. . . . .	. . . . .	39 á Gibraleon (Sevilla, por Huelva, á Portugal).
	Isla Cristina ó Higuerita.	13.537,838	. . . . .	. . . . .	19 á Gibraleon.
	Moguer.	637,000	. . . . .	. . . . .	37 á Gibraleon.
	Sanlúcar de Guadiana.	1.746,725	. . . . .	. . . . .	4 á la línea de Sevilla á Portugal (sin carretera)
	Paimogo.	1.062,700	. . . . .	Sevilla, por Huelva, á Portugal.	35 á la misma (sin carretera).
	Rosal de Cristina.	169,100	. . . . .	. . . . .	27 á Paimogo (Sevilla, por Huelva, á Portugal).
	Valencia de Mombuey.	119,000	. . . . .	. . . . .	70 á Zafra.
	TOTAL. . . .	94.056,498			
Huesca.	Canfranc.	33.731,729	. . . . .	. . . . .	97 á Huesca.
	Sallent.	10.942,200	. . . . .	. . . . .	120 á Huesca.
	Benasque.	7.858,480	. . . . .	. . . . .	105 á Monzon (Madrid á Barcelona y Francia).
	Plan.	2.851,391	. . . . .	. . . . .	100 á Monzon, por Boltaña.
	Torla.	3.422,727	. . . . .	. . . . .	108 á Monzon, por Boltaña.
	Capital y subalternas de rentas.	3.933,059			
	TOTAL. . . .	62.739,586			
	Suma y sigue.	10.318.170,565			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — *Escudos.*	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (*). — *Kilómetros.*
	Suma anterior.	E. 10.318.170,565			
Lérida.	Alós.	2.302,700	. . . . .	. . . . .	K. 140 á Lérida.
	Bellver.	132,700	. . . . .	. . . . .	69 á la línea de San Juan de las Abadesas.
	Fraga de Molés.	2.123,000	. . . . .	. . . . .	130 á Lérida.
	Pontant.	10.890,325	. . . . .	. . . . .	180 á Lérida.
	Salardú.	0,800	. . . . .	. . . . .	150 á Lérida.
	Capital y subalternas de rentas.	851,001			
	TOTAL.	16.300,526			
Lugo.	Rivadeo.	2.644,050	. . . . .	Ramal de su nombre.	
	Vivero.	7.435,010	. . . . .	. . . . .	52 á Rivadeo. 74 al ferro-carril de Palencia á la Coruña.
	Puebla.	288,900	. . . . .	. . . . .	40 á Rivadeo.
	Foz.	94,975	. . . . .	. . . . .	22 á Rivadeo.
	Capital y subalternas de rentas.	8,850			
	TOTAL.	10.471,785			
Madrid.	Madrid.	1.072.040,100	Centro de la red.		
Málaga.	Málaga.	1.945.914,367	Córdoba á Málaga.		
	Estepona.	706,050	. . . . .	. . . . .	80 á Málaga.
	Marbella.	478,700	. . . . .	. . . . .	55 á Málaga.
	Velez Málaga.	7.463,100	. . . . .	. . . . .	31 á Málaga.
	Nerja.	213,600	. . . . .	. . . . .	53 á Málaga.
	Fuengirola	125,618	. . . . .	. . . . .	28 á Málaga.
	Torrox.	17,800	. . . . .	. . . . .	44 á Málaga.
	Melilla.	583,823			
	Chafarinas.	383,650			
	Subalternas de rentas.	13,600			
	TOTAL.	1.955.900,308			
	Suma y sigue.	13.372.883,284			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — *Escudos.*	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (*). — *Kilómetros.*
		E.			
	Suma anterior. . . .	13.372.883,284			
Murcia.	Cartagena.	467.931,242	Albacete á Cartagena.		
	Águilas.	5.716,700	. . . . .	. . . . .	K. 36 á Lorca.
	Mazarron.	2.635,900	. . . . .	. . . . .	30 á Totana (Murcia á Granada).
	San Pedro del Pinatar.	273,750	. . . . .	. . . . .	12 al ferro-carril de Murcia á Cartagena.
	Murcia.	166,320	Albacete á Cartagena. . . .	Novelda ó Monóvar á Granada.	
	TOTAL. . . .	476.723,912			
Navarra.	Elizondo.	40.852,700	. . . . .	. . . . .	15 á la línea de Baides, por Pamplona, á Francia.
	Roncesvalles.	8.084,600	. . . . .	. . . . .	45 á Pamplona. 15 á la línea de los Alduides.
	Echalar.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	20 á Irun.
	Isaba.	1.122,900	. . . . .	. . . . .	77 á Pamplona.
	Pamplona.	7.237,175	Baides, por Alduides, á Francia.	Baides, por Alduides, á Francia.	
			Las Casetas á Pamplona. . . .	Las Casetas, por Pamplona, á Pasages.	
	TOTAL. . . .	57.297,375			
Orense.	Cadabós.	156,019	. . . . .	. . . . .	112 á Orense.
	Puente Barjas.	420,491	Orense á Vigo.	Monforte, por Orense, á Vigo.	
	Verin.	1.427,559	. . . . .	. . . . .	66 á Orense.
	Orense.	167,020	Orense á Vigo.	Monforte, por Orense, á Vigo.	
	TOTAL. . . .	2.171,089			
	Gijon.	179.521,196	Leon á Gijon. Sama de Langreo á Gijon.		
	Avilés.	57.089,424	. . . . .	. . . . .	23 á Lugones (Leon á Gijon).
	Castropol.	196,050	. . . . .	. . . . .	1 á Rivadeo.
	Luarca.	1.015,243	. . . . .	. . . . .	67 á Rivadeo.
	Suma y sigue. . . .	13.909.075,660			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — *Escudos.*	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (1). — *Kilómetros.*
	Suma anterior.	E. 13.909.075,660			
Oviedo.	Llanes.	587,676	. . . . .	. . . . .	K. 61 á Torrelavega.
	Navia.	65,400	. . . . .	. . . . .	52 á Rivadeo.
	Rivadesella.	901,516	. . . . .	. . . . .	81 á Oviedo.
	San Estéban.	104,835	. . . . .	. . . . .	60 á Oviedo.
	Vega de Rivadeo.	119,570	. . . . .	. . . . .	10 á Rivadeo.
	Villaviciosa.	143,620	. . . . .	. . . . .	25 á Gijon.
	Luanco.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	13 á Gijon.
	Oviedo.	37,000	Leon á Gijon.		
	TOTAL. . . .	239.781,530			
Pontevedra.	Vigo.	406.677,026	Orense á Vigo.	Monforte, por Orense, á Vigo.	
	Bayona.	426,677	. . . . .	. . . . .	24 á Vigo.
	Carril.	54.366,487	Santiago al Carril.	Redondela á la Coruña.	
	Guardia.	1.125,354	. . . . .	. . . . .	22 á Tuy.
	Marin.	5.324,260	. . . . .	. . . . .	8 á Pontevedra.
	Pontevedra.	234,756	Redondela á la Coruña. . . .	Redondela á la Coruña.	
	Salvatierra.	1.520,328	Orense á Vigo.	Monforte, por Orense, á Vigo.	
	Tuy.	688,903	Orense á Vigo.	Monforte, por Orense, á Vigo. Tuy á Valencia (Portugal).	
	Puenteáreas.	24,200	. . . . .	. . . . .	10 á la línea de Monforte á Vigo.
	Villagarcía.	746,200	. . . . .	. . . . .	5 al Carril (Redondela á la Coruña).
	TOTAL. . . .	471.134,191			
Salamanca.	Alberquería.	3.023,216	. . . . .	. . . . .	82 á la Fregeneda (Ledesma á la Fregeneda).
	Aldea del Obispo.	3.845,898	. . . . .	. . . . .	30 á la Fregeneda.
	Barba de Puerco.	669,765	. . . . .	. . . . .	18 á la Fregeneda.
	Fregeneda.	3.278,219	. . . . .	Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda.	
	Aldea Dávila.	44,393	. . . . .	. . . . .	30 á Vitigudino (Ledesma á la Fregeneda).
	Saucelle.	67,444	. . . . .	. . . . .	12 á la línea de la Fregeneda.
	Capital y subalternas de rentas.	685,552			
	TOTAL. . . .	11.614,487			
	Suma y sigue.	14.631.605,868			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — *Escudos.* E.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (1). — *Kilómetros.* K.
	Suma anterior.	14.631.605,868			
Santander . . .	Santander.	2.193.112,162	Madrid á Santander.		30 á Bilbao.
	Castro Urdiales.	1.674,319	. . . . .	. . . . .	40 á Guarnizo (Madrid á Santander).
	Santoña.	1.247,517	. . . . .	. . . . .	11 á Torrelavega.
	Suances.	701,550	. . . . .	. . . . .	32 á Torrelavega.
	San Vicente de la Barquera.	6.950,511			
	TOTAL. . . .	2.203.686,059			
Sevilla.	Sevilla.	1.363.950,353	Madrid á Cádiz.	Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.	
Tarragona. . . .	Tarragona.	285.047,678	Lérida á Tarragona.		
	Cambrils.	17,825	Barcelona á Valencia.		
	Salou.	653,931	Id. id.		
	San Cárlos de la Rápita	3.800,023	Id. id.		
	Tortosa.	1.339,732	. . . . .	Zaragoza á los Alfaques.	
	Torredembarra.	2.191,425	Id. id. . . .	Id. id.	
	Vendrell.	297,179	Id. id.		
	Valls.	22,400	Id. id.		
			. . . . .	. . . . .	6 á la línea de Lérida á Tarragona.
	Subalternas de rentas.	209,300			
	TOTAL. . . .	293.579,493			
Valencia. . . .	Grao de Valencia.	1.441.915,850	Almansa á Valencia. . . . . Madrid, por Cuenca, á Valencia. Barcelona á Valencia.	Madrid, por Cuenca, á Valencia.	
	Cullera.	1.266,900	. . . . .	. . . . .	12 á Tabernes (Carcagente á Gandía).
	Gandía.	538,150	Carcagente á Gandía (tramway).		
	Murviedro.	84,550	Barcelona á Valencia.		
	Seccion de Valencia.	1.842,475			
	TOTAL. . . .	1.445.647,925			
	Suma y sigue.	19.938.469,698			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — *Escudos.*	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS.		DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (*). — *Kilómetros.*
			LÍNEAS CONCEDIDAS.	LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE CON ARREGLO AL PLAN.	
	Suma anterior.	E. 19.938.469,698			
Vizcaya.	Bilbao.	2.985.125,269	Castejon á Bilbao.		
	Bermeo.	967,488	. . . . .	. . . . .	K. 23 á Bilbao.
	Plencia.	78,420	. . . . .	. . . . .	17 á Bilbao.
	Lequeitio.	359,500	. . . . .	. . . . .	47 á Bilbao.
	TOTAL.	2.986.530,677			
Zamora.	Alcañices.	1.793,232	. . . . .	. . . . .	55 á Zamora.
	Calabor.	1.389,450	. . . . .	. . . . .	94 á Benavente.
	Fermoselle.	677,497	. . . . .	. . . . .	57 á Zamora.
	Capital y subalternas de rentas.	596,955			
	TOTAL.	4.457,134			
Islas Baleares.	Palma.	355.923,662			
	Alcudia.	730,754			
	Andraix.	481,349			
	Soller.	3.177,050			
	Porto-Colom.	213,375			
	Mahon.	60.964,167			
	Ciudadela.	899,419			
	Ibiza.	1.900,938			
	Pollenza.	9,925			
	TOTAL.	424.300,639			
	Puertos francos de Canarias.	8.775,545			
	Álava.	287,285			
	Albacete.	0,000			
	Ávila.	4,200			
	Búrgos.	13,550			
	Ciudad Real.	0,000			
	Suma y sigue.	23.353.758,148			

PROVINCIAS.	ADUANAS.	PRODUCTOS. — *Escudos.*	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE HALLAN LAS ADUANAS. — LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS ADUANAS QUE NO ESTAN EN LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MAS PRÓXIMO (1). — *Kilómetros.*
	Suma anterior.	E. 23.353.758,148			
Prov.ª interiores.	Córdoba.	0,000			
	Cuenca.	0,200			
	Guadalajara.	0,000			
	Jaen.	2,000			
	Leon.	126,120			
	Logroño.	12,400			
	Palencia.	6,800			
	Segovia.	0,600			
	Soria.	0,000			
	Teruel.	2,000			
	Toledo.	3.800			
	Valladolid.	500,600			
	Zaragoza.	3.969,764			
	TOTAL.	13.704,864			
	TOTAL GENERAL.	23.367.463,012			

NOTAS. 1.ª Las distancias aproximadas que expresa esta columna, se cuentan, en general, por carretera ó camino habilitado para enlazar con ferro-carril. Cuando el punto de enlace es capital de provincia ó cabeza de partido judicial, no se designa la línea en que se encuentra, porque puede verse fácilmente en el estado anterior.

2.ª Las partidas correspondientes á las administraciones de rentas que no se detallan, y las de las aduanas de fuera de la Península, se conservan en este estado para presentar completo el cuadro de los ingresos por este concepto.

3.ª Las sumas de esta columna se refieren á los totales por provincias.

4.ª Los ferro-carriles que aparecen con el mismo nombre en las dos columnas centrales de este estado, denotan que tienen concedida una parte de su longitud, y otra por conceder. Cuando el punto cuya posicion determinan se halla en la parte concedida, se pone en la primera columna sólo el nombre de esta parte.

NÚMERO 15.

ESTADO que manifiesta las plazas de guerra que se hallan directamente servidas por las líneas de ferro-carril concedidas, las que lo quedarán por las nuevas líneas del Plan, y la situacion de las demás, respecto á la red general de la Península.

Estado que manifiesta las plazas de guerra que se hallan directamente servidas del Plan, y la situacion de las demás, por las líneas de ferro-carril concedidas, las que lo quedarán por las nuevas líneas respecto á la red general de la Península.

CAPITANÍAS GENERALES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS DE GUERRA (1).	PLAZAS DE GUERRA. EXISTENTES.	PLAZAS DE GUERRA. QUE HAN DE ESTABLECERSE.	FERRO-CARRILES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS FUERTES. LÍNEAS CONCEDIDAS.	LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS PLAZAS QUE NO ESTÁN SOBRE LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MÁS PRÓXIMO.	OBSERVACIONES.
Castilla la Nueva. . .	Madrid.	. . . . .	Centro de la red.	Madrid, por Cuenca, á Valencia (2).		
		Cuenca.	Madrid á Cuenca. . . .			
	Barcelona.	. . . . .	Centro de várias líneas.			
	Castillo y cabeza del puente de Lérida. . . .	. . . . .	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia. Lérida á Tarragona.			
		Un punto en las alturas inmediatas á Ripoll. . .	Granollers á San Juan de las Abadesas?			
	Gerona.	. . . . .	Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á Francia.			
		Reconocimiento del Coll del Tacho y territorio de Olot.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	Puede juzgarse aproximadamente de su situacion por las distancias de Olot á varios puntos de la red. (Véase el estado núm. 13.)
Cataluña.	Rosas.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	18 kilómetros á la línea de Gerona á Francia. Carretera de tercer órden construida.	
	Un fuerte en Tortosa, en la orilla izquierda del rio, y la cabeza del puente en Tortosa.	. . . . .	Barcelona á Valencia.	Zaragoza á los Alfaques.		
		Mora de Ebro.	. . . . .	. . . . .	64 kilómetros á Tortosa, por Gandesa. Un trozo sin carretera, el resto construido y en construccion. 40 kilómetros á Reus. Carretera construida.	
	Islas Medas.					

CAPITANÍAS GENERALES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS DE GUERRA.	PLAZAS DE GUERRA. EXISTENTES.	PLAZAS DE GUERRA. QUE HAN DE ESTABLECERSE.	FERRO-CARRILES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS FUERTES. LÍNEAS CONCEDIDAS.	LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS PLAZAS QUE NO ESTÁN SOBRE LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MÁS PRÓXIMO.	OBSERVACIONES.
Andalucía.	Sevilla.		Madrid á Cádiz.	Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.		
	Cádiz.		Id. id.			
	Paimogo.			Id. id.		Se consideran sólo como puntos de vigilancia.
	Sanlúcar de Guadiana.				32 kilómetros á Ayamonte. 35 kilómetros á la línea de Sevilla á Portugal (no hay carretera).	
	Tarifa.				83 kilómetros á San Fernando (Madrid á Cádiz). Carretera de segundo órden, en parte construida.	
	Isla Verde. Algeciras.				100 kilómetros á San Fernando. Carretera de segundo órden, en parte construida.	
	Línea del Campo, con sus fuertes extremos, etc.				119 kilómetros á San Fernando. Carretera de segundo órden, en parte construida.	
Valencia.	Valencia.		Almansa á Valencia. Valencia á Barcelona. Madrid, por Cuenca, á Valencia.	Madrid, por Cuenca, á Valencia.		
	Alicante.		Alcázar de San Juan á Alicante.			
	Cartagena.		Albacete á Cartagena.			
	Peñíscola.				10 kilómetros á la línea de Valencia á Barcelona. Sin carretera.	
	Águilas.				36 kilómetros á Lorca (Monóvar ó Novelda á Granada). Carretera de tercer órden, construida.	

CAPITANÍAS GENERALES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS DE GUERRA.	PLAZAS DE GUERRA. EXISTENTES.	PLAZAS DE GUERRA. QUE HAN DE ESTABLECERSE.	FERRO-CARRILES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS FUERTES. LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS FUERTES. LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS PLAZAS QUE NO ESTÁN SOBRE LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MÁS PRÓXIMO.	OBSERVACIONES.
Galicia.	Coruña.	. . . . .	Palencia á la Coruña. . . Redondela, por Pontevedra, á la Coruña. . .	Redondela, por Pontevedra, á la Coruña.		
	Ferrol.	. . . . .	. . . . .	Ramal de este nombre.		
	Monterrey.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	66 kilómetros á Orense. Carretera de primer órden construida.	Se consideran como puntos de observacion y vigilancia.
	Salvatierra.	. . . . .	Orense á Vigo. . . .	Monforte, por Orense, á Vigo. .	. . . . .	
	Goyan.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	10 kilómetros á Tuy (Monforte, por Orense, á Vigo).	
Aragon.		Zaragoza.	Madrid, por Barcelona, á Francia. Zaragoza á Escatron. . .	Zaragoza á los Alfaques. . . .	. . . . .	Zaragoza está además en comunicacion directa con el Norte de España por la línea de las Casetas, por Pamplona, á Pasages.
	Ciudadela de Jaca. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	80 kilómetros á Huesca. Carretera de primer órden, parte construida, el resto habilitado para el tránsito.	
	Mequinenza.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	45 kilómetros á Lérida, de los que hay unos 19 sin carretera, y el resto, de carretera de primer órden construida.	
					40 kilómetros á Caspe. Sin carretera.	
Granada.	Granada.	. . . . .	Granada á Campillos. . .	Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada.	. . . . .	Granada tendrá fácil comunicacion con el resto de España por la línea de Menjíbar, por Jaen, á Granada.
	Málaga.	. . . . .	Córdoba á Málaga.			
Castilla la Vieja. . .	Valladolid.	. . . . .	Madrid á Santander. . .	Valladolid á Monreal de Ariza.		
	Ciudad Rodrigo . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	80 kilómetros á Salamanca. Carretera en parte construida. 55 kilómetros á la línea de Ledesma á la Fregeneda. Carretera en parte construida.	
	Zamora.	. . . . .	Medina del Campo á Zamora.	Mérida, por Cáceres, á Zamora. Zamora, por Benavente, á Astorga.		
		Un puerto de Astúrias. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	No se ha resuelto cuál deberá ser, hasta que se sepa si habrá alguno más importante que Gijon.
	Puebla de Sanabria. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	84 kilómetros á Benavente. Carreteras de primero y segundo órden, en parte construidas, el resto en construccion.	Punto de vigilancia.

CAPITANÍAS GENERALES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS DE GUERRA.	PLAZAS DE GUERRA. EXISTENTES.	PLAZAS DE GUERRA. QUE HAN DE ESTABLECERSE.	FERRO-CARRILES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS FUERTES. LÍNEAS CONCEDIDAS.	FERRO-CARRILES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS FUERTES. LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS PLAZAS QUE NO ESTÁN SOBRE LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MÁS PRÓXIMO.	OBSERVACIONES.
Extremadura.	Badajoz.		Manzanares á Portugal.			
	Castillo de Alburquerque.				45 kilómetros á Badajoz. Carretera de tercer órden, en construccion.	
	Alcántara.				59 kilómetros á Cáceres. Carretera de tercer órden, en construccion. 32 kilómetros á la línea de Mérida á Zamora. Sin carretera.	
	Castillo de Valencia de Alcántara.				85 kilómetros á Cáceres. Carretera de tercer órden, en construccion.	
Navarra.		Tudela y un punto fuerte en el Baztan.	Las Casetas, á Irúrzun.	Las Casetas, por Pamplona, á Pasages.		
Búrgos.	Santoña.				40 kilómetros á Guarnizo (Madrid á Santander). Carreteras de segundo y tercer órden construidas.	
	Logroño.		Castejon á Bilbao.			
	Castillo de Miranda de Ebro.		Venta de Baños, por Búrgos, á Irun. Castejon á Bilbao.			
	Santander.		Extremo de la línea de su nombre.			
Provincias Vascongadas.	Vitoria.		Venta de Baños, por Búrgos, á Irun.			
		Un punto entre Tolosa y Hernani.				Véase la situacion de Tolosa (Estado número 13).
	Pasages.		Venta de Baños, por Búrgos, á Irun. Las Casetas, por Pamplona, á Pasages.	Las Casetas, por Pamplona, á Pasages.		

CAPITANÍAS GENERALES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS DE GUERRA.	PLAZAS DE GUERRA. EXISTENTES.	PLAZAS DE GUERRA. QUE HAN DE ESTABLECERSE.	FERRO-CARRILES EN QUE SE ENCUENTRAN LAS PLAZAS FUERTES. LÍNEAS CONCEDIDAS.	LÍNEAS QUE DEBERÁN CONCEDERSE, CON ARREGLO AL PLAN.	DISTANCIAS DE LAS PLAZAS QUE NO ESTÁN SOBRE LAS LÍNEAS DE LA RED GENERAL, AL FERRO-CARRIL MÁS PRÓXIMO.	OBSERVACIONES.
Baleares.	Palma.					Se incluyen en este estado únicamente por no dejar incompleta la relacion de las plazas fuertes.
	Ibiza.					
	La Mola.					
	Isla Cabrera.					
	Fornell.					
Canarias.	Santa Cruz de Tenerife.					
		La Laguna.				
		Las Palmas.				
	San Francisco del Risco.					
	Lanzarote.					
Campo de Gibraltar. (Comandancia general).	Campo de Gibraltar.				119 kilómetros á la línea de Sevilla á Cádiz. Carretera de segundo órden, en parte construida.	
	Línea de Gibraltar.	Línea y fuerte.				
Ceuta. (Comandancia general).	Ceuta.					Se menciona por la misma razon que las plazas de Baleares y Canarias.

(1) Las capitanías generales que se marcan en este estado son las que existian en 1.° de Enero de 1866.

(2) Para la designacion de los ferro-carriles en las dos columnas de líneas concedidas y que deberán concederse, se adoptan los mismos principios que se indican en los estados números 13 y 14.

NÚMERO 16.

ESTADO que manifiesta las líneas del Plan general de ferro-carriles, que satisfarán los intereses internacionales.

Estado que manifiesta las líneas del Plan general de ferro-carriles, que satisfarán los intereses internacionales.

ESTADOS LIMÍTROFES Á DONDE SE DIRIGEN NUESTRAS LÍNEAS INTERNACIONALES.	RED DE LA PENÍNSULA Á QUE CORRESPONDEN.	DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	LONGITUD Y NOMBRE DE LA PARTE QUE FALTA CONCEDER.	TOTAL DE LÍNEAS QUE SE DIRIGEN Á CADA NACION.	OBSERVACIONES.
Francia	Norte	Venta de Baños, por Búrgos, á Irun.	236 kilómetros que corresponden á la distancia de Baides á Castejon, y de Pamplona, por los Alduides, á la frontera francesa.	Tres.	Las distancias de Madrid á la frontera francesa por cada una de estas tres líneas, resultan ser: por la primera, 631 kilómetros, por la segunda 446, y por la tercera 873.
	Nordeste	Baides, por Soria, Castejon, Pamplona y los Alduides, á la frontera francesa.			
	Nordeste	Madrid, por Zaragoza, á Barcelona, Gerona y la frontera francesa.			
Portugal	Mediodía	Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.	167 kilómetros, que corresponden á la distancia de Sevilla á Huelva, y del Tharsis á la frontera.	Cinco.	La distancia de Madrid á la frontera portuguesa, será: de 324 kilómetros por la línea de Malpartida y Coria, resultando hasta Lisboa 598 kilómetros. Por la línea de Badajoz hay 604 kilómetros hasta la frontera, y 880 á Lisboa.
	Oeste	Manzanares, por Ciudad Real y Badajoz, á Portugal.			
	Oeste	Madrid, por Talavera, Malpartida de Plasencia y Coria, á Portugal.	82 kilómetros, de Malpartida de Plasencia á Portugal.		
	Oeste	Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda.	90 kilómetros, que es la longitud total.		
	Noroeste	Tuy á Valencia (Portugal).	1 kilómetro, que es toda la parte correspondiente á España.		

NÚMERO 17.

ESTADO de las distancias, expresadas en kilómetros, que resultan entre las diferentes capitales de provincia, siguiendo por ferro-carril las direcciones más cortas, segun las concesiones hasta ahora hechas, y las que se proponen en el Plan general.

Estado de las distancias, expresadas en kilómetros, que resultan entre las diferentes capitales de provincia, siguiendo por ferro-carril las direcciones más cortas, segun las concesiones hasta ahora hechas, y las que se proponen en el Plan general.

	Albacete.	Alicante.	Almería.	Ávila.	Badajoz.	Barcelona.	Bilbao.	Búrgos.	Cáceres.	Cádiz.	Castellon.	Ciudad Real.	Córdoba.	Coruña.	Cuenca.	Gerona.	Granada.	Guadalajara.	Huelva.	Huesca.	Jaen.	Leon.	Lérida.	Logroño.	Lugo.	Madrid.	Málaga.	Murcia.	Orense.	Oviedo.	Palencia.	Pamplona.	Pontevedra.	Salamanca.	S. Sebastian.	Santander.	Segovia.	Sevilla.	Soria.	Tarragona.	Teruel.	Toledo.	Valencia.	Valladolid.	Vitoria.	Zamora.	Zaragoza.
Alicante. . .	176:																																													
Almería. . .	510	423																																												
Ávila.	393:	569:	695																																											
Badajoz. . .	570*	764*	667	531																																										
Barcelona..	573*	557*	918	820:	1159																																									
Bilbao. . . .	836:	947	1138	443:	802	700:																																							
Búrgos. . .	642:	818:	944	249:	630	686:	194:																																						
Cáceres.. .	580	756	677	401	130	1029	672	478																																					
Cádiz. . . .	708*	799	578	839*	402*	1281*	1115	921	443																																				
Castellon. .	280:	264:	625	552	868*	293*	637*	623	761	988*																																			
Ciudad Real.	246:	422:	449	377:	324*	819*	820:	626:	334	592*	526:																																			
Córdoba. . .	425*	570	349	555*	318*	998*	999*	805*	328	283:	705*	280*																																	
Coruña. . . .	1048	1224	1350	655	918	1311	819	625	788	1231	1207	1032	1116																																
Cuenca. . . .	422	406	739	272*	611	573	715*	521*	481	883*	280	421*	600*	927																															
Gerona. . . .	671*	655*	1016	918:	1257	98:	798:	784:	1127	1379*	391*	917*	1096	1409	676																															
Granada. . .	473	414	193	606	572	909	1049	855	582	385	616	360	258*	1261	650	1007																														
Guadalajara..	336:	512:	638	171:	510	649:	524	420:	380	782*	495	320:	499*	826	215*	747:	549																														
Huelva. . . .	662	813	586	719	308	1235	990	796	318	260	942	512	237	1106	799	1333	399	698																												
Huesca. . . .	659	711	995	528:	867	334:	408:	384:	737	1139*	375	677:	856*	1019	455	432:	906	358:	1055																												
Jaen.	349	434	213	482	454	862	925	731	464	419	569	236	136	1137	526	1020	124	425	373	782																										
Leon.	692:	868:	994	299:	569	910:	412:	218:	439	882	847	676:	767	407	571*	1008:	905	470:	757	618:	781																										
Lérida. . . .	572*	556*	1105	638:	977	182:	518:	504:	847	1249*	443*	787:	966*	1129	465	280:	907	467:	1165	152:	892	722:																									
Logroño. . .	677	790	979	408:	789	527:	173:	159:	659	1123	464	661	840	784	544	625:	890	351:	977	235:	766	377:	345:																								
Lugo.	939	1115	1241	546	809	1202	710	516	679	1122	1098	923	1007	109*	818	1300	1152	717	997	910	1028	298	1020	675																					
Madrid. . . .	279:	455:	581	114:	453	706:	357:	363:	323	725*	438	263:	442*	769	158*	804:	492	57:	641	414:	368	413:	524:	398	660																					
Málaga. . . .	617*	618	397	719	510*	1113	1191*	997*	520	322	820	472*	192:	1308	792*	1211	204*	791*	355	1048*	328	959	1111	1032	1199	634*																			
Murcia. . . .	183:	96	327	576:	771*	591	981	825:	763	703	298	429:	474	1231	440	689	318	519:	717	745	338	875:	589	808	1122	462:	522																		
Orense. . . .	905	1081	1207	512	775	1168	676	482	645	1088	1064	889	973	231	784	1272	1118	683	963	882	994	264	986	641	122	626	1165	1088																	
Oviedo. . . .	852*	1028*	1154	459*	729	1064*	572*	378*	599	1042	974	836*	927	567	731*	1168*	1065	630*	917	778*	941	160*	882*	537*	458	573*	1119	1035*	424																	
Palencia. . .	569:	745:	871	176:	535	781:	289:	95:	405	848	718	553:	732*	530	448*	879:	782	347:	723	489:	658	123:	599:	254:	421	290:	924*	752:	387	283*																	
Pamplona.. .	693	790	995	467:	826	543:	232:	218:	696	1139	480	677	856	843	560	641:	906	357	1014	251:	782	436:	361:	164:	734	414	1048	824	700	596*	313:															
Pontevedra..	1041	1217	1343	648	911	1304	812	618	781	1224	1200	1025	1109	150	920	1408	1254	819	1099	1018	1130	400	1122	777	241	762	1301	1224	136	560	523	836														
Salamanca. .	557*	733*	859	164*	367	868	435*	241*	237	680	716	541*	565	551	436*	966	770	335*	555	576	646	202	686	422*	442	278*	757	740*	408	362	168*	459*	544													
S. Sebastian.	777	874	1079	500:	859	627	189:	251:	729	1172	564	761	940	876	644	725	990	441	1047	335	866	469:	445	230:	767	498	1132	908	733	629*	346:	84	869	492*												
Santander. .	786*	962*	1088	393*	752	793	303	289	628	1065	730	770*	949*	747	665*	891	1009	564*	940	501	875	340*	611	268	638	507*	1141*	969*	604	500*	217*	323	740	385*	356											
Segovia. . .	469	645	771	76	607	896	519	325	477	915	628	453	632	731	348	994	682	247	795	604	558	375	714	484	622	190	824	652	588	535	252	543	724	240	576	469									
Sevilla. . . .	555*	706	479	686*	280*	1128*	962	768	200	153:	835*	439*	130:	1078	730*	1226*	292	629*	107	986*	266	729	1096	949	969	572*	248	610	935	889	695	986	1071	527	1019	912	762								
Soria.	502	678	804	337	676	549	348	334	546	948	486	486	665	829	381	647	715	176	864	257	591	422	367	175	720	223	857	685	686	582	299	191	822	371	275	430	443	795						
Tarragona. .	471*	455*	816	727	1059	102:	607	593	936	1179*	191*	717*	896*	1218	471	200:	807	556	1133	252*	760	817	100*	434	1109	613	1011	489	1081	977	688	450	1217	775	534	700	803	1026*	456					
Teruel. . . .	427	411	772	427	766	578	536	522	636	1038	285	576	755	996	155	676	763	319	954	300	681	589	410	363	887	313	947	445	853	749	466	379	989	538	463	629	503	885	273	476				
Toledo. . . .	241:	417:	543	204:	513	796:	647:	453:	413	687*	528	225:	404*	859	248*	894:	454	147:	641	505:	330	503:	614:	488	750	90:	596*	524:	716	663*	380:	504	852	368*	588	597*	280	534*	313	703	403			
Valencia. . .	211:	195:	556	483	799*	362*	752	732	692	919*	69:	457:	636*	1138	211	460*	547	426	873	516	500	782	360*	579	1029	369	751	229	995	905	659	595	1131	647	679	845	559	766*	489	260*	216	455:			
Valladolid. .	521:	697:	823	128:	487	748	315:	121:	357	800	680	505:	684*	578	400*	846	734	299:	675	466	610	171:	566	280:	469	242:	876*	704:	435	331*	48:	339:	571	120*	372:	265*	204	647	251	655	418	332:	611			
Vitoria. . . .	764:	830	1066	372:	731	629:	137:	123:	601	1044	566	748:	927*	748	643*	727:	977	453	919	337:	853	341:	447:	102:	639	485:	1119*	916	605	501*	218:	95:	741	364*	128:	228	448	891	277	542	491	575:	635	244:		
Zamora. . . .	569:	745:	871	176:	445	880	447:	253:	315	758	728	553:	643	473	448*	978	782	347:	633	588	658	124	698	412:	364	290:	835	752:	330	284	180:	471:	466	78	504:	397*	252	605	383	787	550	380:	659	132:	376:	
Zaragoza. . .	586	566	922	455:	794	365:	335:	321:	664	1066*	302	604:	783*	946	382	463:	833	284:	982	73:	709	545:	483:	162:	837	341:	975	604	809	705*	416:	178:	945	503	262	428	531	913*	484	272	227	431:	371	383	264:	515

NOTAS.

1.ª Los números señalados con dos estrellas (:) indican que toda la línea estaba ya abierta al público, en 1.° de Enero de 1866.

2.ª Los señalados con una estrella (*) expresan que, si bien está la línea concedida, no se hallaba aun terminada, en igual fecha.

3.ª Los demás se refieren á las líneas que total ó parcialmente están aun por conceder, así como tambien á las en que está comprendido el trozo de Quiroga á Monforte, cuya modificacion se propone.

4.ª Para el cálculo de las distancias se han hecho las siguientes hipótesis, respecto á las líneas, cuya direccion no se fija definitivamente en el dictámen de la Comision.

a. Que el ramal de Segovia se separe en Ávila del tronco principal del Norte.
b. Que la union de la red del Norte con la del Nordeste se verifique por la línea de Reinosa á Miranda.
c. Que la línea de Soria sirva directamente á esta capital.
d. Que la línea de Pasages se separe en Irúrzun del ferro-carril de Pamplona á Alsásua.
e. Que el camino de Valencia pase por Landete, y que en este punto empalme el ramal á Teruel.
f. Que el enlace de los ferro-carriles de Alicante y Cartagena se verifique por la línea de Murcia á Novelda.
g. Que se adopte para el camino de Teruel á Calatayud el trazado más corto.
h. Que sea posible económicamente el trazado de Jaen á Almería.
i. Que la línea de Sevilla á Huelva pase por la Palma.
j. Que el ferro-carril de Osuna al de Córdoba á Málaga, empalme con éste en la Roda.
k. Que la línea de Mérida á Sevilla verifique su enlace en Tocina con el tronco principal del Mediodía, y que pase por Zafra, donde empalmaria con ella la prolongacion de la de Huelva á las minas de Riotinto.
l. Que el ferro-carril de Murcia á Granada se separe en Alcantarilla del camino de Cartagena.
m. Que la trasversal de Mérida á Zamora pase por Ledesma.
n. Que el ferro-carril de Orense arranque de Monforte, despues de modificar el trozo de Quiroga al expresado punto.
ñ. Que la línea de la Coruña á Santiago siga el trazado más corto, y parta de Cambre.
o. Que se construya el ferro-carril de Pontevedra al Carril, siguiendo tambien la traza de menor desarrollo.

5.ª Todas las distancias se han calculado de una manera aproximada, no debiendo extrañarse, por lo tanto, que se hayan cometido algunas inexactitudes.

NÚMERO 18.

ESTADO que manifiesta la poblacion, superficie y gastos generales de diferentes naciones de Europa en 1864, así como la marcha y situacion de los ferro-carriles abiertos al público hasta las épocas que se expresan.

Estado que manifiesta la poblacion, superficie y gastos generales de diferentes naciones de Europa en 1864, así como la marcha y situacion de los ferrocarriles abiertos al público hasta las épocas que se expresan.

NACIONES.	POBLACION. HABITANTES.	SUPERFICIE. *Kilómetros cuadrados.*	GASTOS GENERALES DEL ESTADO. *Escudos.*	AÑO EN QUE SE ABRIERON AL PÚBLICO LAS PRIMERAS LÍNEAS DE FERRO-CARRILES.	AÑO EN QUE SE TERMINÓ EL NÚMERO DE KILÓMETROS QUE SE DETALLA EN LA SIGUIENTE COLUMNA.	NÚMERO TOTAL DE KILÓMETROS ABIERTOS AL PÚBLICO.	TIEMPO EMPLEADO EN EJECUTAR LA LONGITUD QUE SE CONSIGNA.	NÚMERO MEDIO DE KILÓMETROS EJECUTADOS POR AÑO.	OBSERVACIONES.
Gran Bretaña. . . .	29.070.932	309.500	743.076.890	(1) 1825	1864	23.118	40	578	(1) Los ferro-carriles para el servicio de las minas y fábricas se emplearon desde 1790.
Francia.	37.386.313	543.051	715.600.920	1828	1865	13.570	38	357	(2) El camino de hierro de Budweis á Linz se abrió en 1828. Se explota por caballerías.
Austria.	35.016.058	643.911	490.762.576	(2) 1828	1863	5.937	36	165	(3) Esta cifra indica el presupuesto anual de gastos para el período de 1861 á 1867. Los gastos en el año 1860 excedieron de 50 millones de escudos.
Bélgica.	4.782.256	29.455	41.654.682	1835	1864	2.021	30	67	(4) No comprendidos los Estados Pontificios ni Venecia.
Baviera.	4.689.837	75.981	(3) 37.638.113	1836	1863	1.913	28	68	(5) Comprende los gastos ordinarios y extraordinarios.
Sajonia (Reino). . .	2.225.240	14.194	19.464.052	1837	1863	809	27	30	(6) El primer ferro-carril explotado en Italia lo fué en el antiguo reino de las Dos Sicilias.
Prusia.	18.500.446	280.194	202.805.570	1838	1863	6.100	26	234	(7) Caminos del Estado.
Rusia Europea. . . .	67.670.000	5.422.283	609.664.000	1838	1862	3.526	25	141	(8) y (9) Sólo corresponden al territorio de la Península.
Italia (4).	21.884.925	350.889	(5) 352.491.000	(6) 1839	1863	2.681	25	107	(10) Presupuesto para el año económico de 1864 á 1865.
Hannover.	1.923.492	38.456	28.594.065	1844	1863	(7) 903	20	45	(11) La superficie y poblacion están reducidas á lo que quedaron despues de la guerra de 1864.
Wurtemberg. . . .	1.720.700	19.450	12.959.571	1845	1863	437	19	23	(12) Se figura el presupuesto de 1865 á 1866 por causa de la guerra de 1864, que modificó los gastos correspondientes á este año y al siguiente.
Holanda.	3.618.459	32.589	83.674.350	1848	1863	440	16	27	(13) No comprende los ferro-carriles de Schleswig y Holstein.
España.	(8) 15.138.163	(9) 494.946	(10) 255.854.984	1849	1864	4.062	16	254	(14) Parte del ejército, y otros varios gastos, se abonan con los productos de ciertas tierras, y no figuran en el presupuesto.
Dinamarca (11). . . .	1.600.551	38.140	(12) 21.736.784	1849	1864	(13) 337	16	21	(15) No comprendidas las islas Azores, de Madera y de Puerto Santo.
Suiza.	2.510.494	40.560	7.431.394	1849	1863	1.306	15	87	(16) No se incluyen las dotaciones del clero, y otras que tienen sus presupuestos especiales. Bouillet fija el total de gastos en 46.753.000 escudos.
Suecia y Noruega. . .	5.512.611	757.614	(14) 32.141.800	1852	1864	1.373	13	105	(17) No se tienen noticias auténticas sobre los últimos presupuestos.
Portugal.	(15) 3.923.410	(15) 91.050	(16) 39.326.719	1854	1864	710	11	65	
Estados Pontificios. .	700.000	11.754	(17) . .	1856	1862	217	7	31	

Nota. Para formar este estado se han tenido presentes: *Le Moniteur des intérêts matériels; Annuaires de l'Économie politique et de la statistique*, par Guillaumin, Block, etc.; la última edicion del *Tratado de Caminos de Hierro*, de Perdonnet; la obra *Atlas universel d'Histoire et de Géographie*, par Bouillet, y algunas otras. Todos los elementos se han compulsado con el mayor detenimiento, adoptando los que ofrecian más confianza.

NÚMERO 19.

ESTADO que manifiesta el coste, producto y gastos de explotacion de los ferro-carriles en diferentes naciones de Europa, en el año de 1863, *con la estadística comparada de los elementos de su explotacion.*

Estado que manifiesta el coste, producto y gastos de explotacion de los ferro-carriles en diferentes naciones de Europa, en el año de 1863, con la estadística comparada de los elementos de su explotacion (1).

NACIONES (2).	LONGITUD DE FERRO-CARRIL. EXPLOTADA. — Kilómetros.	LONGITUD DE FERRO-CARRIL. MEDIA. — Kilómetros.	CAPITAL EMPLEADO. — Escudos.	COSTE POR KILÓMETRO. — Escudos.	EXPLOTACION. PRODUCTO BRUTO POR KILÓMETRO. — Escudos.	EXPLOTACION. GASTO TOTAL POR KILÓMETRO. — Escudos.	EXPLOTACION. PRODUCTO LÍQUIDO POR KILÓMETRO. — Escudos.	EXPLOTACION. RELACION DEL GASTO AL PRODUCTO.	EXPLOTACION. INTERÉS DEL CAPITAL INVERTIDO (4).	EXPLOTACION. RELACION CON EL PRODUCTO TOTAL. DEL PRODUCTO DE VIAJEROS.	EXPLOTACION. RELACION CON EL PRODUCTO TOTAL. DEL PRODUCTO DE MERCANCÍAS.	EXPLOTACION. RELACION CON EL PRODUCTO TOTAL. DE LOS PRODUCTOS DIVERSOS.	EXPLOTACION. RELACION CON EL PRODUCTO TOTAL. DE LOS GASTOS DE LA VIA.	EXPLOTACION. RELACION CON EL PRODUCTO TOTAL. DE LOS GASTOS DE EXPLOTACION.	EXPLOTACION. RELACION CON EL PRODUCTO TOTAL. DE LOS GASTOS GENERALES.
Gran Bretaña.	19.735	19.735	3.840.050.119	194.580	14.998	7.233	7.765	0,4823	3,99 por 100.	0,47	0,53				
Francia.	12.037	11.455	1.708.800.187	141.962	16.719	7.088	9.631	0,4239	6,46	0,35	0,61	0,04	0,09	0,31	0,02
Bélgica (líneas del Estado).	749	749	96.608.082	128.982	17.192	8.478	8.714	0,4980	6,76	0,40	0,59	0,02	0,12	0,36	0,01
Austria.	5.937	5.847	618.047.939	104.101	11.133	4.547	6.586	0,4080	6,20	0,31	0,67	0,02	0,12	0,25	0,04
Prusia.	6.100	6.086	602.936.920	98.842	12.479	5.084	7.395	0,4074	7,46	0,31	0,63	0,06	0,13	0,25	0,03
Alemania (líneas de los Gobiernos).	4.509	4.429	429.754.643	95.310	10.388	4.861	5.527	0,4680	5,70	0,36	0,60	0,04	0,16	0,29	0,02
Alemania (líneas de las compañías).	1.895	1.890	159.641.198	84.243	9.065	4.030	5.035	0,4450	5,96	0,37	0,58	0,05	0,14	0,28	0,03
Rusia (5).	2.320	2.320	391.537.503	103.115	8.341	5.582	2.759	0,6692	2,30	0,49	0,49	0,02	0,18	0,41	0,07
Países Bajos.	259	259	30.477.593	117.674	13.380	5.462	7.918	0,4082	6,73	0,65	0,31	0,04	0,10	0,28	0,03
España (3).	3.998	3.782	494.439.433	123.672	7.615	4.132	3.483	0,5426	2,66						
Suiza.	1.034	1.034	129.414.462	125.159	8.659	4.126	4.533	0,4765	3,62	0,50	0,43	0,07	0,09	0,36	0,03
Suecia.	732	681	26.775.933	36.579	2.305	1.581	724	0,6855	1,84	0,58	0,40	0,01	0,23	0,40	0,05

(1) Gran parte de las cifras que figuran en este cuadro han sido tomadas ó deducidas del publicado por el *Moniteur des intérêts matériels*, núm. 32 del año 1866. De desear sería que esta estadística se refiriese á alguno de los años posteriores al 1863; pero la dificultad ó casi imposibilidad de hacerlo es bien conocida de los que se dedican á esta clase de estudios. Con los elementos de que se dispone, se hubieran podido presentar para 1864 los datos correspondientes á las compañías francesas, á algunas otras de várias naciones, y á los ferro-carriles belgas del Gobierno; pero el número de kilómetros que así se hubieran comparado sería más reducido que el que presenta este estado, en el cual, por otra parte, no figura la longitud total abierta al público en fin de 1863, sino sólo el conjunto de las líneas sobre las que se tienen datos. Sabido es que muchas compañías no los facilitan, y que en otros muchos casos es imposible hacerlos homogéneos, y por tanto comparables, por las variadas combinaciones á que da lugar la construccion y explotacion, entre el Estado y las sociedades.

(2) Los diversos países se presentan por el mismo órden que en el estado núm. 18.

(3) Las cifras referentes á España son, por excepcion, las correspondientes al año 1864, que se han deducido con detalle en el estado núm. 6. Lo penoso de su elaboracion, y el creer que esto no ofrece inconveniente para el objeto á que se dedica este trabajo, ha hecho que no se calculen de nuevo para el año 1863.

(4) El coste kilométrico se ha deducido teniendo en cuenta la longitud total explotada. Los productos y gastos se refieren á las longitudes medias; circunstancia que se ha tenido naturalmente en cuenta al determinar el interés del capital invertido, haciendo, en consecuencia, los cálculos con los importes y productos líquidos totales.

(5) Los números que expresan para Rusia el coste, productos y gastos de explotacion, así como el beneficio del capital invertido, se han copiado del *Moniteur des intérêts matériels*, aun cuando se observa en ellos una falta de conformidad, que podrá proceder de alguna particularidad que no se indique.

NÚMERO 20.

***ESTADO** que manifiesta la densidad de la poblacion de várias naciones de Europa, los gastos generales y la longitud de ferro-carriles construidos, referidos á la superficie y á la poblacion.*

Estado que manifiesta la densidad de la poblacion de várias naciones de Europa, los gastos generales y la longitud de ferro-carriles construidos, referidos á la superficie y á la poblacion.

Los datos fundamentales se han tomado del estado núm. **18.**

NACIONES.	POBLACION POR KILÓMETRO CUADRADO.	GASTOS GENERALES DEL ESTADO, EXPRESADOS EN ESCUDOS. POR HABITANTE.	POR MIRIÁMETRO CUADRADO.	LONGITUD DE FERRO-CARRILES CONSTRUIDA, EXPRESADA EN KILÓM. POR MILLON DE HABITANTES.	POR MIRIÁMETRO CUADRADO.	OBSERVACIONES.
		E.	E.		K.	
Rusia	12,5	9,009	11.244	52	0,065	Hasta fin de 1862.
Austria	54,3	14,015	76.217	170	0,922	
Baviera	61,7	8,025	49.524	408	2,517	
Hannover	50,0	14,865	74.367	469	2,348	
Holanda	111,0	23,124	256.670	122	1,349	
Italia (Reino)	62,3	16,106	100.453	122	0,764	Hasta fin de 1863.
Prusia	66,0	10,962	72.379	330	2,177	
Sajonia (Reino)	156,7	8,746	137.071	363	5,697	
Suiza	61,8	2,960	18.322	520	3,219	
Wurtemberg	88,4	7,531	66.630	254	2,246	
Bélgica	162,3	8,710	141.418	423	6,861	
Dinamarca	41,9	13,580	56.992	211	0,883	
España	30,5	16,901	51.693	268	0,820	
Francia	68,8	19,140	131.774	363	2,498	Hasta fin de 1864.
Gran Bretaña	93,9	25,560	240.089	797	7,469	
Portugal	43,0	10,023	43.192	181	0,779	
Suecia y Noruega	7,2	5,830	4.243	250	0,181	

ERRATAS Y CORRECCIONES.

TOMO PRIMERO.

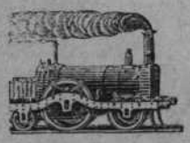
PÁGINA.	LÍNEA.	DICE.	DEBE DECIR.
6	7.	epoca.	época
44	2.	fue.	fué
45	40.	se dirigiese.	fuese
46	30.	Hernarejos.	Henarejos
55	9 y 10.	exhorbitantes.	exorbitantes
61	22.	el cuadro.	la relacion
63	12.	ferro-carrilles	ferro-carriles
Id.	26.	ordenes.	órdenes
64	28.	propuesta, aceptada.	propuesta aceptada
66	13.	en comendándose	encomendándose
67	10 (epígrafes).	sín.	sin
69	49.	ena tencion.	en atencion
72	21 (epígrafes).	Caslellví.	Castellví
81	27.	Benicasin.	Benicasim
82	Id.	movidos.	servidos
83	28 (epígrafes).	de.	en
86	39.	ningunar esolucion.	ninguna resolucion
92	15.	Benicasin.	Benicasim
151	4.	Bahamonde.	Baamonde
153	8.	cuatro, considerados.	cuatro considerados
156	8 (epígrafes).	construccio.	construccion
169	5.	á consignarse.	se consignará
173	27	ésta.	esta
182	34.	cincuenta.	cincuenta y una
Id.	Id. y 35.	veintiuna.	diez
183	2.	once.	diez
Id.	4 y 5.	Pasages, Paimogo.	Paimogo
184	20.	incluyan.	incluyen
203	29.	quienes.	las que
209	38.	asunto de interesantísimo.	asunto, interesantísimo
217	1.	ésta.	éstas
224	35.	quien.	quienes
232	9.	vias.	de vias
Id.	10.	de están.	están
Id.	16.	por qué.	porqué
234	9.	ferro-carriesl.	ferro-carriles
239	Id.	Su valor	El valor de las vias férreas
240	25.	acompañará.	acompañára
246	27	contruccion.	construccion
247	19.	y que tampoco.	ni

TOMO SEGUNDO.

11	5 y 6.		Entre los ferro-carriles marcados en estas líneas, se ha omitido intercalar el de Torralba á Almazan, prolongado á Castejon ó Tudela.
15	27.	Térrega.	Tárrega
45	1.	intermedias.	intermedias,
Id.	2.	recorreria.	recorreria,
47	13.	desechada.	desechado
69	24.	Cagoalles.	Caboalles
72	14.	Loria.	Lorio
74	10.	Bariones.	Variones
109	33 (2.ª columna)	Trives.	Tribes
115	30 (id. id.).	Rivaroja.	Ribarroja

PÁGINA.	LÍNEA.	DICE.	DEBE DECIR.
130	14 (3.ª id)). . . .	Carballin.	Carbayin
Id.	21 (3.ª columna). .	Id.	Id.
136	6 (id. id.).	Benicasin.	Benicasim
Id.	25 (id. id.). . . .	Id.	Id.
164	última.	1855.	1865
180	9 (1.ª columna). . .	Palencia.	**Palencia**
187	1 (2.ª id.).	Perro-carriles.	Ferro-carriles
209	13 (última id.).. . .	No hay carretera.	Carretera de segund oórden, en proyecto
Id.	22 (id. id.).. . . .	en proyecto.	construida y en construccion
212.			En la provincia de Barcelona se ha omitido el partido judicial de Villanueva y Geltrú, cuya cabeza no queda servida por ferro-carril, y dista 12 kilómetros del de Valencia, por Tarragona á Barcelona, siguiendo una carretera de tercer órden, ya construida.
Id.	18 (4.ª columna). . .	Castrojériz.	Castrojeriz
213	13 (última id.).. . .	Sin carretera..	Sin carretera. La distancia á la misma línea por la carretera de segundo órden, construida, y de tercer órden, en proyecto, es bastante mayor que la ántes indicada
215	7 y 8 (1.ª id.).. . .	Mérida, por Cáceres, á Salamanca y Zamora.	Mérida, por Cáceres, á Salamanca y Zamora?
Id.	22 y 23 (última id.) .	31 kilómetros á San Fernando (Madrid á Cádiz).—Carreteras de primero, segundo y tercer órden, construidas.	40 kilómetros á Moron.—Carretera de tercer órden, en proyecto
220	13 (id. id.). . . .	Rivas.	Ribas
222	5 (id. id.).	Orgiva.	Órgiva
223	18 (id. id.).. . . .	Sin carretera.	Carretera de tercer órden, en proyecto.
225	9 (última id.).. . .	Pinos-Puentes.	Pinos-Puente
Id.	21 y 22 (id. id.).. .	Carreteras de segundo y tercer órden, en parte construidas, el resto en construccion y proyecto.	Carretera de segundo órden, en parte construida, el resto en proyecto
227	10 (id. id.).. . . .	en proyecto.	construida y en proyecto
232	11 (4.ª id.). . . .	Laviana.	Labiana
233	12 (último id.). . .	Carretera de tercer órden; parte construida, el resto en proyecto. . . .	Carreteras de segundo y tercer órden; en parte construidas, el resto en construccion y en proyecto
Id.	19 (id. id.).. . . .	de tercer.	de segundo y tercer
235	3 (id. id.).	segundo.	tercer
Id.	7 (id. id.).	en construccion.	parte en construccion
Id.	15 (id. id.).. . . .	Carretera en parte construida, en direccion á Salamanca.	Carreteras en proyecto.
237	7 (id. id.).	tercer.	primer
Id.	13 (id. id.).. . . .	en proyecto.	en construccion y en proyecto
243	3 (id. id.).	proyecto.	construccion
Id.	4 (id. id.).	construida..	en construccion
Id.	10 y 11 (id. id.). . .	tercer órden, en proyecto. Podria acortarse bastante la distancia al ferro-carril.	primero y tercer órden; la primera construida, la segunda en proyecto.—17 kilómetros? á la línea de Madrid, por Malpartida, á Portugal.
Id.	18 (id. id.).. . . .	7 kilómetros.	7 kilómetros?
Id.	24 (id. id.). . . .	Tavernes..	Tabernes
247	3 (id. id.).	construccion.	proyecto
Id.	7 (id. id.).	prolongando algo.	por
256	16 (2.ª id.). . . .	Rivas.	Ribas
264	23 (id. id).. . . .	Alberquería.	Alberguería
277	7 (2.ª id.).	(no hay carretera).	(no hay carretera construida).
279	20 (id. id.).. . . .	parte construida.	proyecto
282	7 (id. id.).	Fornell.	Fornells

FIN.



8454