

Se Admenciatativo

MEMORIA

PRESENTADA AL GOBIERNO

POR LA COMISION ESPECIAL

ENCARGADA DE PROPONER

EL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

TEXTO.

MADRID,

IMPRESA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA,
calle del Duque de Osuna, número 3.

1867

8454

MEMORIA

PRESENTADA AL CONGRESO

POR LA COMISION ESPECIAL

CONSTITUIDA EN 1890

EL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES

TEXTO



MEMORIA

PRESENTADA AL GOBIERNO

POR LA COMISION ESPECIAL

ENCARGADA DE PROPONER

EL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

TEXTO.



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

1867

SEÑORES VOCALES

NOMBRADOS POR REALES DECRETOS DE 26 DE ABRIL, 10 DE MAYO Y 11 DE SETIEMBRE DE 1865,

PARA COMPONER

LA COMISION ESPECIAL ENCARGADA DE LA FORMACION DEL PROYECTO RELATIVO AL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

VOCAL SECRETARIO.

PRESIDENTE.

EXCMO. SR. D. MANUEL GUTIERREZ DE LA CONCHA, Marqués del Duero.

VICEPRESIDENTE.

EXCMO. SR. D. MANUEL GARCÍA BARZANALLANA.

VOCALES.

EXCMO. SR. D. FACUNDO INFANTE.	
» » PASCUAL MADOZ.	} Ex-Ministros.
» » FERMIN CABALLERO.	
» » FRANCISCO DE LUXÁN.	
» » PEDRO SALAVERRÍA.	
» » RAFAEL DE BUSTOS Y CASTILLA, Marqués de Corvera. . .	
» » MANUEL MORENO LOPEZ.	} Del Real Consejo de Agricultura, Industria y Comercio.
» » MANUEL FERNANDEZ DURÁN Y PANDO, Marqués de Perales. {	
ILMO. SR. D. AUGUSTO AMBLARD.	Ex-Director general de Impuestos indirectos.
» » MIGUEL MANSILLA.	Ex-Cónsul del Tribunal de Comercio de Madrid.
EXCMO. SR. D. CELESTINO DEL PIÉLAGO.	} Ex-Director general de Obras Públicas y Vice-presidente de la Junta superior facultativa de Ingenieros del ejército.
ILMO. SR. D. ROMUALDO LOPEZ BALLESTEROS.	
» » FRANCISCO COELLO.	Ex-Director general de Impuestos Indirectos.
SR. D. MANUEL SIVILA Y POSADA.	} Jefe de Escuadra del Cuerpo general de la Armada.
» PEDRO BURRIEL.	
» ILDEFONSO SIERRA.	

Del Real Consejo de Agricultura, Industria y Comercio.

Ex-Director general de Impuestos indirectos.

Ex-Cónsul del Tribunal de Comercio de Madrid.

Ex-Director general de Obras Públicas y Vice-presidente de la Junta superior facultativa de Ingenieros del ejército.

Ex-Director general de Impuestos Indirectos.

Ex-Director general de Operaciones Geográficas.

Jefe de Escuadra del Cuerpo general de la Armada.

Brigadier de Ingenieros.

Coronel del Cuerpo de Ingenieros del Ejército.

En consecuencia de lo expuesto, se ha dividido la Memoria en cuatro partes, cuyo contenido se pasará á detallar.

La primera Parte comprende la historia de los ferro-carriles en España, desde su principio hasta 1865, apuntando ya en ella la Comision su opinion sobre algunas cuestiones, exponiendo tambien detalladamente la marcha que ha seguido en sus trabajos, y consignando además cuantas consecuencias se deducen, haciendo el paralelo, tanto entre las diferentes provincias de España, para examinar cómo se ha hecho en ellas el reparto de las líneas férreas, como entre muchas de las diferentes naciones de Europa y la nuestra, teniendo en cuenta, al efecto, los elementos de riqueza, superficie y poblacion.

Esta Parte se ha dividido en dos capítulos: el primero se destina exclusivamente á reseñar las disposiciones de carácter general sobre caminos de hierro, las concesiones hechas para la construccion de éstos, los estudios practicados y los ferro-carriles abiertos al público, á cuyo fin se considera dividido el plazo que media desde 1830, en que se empezó á pensar en España en esa clase de vias, hasta fin de 1865, en cuatro períodos, segun se detalla en su lugar correspondiente. Esta division no es arbitraria; está motivada, por el contrario, en las variaciones introducidas por los gobiernos en los sistemas para ejecutar las líneas de hierro. No se manifestará aquí la conveniencia de esa historia; su estudio era indispensable para proceder con algun acierto y obtener los datos necesarios, que mostrasen si el desarrollo progresivo de estas líneas, y el impulso que han recibido del Estado, han guardado la debida relacion con los demás elementos que son indispensables para su subsistencia. Otras consideraciones no ménos importantes se hacen resaltar á la vez en este capítulo histórico-estadístico.

El capítulo segundo se consagra á examinar el estado, en fin de 1865, de la red concedida, así como todos los trámites que se han seguido para la formacion del presente plan general de ferro-carriles, ó mejor dicho, para la determinacion de las líneas que con las existentes deben completar la red. Este capítulo comprende cinco artículos: en el primero se analiza la red existente, determinando si favorece con equidad á las diversas localidades de la nacion, y si su desarrollo corresponde al estado del país; en el segundo se bosqueja la ley de 13 de Abril de 1864 y las disposiciones para su cumplimiento, indicando las principales razones aducidas en pro y en contra de aquella, durante la discusion del proyecto en los Cuerpos Colegisladores; en el tercero se da á conocer el ante-proyecto para el plan general de ferro-car-

riles, formulado por la Comision de Ingenieros nombrada al efecto; en el cuarto, el ante-proyecto redactado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en vista del de la Comision de Ingenieros; en el quinto, en fin, se trata de la informacion pública, de los reconocimientos técnicos practicados sobre el terreno, del nombramiento de la Comision especial y de la marcha seguida por la misma en el desempeño de su cometido.

Termina esta parte con un Apéndice, en que se reseñan las disposiciones de carácter general sobre ferro-carriles, dictadas en 1866, así como las concesiones otorgadas y caducadas, y los trozos de camino abiertos al público en igual año. Los datos que en este Apéndice se estampan no han podido tenerse en cuenta en la redaccion de los estados de que luego se hablará, porque, formados éstos con bastante anterioridad, hubieran tenido que rehacerse, ocasionando un ímprobo trabajo y retrasando considerablemente la publicacion de la Memoria.

La segunda Parte se refiere al exámen y discusion de diversas cuestiones que se relacionan con el plan de ferro-carriles, terminando con el proyecto de ley, que, con las alteraciones que el Gobierno juzgue conveniente introducir en él, y completado por éste, segun se desprende del texto de la ley debe hacerlo para cumplirla en todas sus partes, ha de ser presentado á los Cuerpos Colegisladores. Tocándose, por consiguiente, en esta segunda Parte de la Memoria múltiples y muy distintos asuntos, se divide en gran número de capítulos, de los que conviene hacer una breve reseña.

CAPÍTULO PRIMERO. En él se trata de las influencias que el estado de adelanto en que se encuentra nuestra red, y la situacion económica de las compañías, deben ejercer en la designacion de las nuevas líneas.

CAPÍTULO II. Se describen en éste ligeramente las líneas que deben comprenderse en el plan, teniendo presente, además de cuantas consideraciones se han expuesto en el capítulo anterior, las bases adoptadas por la Comision para que sirvan de fundamento á su trabajo. Además, se especifica cuáles son los intereses á que cada línea satisface y que motivan su inclusion en el plan, bien sean aquellos internacionales, mercantiles, estratégicos ó de conveniencia, bajo el punto de vista de la política interior y de la administracion del Estado.

CAPÍTULO III. Está dedicado exclusivamente á las líneas mineras, que no se incluyen en el plan, porque se rigen por una ley especial, y porque, siendo la única base de su eleccion el exámen de su utilidad efectiva, la Comision

no tiene datos suficientes para juzgarla. Sin embargo, se consignan en él cuantos datos ha podido la Comision reunir sobre el asunto, que se supone serán de no escasa utilidad. Este capítulo se divide en tres artículos, consagrados respectivamente al exámen de las cuencas carboníferas, las comarcas metalíferas, y las en que yacen sustancias minerales, que aprovecha la agricultura.

CAPÍTULO IV. Trata de las economías que, sin perjuicio del buen servicio, pueden introducirse, en concepto de la Comision, en la construccion y explotacion de los ferro-carriles, ya se refieran las modificaciones á los concedidos ó que deban concederse, ya proceda que sean planteadas por el Gobierno ó por las mismas empresas. Entre ellas se cuenta la relativa á la baja de las tarifas, cuyos tipos actuales contribuyen á que sea hoy tan escaso el movimiento en la red española.

CAPÍTULO V. Se examinan en él diversas cuestiones, ligadas con el desarrollo del tráfico en nuestras vias férreas, como la conveniencia de ejecutar tramways, que afluyan á los caminos explotados con locomotoras; la de modificar el plan de carreteras, tomando por base el de ferro-carriles, y la de aumentar los caminos ordinarios ejecutados por cuenta del Gobierno ó de las provincias, á fin de que queden enlazados con la red cuantos puntos interesantes, bajo cualquier concepto, existan en la Península.

CAPÍTULO VI. En él se detalla la marcha que debe seguirse en la realizacion del plan, expresando cuál es el carácter que la Comision asigna á las líneas incluidas en él ó recomendadas al Gobierno, y á las desechadas, la manera de proceder cuando haya que incluir una nueva línea, caso que debia preverse, y el plazo en que se ha de llevar á cabo el complemento de la red.

CAPÍTULO VII. Consagrado á exponer el sistema de subvencion que se cree preferible, versa tan sólo sobre este punto.

CAPÍTULO VIII. Es el último de la Parte segunda, y en él se expresa cuanto concierne á la clasificacion de las líneas, que la Comision no ha creído conveniente hacer por sí, y se limita á indicar las consideraciones que se deben tener presentes para verificarla.

La tercera Parte de la Memoria comprende el dictámen sobre las líneas pedidas en la informacion. La extension de este documento y su objeto especial, motiva suficientemente el que constituya una parte independiente. Al principio de la misma se inserta un índice de todas las líneas pedidas, y al final un resúmen de las que se proponen.

La cuarta Parte abraza las disposiciones oficiales relativas al plan general de ferro-carriles, el índice de cuantos documentos han llegado á poder de la Comision, veinte estados y tres cartas. En dichos estados se consignan datos estadísticos acerca de los caminos de hierro concedidos hasta fin de 1865, y de las carreteras incluidas en el plan general de esta clase de vias; los resultados que se obtendrán una vez completadas las líneas férreas que se proponen, y los diversos elementos que hacen posible la comparacion de la red española con las de otras naciones de Europa, bajo los distintos aspectos que el paralelo debe hacerse.

De las tres cartas, la primera comprende las líneas concedidas y las que se proponen; la segunda, todas las líneas pedidas en la informacion, y la tercera, el plan de carreteras y estado de las comunicaciones de los puntos más importantes del país con la red general.

Este ligero extracto bastará para formarse cabal idea de cuantas cuestiones han sido discutidas por la Comision, y será fácil consultar aquellas que se deseen, mucho más con el auxilio del detallado índice de toda esta obra, que se inserta á continuacion. Bastará añadir aquí que, sobre todo, para acelerar la impresion, se han reunido en un tomo las partes primera y segunda, dejándose para otros la tercera y cuarta.

Finalmente, no se dejará de consignar que la Comision no ha perdonado medio alguno de llevar á cabo su cometido en el plazo más corto posible, trabajando con constancia siempre, á pesar de que las calamidades públicas y los trastornos políticos que se han sufrido le han ocasionado, ya la pérdida de algunos de sus vocales, que tanto hubieran contribuido á ilustrarla en sus tareas, ya la ausencia de otros, que no le hubieran sido ménos útiles. Hoy ve terminado el trabajo que se impuso, en el que abundan los datos y las indicaciones. Si el Gobierno, en su elevado criterio; si el país, en su ilustracion, las utilizan, bien para aceptarlas como convenientes, bien para modificarlas y aun desecharlas, en vista de las razones que con este motivo se expongan, la Comision quedará satisfecha de haber contribuido, por su parte, á la adopcion de sistemas ó á la resolucion de cuestiones que sin duda alguna han de contribuir enérgicamente al desarrollo de la riqueza y prosperidad de nuestra patria.

ÍNDICES.

ÍNDICE DEL TOMO PRIMERO.

PARTE PRIMERA.

Historia de los ferro-carriles en España.

CAPÍTULO PRIMERO.

	págs.
Disposiciones de carácter general sobre ferro-carriles.—Concesiones para la construcción de éstos.—Estudios.—Ferro-carriles explotados.	1
Bases de este estudio.	Id.
Origen de los ferro-carriles.	Id.
Periodos en que se dividirá la historia de las vías férreas de España.	Id.
PRIMER PERÍODO.—De 1830 á 1844.	2
Concesiones hasta 1842.	Id.
Nuevas concesiones al terminar la guerra civil.	Id.
Primeras disposiciones sobre ferro-carriles.	5
Resultado de las concesiones hechas en este primer periodo.	Id.
SEGUNDO PERÍODO.—De 1845 á 3 DE DICIEMBRE DE 1851.	Id.
Espíritu y examen de las medidas adoptadas.	Id.
Modificación introducida por el Gobierno en la propuesta de la Direccion de Caminos.	5
Concesiones.	Id.
Concesiones hechas en los años 1845 y 1846, que han producido resultado.	6
Marasmo que sucedió á aquella época.	Id.
Nuevas medidas.	Id.
Proyecto de ley de Bravo Murillo.	7
Nuevo movimiento en 1849.	Id.
Proyecto de Seijas Lozano.	8
Ley provisional de 20 de Febrero de 1850, y auxilios concedidos en virtud de la misma.	Id.
Concesiones sin subvencion hechas en los años 1850 y 1851.	9
Estudios.	Id.
Cambio que experimentó desde 1851 la opinion pública sobre ferro-carriles.	Id.
Nuevas solicitudes de las empresas y propuesta de Salamanca.	10
Proyecto de ley de Reinoso.	11
Resumen de las concesiones hechas en este segundo periodo, que han producido resultado.	Id.
TERCER PERÍODO.—De 3 DE DICIEMBRE DE 1851 Á FINES DE 1855.	12
Proyecto de ley de Reinoso.	Id.
Examen del proyecto.	14

	págs.
Contratos hechos.	14
Estudios.	15
Nuevos contratos y compra del camino de Aranjuez.	Id.
Otras concesiones.	16
Errores cometidos.	Id.
Informe pedido y evacuado por el Consejo Real.	17
Resolucion del Gobierno.	Id.
Proyecto de Collantes.	18
Concesiones hechas en el primer semestre de 1854, y nuevas medidas adoptadas.	20
Primeros actos de la Administracion, despues de la revolucion de 1854.	Id.
Ley general de ferro-carriles de 1855.	Id.
Resoluciones definitivas sobre las antiguas contratas y concesiones.	Id.
Concesiones que se declararon subsistentes.	21
Contratos y concesiones anulados.	22
Anuncios de subastas y autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de nuevas líneas.	23
Estudios.	Id.
Nuevas disposiciones generales tomadas en 1855.	Id.
Resúmen de las concesiones hechas en este tercer período, que han producido resultado.	24
Ferro-carriles explotados.	25
CUARTO PERÍODO.—De 1856 á 1865.	Id.
Ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855.	Id.
Proyecto de la Comision especial.	Id.
Trámites que siguió el proyecto.	30
Modificaciones introducidas en las bases de la Comision especial.	31
Otras disposiciones consignadas en la ley.	33
Exámen de la ley.	36
Marcha que se seguirá en la reseña histórica de este período.	38
AÑO DE 1856.	Id.
Disposiciones de carácter general.	Id.
Real decreto de 13 de Febrero, aprobando la instruccion y otras disposiciones para el cumplimiento de la ley general de ferro-carriles.	Id.
Real órden de 24 de Marzo, aclarando el carácter de las autorizaciones para practicar estudios.	39
Ley de 11 de Julio de 1856, sobre sociedades concesionarias de obras públicas.	Id.
Real órden de 6 de Agosto, sobre la manera de aplicar en las aduanas los pagarés otorgados por las empresas de ferro-carriles.	40
Real órden de 16 de Agosto, eximiendo del pago de derechos de hipotecas á los terrenos ocupados por los ferro-carriles, en las traslaciones de dominio y traspaso de explotacion.	Id.
Real órden de 20 de Agosto, marcando las cantidades que deben abonar las compañías para gastos de inspeccion.	41
Real órden de 22 de Agosto, sobre estudios de ferro-carriles en la zona marítima.	Id.
Real órden de 4 de Octubre, encaminada á evitar que las empresas de ferro-carriles satisfagan en metálico los derechos de arancel y demás de que están exentas.	Id.
Otras medidas.	Id.
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	Id.
Subvenciones concedidas á las empresas de Córdoba á Sevilla y de Jerez al Trocadero.	44
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de líneas.	Id.
Estudios.	46
Ferro-carriles abiertos al público.	47
AÑO DE 1857.	Id.
Disposiciones de carácter general.	Id.
Real decreto de 11 de Marzo, creando las divisiones de ferro-carriles	Id.
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	48

	PÁGS.
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de líneas.	49
Estudios.	51
Ferro-carriles abiertos al público.	Id.
AÑO DE 1858.	Id.
Disposiciones de carácter general.	Id.
Real órden de 4 de Abril, sobre los efectos consignados en los registros consulares.	Id.
Real decreto de 7 de Abril, creando una comision que propusiese las tarifas para ciertos ferro-carriles.	Id.
Real órden de 23 de Abril, acerca de las cantidades invertidas en estudios de ferro-carriles.	Id.
Real órden de 25 de Noviembre, sobre las formalidades que deben observarse ántes de poner en explotacion un ferro-carril.	Id.
Real órden de 17 de Diciembre, aprobando los formularios para los proyectos de ferro-carriles.	Id.
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	52
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de líneas.	Id.
Estudios.	53
Ferro-carriles abiertos al público.	54
AÑO DE 1859.	Id.
Disposiciones de carácter general.	Id.
Real órden de 19 de Febrero, sobre uso del telégrafo de los ferro-carriles.	Id.
Ley de 22 de Mayo, creando las <i>obligaciones del Estado por ferro-carriles</i>	Id.
Ley de 5 de Junio, sobre ferro-carriles en que no se empleen locomotoras.	56
Real órden de 7 de Julio, dictando reglas para el cumplimiento de la ley de 22 de Mayo.	57
Real decreto de 8 de Julio, aprobando el Reglamento para la ejecucion de la ley de policía de los ferro-carriles.	Id.
Real órden de 23 de Diciembre, sobre el modo de conducir las diligencias en los trenes.	58
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	Id.
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de líneas.	61
Estudios.	62
Ferro-carriles abiertos al público.	Id.
AÑO DE 1860.	63
Disposiciones de carácter general.	Id.
Real órden de 25 de Abril, resolviendo que los bienes propios y comunes de los pueblos no deben considerarse como de dominio público.	Id.
Ley de 11 de Julio, sobre constitucion de las empresas concesionarias de obras públicas.	Id.
Reales órdenes de 25 de Julio y 31 de Agosto, dictando reglas para el cumplimiento de la ley anterior.	Id.
Real órden de 6 de Setiembre, sobre obras ejecutadas sin prévia autorizacion	Id.
Circular de 12 de Octubre acerca de las diligencias que deben practicarse en las causas formadas por accidentes en los ferro-carriles.	Id.
Real órden de 10 de Noviembre, sobre contabilidad de las divisiones é inspecciones.	64
Real órden de 17 de Diciembre, marcando los terrenos que deben considerarse como de dominio público.	Id.
Circular, recomendando á las empresas el freno Castellví.	Id.
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	Id.
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de líneas.	65
Estudios.	Id.
Ferro-carriles abiertos al público.	Id.
AÑO DE 1861.	66
Disposiciones de carácter general.	Id.
Real decreto de 9 de Enero, aprobando el Reglamento para la inspeccion de los ferro-carriles.	66
Ley de 1.º de Marzo, facultando al Gobierno para anticipar las subvenciones á las empresas de ferro-carriles.	Id.
Real órden de 8 de Marzo, aprobando una instruccion para los empleados de las inspecciones.	67
Real órden de 29 de Marzo, sobre terminacion de las obras en las líneas abiertas al público sin estar concluidos sus accesorios.	Id.
Real órden de 31 de Agosto, determinando los efectos y materiales que gozarian de la exencion de derechos.	Id.
Real órden de 6 de Diciembre, eximiendo de contribucion territorial á los terrenos ocupados por los ferro-carriles.	Id.

	Págs.
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	68
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de líneas.	71
Estudios.	Id.
Ferro-carriles abiertos al público.	Id.
AÑO DE 1862.	Id.
Disposiciones de carácter general.	Id.
Ley de 29 de Enero, dictando reglas para la emision de obligaciones por las empresas concesionarias de obras públicas.	Id.
Real orden de 17 de Febrero, dictando reglas para la ejecucion de la ley anterior.	72
Real orden de 10 de Abril, aprobando una nueva instruccion para los empleados en las inspecciones de ferro-carriles.	Id.
Real orden de 16 de Junio, sobre medicion kilométrica de los ferro-carriles.	Id.
Real orden de 4 de Julio, recomendando eficazmente á las empresas el freno de Castellvi, y disponiendo que en las concesiones sucesivas se impusiese su uso como obligatorio.	Id.
Ley de 20 de Julio, sobre los ferro-carriles destinados á la explotacion de las cuencas carboníferas.	73
Real orden de 27 de Setiembre, encaminada á evitar abusos en la importacion de objetos para los ferro-carriles.	Id.
Real orden de 14 de Noviembre, sobre la manera de efectuar los pagos de los gastos ocasionados por las inspecciones.	74
Real orden de 31 de Diciembre, marcando los terrenos que deben considerarse como de dominio público.	Id.
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	Id.
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de líneas.	75
Estudios.	76
Ferro-carriles abiertos al público.	Id.
AÑO DE 1863.	Id.
Disposiciones de carácter general.	Id.
Real orden de 10 de Enero, marcando plazos para que se entreguen á los consignatarios los objetos recibidos.	77
Real orden de 24 de Enero, sobre las subastas verificadas por las empresas, de los objetos y mercancías no reclamados.	Id.
Real orden de 29 de Enero, dictando reglas para la emision de pagarés por las empresas, en equivalencia de los derechos arancelarios.	Id.
Ley de 4 de Junio, autorizando al Gobierno para unificar las tarifas de ciertos ferro-carriles.	Id.
Real orden de 19 de Noviembre, disponiendo que se unificasen las tarifas de las líneas de que era concesionaria la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.	Id.
Real orden de 1.º de Agosto, sobre los pagarés emitidos por las empresas á plazo de noventa días.	Id.
Real orden de 27 de Octubre, prohibiendo á las empresas fijar de antemano lo que habian de abonar por los efectos deteriorados ó extraviados.	78
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	Id.
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de líneas.	80
Estudios.	81
Ferro-carriles abiertos al público.	Id.
AÑO DE 1864.	Id.
Disposiciones de carácter general.	Id.
Real decreto de 6 de Febrero, señalando las atribuciones de los ministerios de Gobernacion y de Fomento, respecto á los trenes correos	82
Ley de 13 de Abril, disponiendo la formacion de un plan general de ferro-carriles.	Id.
Ley de 15 de Junio, derogando algunos artículos de la de 5 de igual mes de 1859.	82
Artículo de la ley de 25 de Junio, estableciendo un nuevo impuesto sobre el movimiento de los viajeros por los ferro-carriles.	Id.
Real orden de 3 de Julio, dictando reglas para el cumplimiento de la disposicion anterior.	83
Artículos de la ley de 25 de Junio, sobre pago de subvenciones.	Id.
Artículo de la ley de 25 de Junio, disponiendo la manera de hacer efectiva la exencion de derechos concedida á los efectos importados del extranjero para los ferro-carriles.	Id.
Ley de 16 de Julio, sobre los ferro-carriles en que no se empleen locomotoras.	Id.
Real orden de 18 de Octubre, encaminada á evitar, en lo posible, los accidentes en los caminos de hierro.	Id.

	PÁGS.
Real decreto de 9 de Noviembre, aprobando las tarifas uniformadas para las líneas de que era concesionaria la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante.	89
Real orden de 16 de Noviembre, concediendo un plazo á las empresas para que procediesen á cerrar los ferro-carriles en explotacion.	84
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	Id.
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de nuevas líneas.	87
Estudios.	Id.
Ferro-carriles abiertos al público.	Id.
AÑO DE 1863.	88
Disposiciones de carácter general.	Id.
Circular de 23 de Enero, sobre contravencion al reglamento de policia.	Id.
Orden de 22 de Febrero, sobre dimensiones de traviesas.	Id.
Real orden de 27 de Febrero, sobre estadística de ferro-carriles.	Id.
Real orden de 27 de Marzo, para regularizar la libre circulacion de los empleados de las inspecciones.	Id.
Real orden de 22 de Abril, estableciendo que las empresas están obligadas á expedir billetes para puntos enlazados con sus líneas.	Id.
Real orden de 4 de Julio, sobre wagones-retretes.	Id.
Real orden de 11 de Julio, sobre las relaciones del material.	89
Real orden de 13 de Julio, sobre gastos de inspeccion.	Id.
Real orden de 17 de Julio, sobre obras comenzadas y ejecutadas sin autorizacion.	Id.
Real orden de 19 de Agosto, aclarando un artículo del reglamento de 8 de Julio de 1859.	Id.
Reales órdenes de 19 de Agosto, sobre el servicio de trasportes.	Id.
Real orden de 21 de Setiembre, adoptando tipos para los cerramientos.	Id.
Real orden de 3 de Octubre, dictando disposiciones para cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otro.	Id.
Real orden de 1.º de Diciembre, encaminada á evitar cuestiones entre los viajeros sobre derecho á un asiento.	Id.
Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.	Id.
Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de nuevas líneas.	92
Estudios.	Id.
Ferro-carriles abiertos al público.	Id.
Resúmen general.	93
Longitudes concedidas hasta fin de 1863.	Id.
Desarrollo de los ferro-carriles concedidos sin subvencion del Estado.	94
Autorizaciones concedidas al Gobierno para conceder nuevas líneas, de las que no habia hecho uso á fin de 1863.	Id.
Estudios.	95
Longitudes de caminos de hierro abiertos al público hasta fin de 1863.	96

CAPÍTULO SEGUNDO.

Estado actual de la red.—Formacion de un plan general de ferro-carriles.	99
---	----

ARTÍCULO PRIMERO.

ESTADO ACTUAL DE LA RED.	Id.
Division que puede hacerse de las líneas concedidas.	Id.
Cuadros de clasificacion de estas líneas.	100
Juicio de la Comision sobre los dos sistemas de vias radiales y trasversales.	102
Distribucion de los ferro-carriles concedidos entre las cuarenta y siete provincias de la Península.	Id.
Distribucion entre las provincias, con relacion á la extension superficial.	Id.
Distribucion entre las provincias, con relacion á la poblacion.	Id.
Distribucion entre las provincias, con relacion á la riqueza.	103
Consecuencias que se deducen de los resultados anteriores, y explicacion de algunas anomalías.	Id.
Dificultad de redactar un plan de vias de comunicacion, que se distribuyan equitativamente entre todas las provincias.	105

	PÁGS.
Rápido desarrollo que han tomado los ferro-carriles en España.	105
Comparacion entre la red española y las de otros países, teniendo en cuenta la poblacion.	106
Comparacion de la red española con las de otros países, teniendo en cuenta los presupuestos generales de gastos en los Estados respectivos.	107
Rapidez con que se ha llevado á cabo la red española.	Id.
Producto bruto kilométrico de los ferro-carriles en distintos países de Europa.	108
Producto líquido kilométrico de los ferro-carriles en distintos países de Europa.	109
Interés medio producido por los capitales invertidos en ferro-carriles en distintos países de Europa.	Id.
Consecuencias de lo expuesto.	110

ARTÍCULO SEGUNDO.

LEY DE 13 DE ABRIL DE 1864 Y DISPOSICIONES PARA SU CUMPLIMIENTO.	111
Proposicion presentada al Congreso por varios diputados.	Id.
Razones aducidas en el Congreso para que se tomara en consideracion.	Id.
Nombramiento de la Comision del Congreso.	112
Dictámen de la Comision del Congreso.	Id.
Discusion en el Congreso sobre la totalidad del proyecto de ley.	113
Discusion de los artículos en el Congreso.	119
Aprobacion definitiva en el Congreso del proyecto de ley.	120
Trámites por que pasó el proyecto, y aprobacion del mismo en el Senado.	Id.
Sancion de la ley.	121
Juicio de la Comision sobre la ley.	Id.
Disposicion dictada por el Gobierno, en 14 de Abril de 1864, para el cumplimiento de la ley.	122
Orden de la Direccion General de Obras públicas, de 25 de Abril de 1864, nombrando una comision de ingenieros para que redactase un ante-proyecto del plan general de ferro-carriles.	123

ARTÍCULO TERCERO.

ANTE-PROYECTO DE LA COMISION DE INGENIEROS.	124
Objeto del plan.	Id.
Bases adoptadas.	Id.
Objeto que debian proponerse las nuevas líneas.	Id.
Clasificacion de las nuevas líneas.	125
Clasificacion de las líneas existentes.	Id.
Lo que debia ser la red general de ferro-carriles.	Id.
Juicio sobre el estado actual de la red.	126
Líneas propuestas por la comision de ingenieros.	Id.
Red del Norte.	Id.
Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.	Id.
Red del Este y su enlace con la del Nordeste.	127
Red del Mediodía y su enlace con la del Este.	Id.
Red del Oeste y su enlace con las del Mediodía y Norte.	Id.
Red del Noroeste y su enlace con las del Norte y Oeste.	128
Observaciones sobre algunas líneas autorizadas, y en general sobre las destinadas al fomento de la industria minera.	Id.
Resumen y conclusion.	129
Voto particular de D. Carlos María de Castro.	130

ARTÍCULO CUARTO.

ANTE-PROYECTO DE LA JUNTA CONSULTIVA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.	Id.
Trámites por que pasó el ante-proyecto de la Comision.	Id.

Razones que tuvo la Junta para redactar otro proyecto.	131
Problema que se trataba de resolver.	Id.
Bases que debian servir de fundamento al ante-proyecto.	Id.
Líneas existentes.	Id.
Líneas nuevas.	132
Provincias y sus capitales.	133
Línea del litoral.	Id.
Líneas que debian constituir la red de ferro-carriles.	134
Clasificacion ú orden de preferencia de las nuevas líneas.	135
Líneas propuestas por la Junta Consultiva.	136
Red del Norte.	Id.
Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.	Id.
Red del Este y su enlace con la del Nordeste.	Id.
Red del Mediodía y su enlace con la del Este.	137
Red del Oeste y su enlace con las del Mediodía y Norte.	Id.
Red del Noroeste y su enlace con las del Norte y Oeste.	138
Observaciones sobre algunas líneas autorizadas.	Id.
Resúmen general.	Id.
Conclusion.	139
Votos particulares.	140
Voto particular de D. Francisco Barra, D. Calixto de Santa Cruz y D. Jacobo Gonzalez Arnao.	Id.
Voto particular de D. Carlos María de Castro.	Id.
Voto particular de D. Ramon de Echevarría.	Id.

ARTÍCULO QUINTO.

INFORMACION PÚBLICA Y RECONOCIMIENTOS SOBRE EL TERRENO.—NOMBRAMIENTO DE LA COMISION ESPECIAL Y MARCHA SEGUIDA POR LA MISMA EN EL DESEMPEÑO DE SU COMETIDO.	141
Real orden de 1.º de Agosto de 1864, mandando abrir la informacion pública sobre los ante-proyectos del plan general de ferro-carriles.	Id.
Interrogatorio á que debia ceñirse la informacion.	Id.
Reales órdenes de 1.º de Agosto, invitando á los ministerios de Guerra y Marina á que cooperasen á la informacion.	142
Nombramiento de varias comisiones especiales de ingenieros para que verificasen reconocimientos sobre el terreno.	Id.
Disposiciones que se dictaron para dar más amplitud á la informacion.	143
Primera próroga del plazo concedido para la informacion.	Id.
Segunda próroga del plazo concedido para la informacion.	144
Reales decretos de 26 de Abril, 10 de Mayo y 11 de Setiembre, designando los individuos que debian componer la Comision especial encargada de proponer el plan general de ferro-carriles.	Id.
Remision á la Comision especial de todos los antecedentes relativos al plan general.	145
Número total de documentos recibidos por la Comision.	146
Nombramiento del personal afecto á la secretaria de la Comision especial.	Id.
Primeros trabajos de la secretaria y número de líneas sobre que versó la informacion.	147
Nombramiento de una Sub-comision encargada de proponer á la Comision un proyecto de plan general.	Id.
Bases á que la Sub-comision habia de sujetar su trabajo.	Id.
Nuevos vocales agregados á la Sub-comision, y época en que la misma terminó su encargo.	148
Proyecto de la Sub-comision.	Id.
Red del Norte.	149
Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.	Id.
Red del Este y su enlace con la del Nordeste.	Id.

	PÁGS.
Red del Mediodía y su enlace con la del Este.	150
Red del Oeste y su enlace con las del Mediodía y Norte.	Id.
Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.	Id.
Exámen por la Comision, del proyecto presentado.	151
Nombramiento de una Sub-comision encargada de redactar el dictámen sobre las cuestiones que habian de tratarse en la Memoria.	Id.
Aprobacion de la Memoria por la Comision.	152

APÉNDICE Á LA PARTE PRIMERA.

Objeto del apéndice.	153
Disposiciones de carácter general.	Id.
Real orden de 20 de Enero, aclarando algunos puntos del Real decreto de 15 de Febrero de 1856 y del Reglamento de 8 de Julio de 1859.	Id.
Real orden de 1.º de Setiembre, nombrando una comision encargada de proponer al Gobierno las economías que pudieran introducirse en la construccion de los ferro-carriles de segundo orden.	Id.
Circular de la Direccion General de Obras públicas, de 7 de Setiembre, sobre el modo de quemar las yerbas secas de las explanaciones y taludes de los ferro-carriles.	154
Real orden de 12 de Setiembre, sobre precintos de mercancías.	Id.
Real orden de 20 de Octubre, sobre expedientes de expropiacion de los terrenos ocupados por los ferro-carriles.	Id.
Real orden de 6 de Diciembre, fijando las facultades de las empresas de ferro-carriles, al proponer tarifas especiales y al celebrar contratos particulares.	155
Real decreto de 29 de Diciembre, concediendo auxilios á las empresas concesionarias de ferro-carriles.	Id.
Real decreto de 29 de Diciembre, nombrando la comision á que se refiere el precedente.	156
Concesiones y autorizaciones para la construccion de nuevas líneas.	Id.
Concesiones caducadas	Id.
Estudios.	157
Ferro-carriles abiertos al público.	Id.
Resúmen.	159
Longitud concedida en fin de 1866.	Id.
Desarrollo de los ferro-carriles concedidos sin subvencion del Estado.	Id.
Estudios.	Id.
Longitud de los ferro-carriles abiertos al público, hasta fin de 1866.	160

PARTE SEGUNDA.

Exámen y análisis de las diversas cuestiones discutidas por la Comision, que se relacionan con el plan general de ferro-carriles.—Proyecto de ley.

Introduccion.	163
-----------------------	-----

CAPÍTULO PRIMERO.

Influencias que el estado de adelanto de la red y la situacion económica de las compañías ejercen en la designacion de las líneas.	163
Estado actual de la red.	Id.
Paralelo entre este resultado y el obtenido en otras naciones.	166
Influencia que el paralelo anterior ha ejercido en la designacion de nuevas líneas.	167
Situacion económica de las Compañías.	Id.
Influencia de este estado en la designacion de nuevas líneas.	168

CAPÍTULO SEGUNDO.

	págs.
Ligera enumeracion de las líneas que, con las ya concedidas, deben completar la red, y necesidades á que aquellas satisfacen.	171
Bases adoptadas por la Comision para que le sirvieran de guia en el desempeño de su cometido.	Id.
Division en cinco grupos de las líneas que se proponen para completar la red.	172
Líneas que se proponen pertenecientes al primer grupo.	173
Líneas que se proponen pertenecientes al segundo grupo.	174
Líneas que se proponen pertenecientes al tercer grupo.	175
Líneas que se proponen pertenecientes al cuarto grupo.	176
Líneas que se proponen pertenecientes al quinto grupo.	178
Número total de kilómetros que se incluyen en el plan para completar la red española.	179
Caminos de hierro en las Islas Baleares.	Id.
Intereses á que principalmente satisfacen los ferro-carriles propuestos.	180
Líneas que satisfacen á intereses internacionales.	Id.
Líneas que satisfacen á intereses comerciales.	182
Líneas que satisfacen á intereses de politica interior y de administracion del Estado.	183
Líneas que satisfacen á intereses estratégicos.	183
Resúmen.	186

CAPÍTULO TERCERO.

Líneas mineras.	187
Importancia del estudio de esta clase de líneas.	Id.
Division del estudio de las líneas mineras.	Id.

ARTÍCULO PRIMERO.

CUENCAS CARBONÍFERAS.	188
Líneas destinadas al transporte de carbones.	Id.
Red del Norte.	189
Red del Nordeste.	190
Red del Este.	192
Red del Mediodía.	Id.
Red del Oeste.	193
Red del Noroeste.	193

ARTÍCULO SEGUNDO.

COMARCAS METALÍFERAS.	196
Líneas destinadas al transporte de productos metalúrgicos.	Id.
Minas de plomo de Linares.	Id.
Minas de cobre de Riotinto.	197

ARTÍCULO TERCERO.

COMARCAS EN QUE HAY SUSTANCIAS APLICABLES Á LA AGRICULTURA.	199
Líneas destinadas al transporte de abonos.	Id.
Fosforitas de Logrosan y de Mérida.	Id.

CAPÍTULO CUARTO.

Economías que, sin perjuicio del buen servicio, pueden introducirse en la construccion y explotacion de los ferro-carriles.	201
Necesidad de examinar las cuestiones objeto de este capítulo.	Id.
Marcha que se seguirá en este estudio.	202

ARTÍCULO PRIMERO.

	Págs.
MODIFICACIONES CUYA REALIZACION DEPENDE PRINCIPALMENTE DEL GOBIERNO.	203
Reformas en la legislacion de ferro-carriles.	Id.
Mala gestion de las empresas de ferro-carriles.	Id.
Necesidad de exigir nuevas garantías en las concesiones de ferro-carriles.	204
Carácter de las reformas que exige la legislacion.	205
Combinacion de las medidas legislativas con las reformas tecnicas.	Id.
Necesidad de disminuir los gastos de establecimiento de los caminos de hierro.	206
Expropiacion.	Id.
Inconvenientes de la legislacion actual.	207
Discusion del principio de adoptar por base de las expropiaciones, el amillaramiento.	Id.
Otras modificaciones que reclama la legislacion.	208
Ejecucion para una sola via.	Id.
Ancho de la via.	209
Conveniencia de no variar para las nuevas líneas, el ancho de via adoptado.	210
Casos especiales en que podría reducirse la anchura de la via.	Id.
Pendientes y curvas.	Id.
Posibilidad de pasar, sin grave inconveniente, del límite de pendientes fijado para España.	Id.
Iniciativa y latitud que puede dejarse á las Compañías en la cuestion de pendientes.	211
Ventajas é inconvenientes que provienen de la disminucion del radio de las curvas en los ferro-carriles.	Id.
Consecuencias finales de la discusion sobre el radio de las curvas.	212
Indicacion de otras soluciones empleadas para facilitar la ejecucion de los ferro-carriles.	Id.
Estaciones.	213
Explotacion.	Id.
Latitud que debe admitirse en la velocidad reglamentaria de los trenes.	214
Reduccion, en ciertos casos, de trenes, y supresion del servicio de noche.	Id.
Irregularidades en el transporte de mercancías.	215
Gastos de inspeccion de los caminos de hierro.	Id.
Conveniencia de eximir á las compañías del abono de gastos de inspeccion.	Id.
Defectos que se notan en la organizacion actual de las inspecciones.	216
Carácter de las modificaciones que pueden adoptarse en este servicio.	Id.
Consideraciones acerca de la supresion del impuesto del 10 por 100 sobre el producto de viajeros.	217
Mejoras en algunos detalles del material móvil.	Id.

ARTÍCULO SEGUNDO.

MODIFICACIONES QUE DEPENDEN PRINCIPALMENTE DE LAS COMPAÑÍAS.	218
Fusion de las compañías.	Id.
Consideraciones generales sobre este particular.	Id.
Ventajas é inconvenientes de las fusiones de las líneas en general.	219
Aplicacion de las consideraciones que preceden á la red española.	Id.
Tarifas.	220
Influencia favorable que ejercería la rebaja de tarifas de transportes.—Discusion general.	Id.
Pruebas que resultan de la comparacion general con otros países.	221
Comparacion de las tarifas de transporte de los ferro-carriles españoles con las francesas.	222
Resultados ventajosos obtenidos en los países donde se han planteado las rebajas.	Id.
Consejos de Administracion.	223
Inconvenientes que acompañan á su organizacion actual.	Id.
Reformas que pudieran adoptarse.	224
Personal de las compañías.	Id.

CAPÍTULO QUINTO.

	págs.
Exámen de otras medidas dependientes del Gobierno, que pueden facilitar el desarrollo del tráfico y la ejecucion de nuevas líneas férreas.	227
Justificacion de la forma adoptada para la análisis de diversos puntos.	Id.
Principio fundamental que debe regular la accion del Gobierno, al tratar de promover el tráfico en España.	Id.
Orden de preferencia entre los ferro-carriles que completan el plan y las vias secundarias que han de aumentar las actuales.	Id.
Desproporcion entre las longitudes construidas de ferro-carriles y de carreteras.	228
Efectos desfavorables de la falta de vias ordinarias.	230
Marcha que podia seguirse para facilitar el desarrollo de los tramways y carreteras.	231
Tramways.	Id.
Carreteras.	232
Conveniencia de promover su ejecucion por las localidades interesadas.	Id.
Modificaciones en el sistema de expropiacion de los terrenos ocupados por las carreteras.	233
Necesidad de dedicar los recursos especiales que permita el estado del Tesoro á la construccion de carreteras.	234
Los recursos dedicados á la construccion de vias ordinarias constituyen un auxilio para las compañías de ferro-carriles.	Id.
Reduccion de las dimensiones de las carreteras.	Id.
Reforma de los planes de las carreteras del Estado y de las provinciales.	235
Principios generales que podrán guiar en la modificacion de los planes de carreteras.	236

CAPÍTULO SEXTO.

Marcha que deberá seguirse en la realizacion del plan de ferro-carriles.	237
Carácter de las líneas incluidas en el plan y de las no aceptadas, relativamente á la accion del Gobierno.	Id.
Líneas propuestas para su inclusion en el plan.	Id.
Líneas recomendadas.	238
Líneas desechadas.	Id.
El plan no tiene carácter prohibitivo para las líneas desechadas.	239
Modo de incluir una nueva línea en el plan.	240
Plazo en el que deberán concederse las líneas del plan.	241
Caducidad de las líneas concedidas.	242

CAPÍTULO SÉPTIMO.

Subvenciones.	243
Objeto de este capítulo.	Id.
Discusion de la conveniencia de subvencionar las líneas incluidas en el plan.	Id.
Principios que determinan la naturaleza de la subvencion.	247
Subvencion que se propone.	249
Casos en que convendria prescindir del remate.	250

CAPÍTULO OCTAVO.

Clasificacion de las líneas propuestas para completar el plan general de ferro-carriles.	251
Dificultad de hacer la clasificacion.	Id.
Latitud que debe reservarse al Gobierno tocante á la clasificacion de las líneas.	252
Principios que pueden guiar en la determinacion del orden de preferencia de las líneas.	253

PROYECTO DE LEY.

	<u>págs.</u>
Preámbulo	333
Líneas mineras.	Id.
Economías que, sin perjuicio del servicio, pueden introducirse en la construcción y explotación de los ferro-carriles.	256
Economías cuya realización depende principalmente del Gobierno.	Id.
Economías cuya realización depende principalmente de las Compañías.	257
Conveniencia de fomentar el desarrollo de vías ordinarias; medios de conseguirlo, y modificaciones que deben introducirse en los planes de carreteras.	258
Marcha que deberá seguirse en la realización del plan de ferro-carriles.	259
Subvenciones.	Id.
Proyecto de ley.	260

ÍNDICE DEL TOMO SEGUNDO.

PARTE TERCERA.

Dictámen de la Comision sobre las diferentes líneas pedidas en la informacion abierta con motivo del plan.

	PÁGS.
Índice de las líneas que se solicitan en la informacion y han sido discutidas por la Comision especial.	III

Red del Norte.

Zona en que ejerce directamente su accion.	1
Objeto.	Id.
Estado actual.	Id.
Línea de Segovia.	2
Empalme del ferro carril de Santander con el ramal de Irun.	5
Línea de Palencia á Peñafiel ó la Roa, en la de Valladolid á Almazan.	Id.
Líneas destinadas al servicio de las cuencas carboníferas del Pisuerga y del Carrion.	Id.
Línea de union del ferro-carril de Santander con el ramal de Irun.	6
Línea de Santander, por Bilbao, á Zumárraga, Tolosa ó San Sebastian, en el ramal de Irun.	7
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.	8
Línea de enlace de los ramales de Irun y Bilbao.	Id.
Línea de Vitoria á Elorrio, en la de Bilbao á Zumárraga, y de Urgoiti, en la misma línea, á Guernica.	Id.
Resúmen de las líneas que se proponen en esta red.	Id.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Zona en que más directamente ejerce su accion.	9
Objeto.	Id.
Estado actual.	Id.
Línea de Soria.	10
Líneas de Ricla á Castejon ó Tudela.	12
Líneas de Sigüenza á Setiles, por Molina, y de Soria á Vinuesa.	Id.
Línea desde la de Zaragoza á Escatron, al Mediterráneo.	Id.
Líneas de Tardienta á la de Zaragoza á Pamplona; Huesca á Pamplona; Murillo, en la línea de Huesca á Canfranc, á Pamplona.	13
Línea de Lérida á Mequinenza.	14
Línea de Lérida á la de Zaragoza á Escatron.	Id.
Modificaciones de la línea de Zaragoza á Barcelona.	Id.
Ramales de la línea de Zaragoza á Barcelona.	Id.

	págs.
Ramales de la línea de Lérida á Tarragona.	18
Línea del Pirineo Central.	16
Línea de Tárrega, Cervera ó Calaf á Igualada.	18
Barcelona, por Villanueva y Geltrú, á Tarragona.	Id.
Ramal de Villanueva y Geltrú á Villafranca del Panadés ó sus inmediaciones, en la línea de Barcelona á Tarragona.	Id.
Modificaciones de la línea de Barcelona á Perpignan.	19
Ramales de la línea de Barcelona á Perpignan.	20
Ramales que parten de la línea de Granollers á San Juan de las Abadesas.	Id.
Líneas de la Zaida, Escatron ó Caspe á las minas de Utrillas y Gargallo.	Id.
Línea de Tremp, por Balaguer, Tamarite, Barbastro, Huesca, Ayerbe y Sos, á Tafalla.	21
Línea de Segovia, por los partidos de Sepúlveda y Riaza, al tronco del Nordeste.	Id.
Línea del Duero y sus prolongaciones.	Id.
Ramal de la línea del Duero.	23
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.	Id.
Líneas de Pamplona á Bayona, Irun, San Sebastian ó Pasages.	Id.
Resúmen de las líneas que se proponen en esta red.	27

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

Zona en que más directamente ejerce su accion.	29
Objeto.	Id.
Estado actual.	Id.
Línea de Cuenca al Mediterráneo.	30
Línea de union de la propuesta de Madrid á Valencia, á la ya construida entre los mismos puntos.	33
Ramal á Teruel.	34
Ramal de Aldaya ó Torrente á Liria.	Id.
Línea de Valencia, por Gandia y el litoral, á Alicante.	Id.
Enlace de las líneas de Alicante y de Cartagena.	Id.
Ramales de las líneas de Alicante, Valencia y Cartagena, y de la de Novelda á Murcia.	36
Línea de Toledo ó Castillejo, por Mora, á Ciudad Real ó á empalmar con la de Madrid á Alicante.	37
Enlace de las redes del Este y del Nordeste.	Id.
Resúmen de las líneas que se proponen en esta red.	38

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Zona en que directamente ejerce su accion.	39
Objeto.	Id.
Estado actual.	Id.
Línea para servir á Jaen y Almeria.	40
Ramales de Palma del Rio, en la línea de Alcázar á Cádiz, por Ecija, 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.	42
Línea de Sevilla, por Huelva, á la frontera de Portugal.	43
Ramales de Jerez ó el Puerto de Santa María á Sanlúcar de Barrameda.	44
Línea de Cádiz (San Fernando), por Algeciras y Málaga, á Almeria.	Id.
Línea de Puente Genil ó sus inmediaciones, en la línea de Córdoba á Málaga, á la de Mártos.	45
Línea de Granada, por Motril, á Calahonda.	46
Línea de Osuna á la de Córdoba á Málaga.	Id.
Línea de la Serranía de Ronda.	47
Línea de Huelva á la de Mérida á Sevilla.	Id.

	Págs.
Líneas de Huelva á Faro; Moguer á San Juan del Puerto.	Id.
Línea de Manzanares, por San Juan de Alcaraz, á Albacete.	Id.
Línea de Albacete, por San Juan de Alcaraz y la Loma de Úbeda, á Linares ó Javalquinto.	48
Ramal de Vadollano, ú otro punto del tronco principal, á las minas de Linares.	Id.
Líneas de Murcia, por Lorca y Zújar, siguiendo el valle del Guadiana Menor, á Linares, Javalquinto ó Menjíbar.	49
Murcia, por Lorca y Guadix, á Granada.	Id.
Líneas de Calasparra, en la de Albacete á Cartagena, por Caravaca y Lorca, á Granada, Linares, Javalquinto ó Menjíbar.	50
Línea de Lorca á Águilas.	Id.
Modificaciones en el tronco principal del Mediodía.	Id.
Resumen de las líneas que se proponen en esta red.	Id.

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

Zona en que más directamente ejerce su accion.	51
Objeto.	Id.
Estado actual.	Id.
Línea directa de Madrid á Lisboa.	52
Línea de Torrijos ó Talavera á Toledo.	53
Línea de Ávila á Talavera.	54
Enlace de la red del Oeste con la del Norte.	Id.
Línea de Torrejoncillo, en la de Malpartida á Cáceres, por Coria y Moraleja, á la de Oporto.	56
Línea de la de Salamanca á Zamora, á la frontera de Portugal.	Id.
Línea de Cáceres, por Trujillo, á Logrosan.	58
Líneas de Badajoz á Almendralejo ó Fregenal y de los Santos á la frontera de Portugal.	59
Línea de Belmez á Fuente del Arco, en la de Mérida á Sevilla.	Id.
Observaciones sobre la línea de Mérida á Sevilla.	Id.
Resumen de las líneas que se proponen en esta red.	60

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.

Zona en que más directamente ejerce su accion.	61
Objeto.	Id.
Estado actual.	Id.
Línea del tronco principal á Orense.	62
Ramal á Rivadeo.	64
Ramal al Ferrol.	65
Línea de la Coruña á Santiago.	66
Línea de Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Padron ó al Carril.	67
Línea de Tuy á Valencia (Portugal).	68
Líneas de Ponferrada, en el tronco principal, por Cangas de Tineo, Pravia y Avilés, á Oviedo; Villafranca del Bierzo 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.	69
Líneas de Mieres, en la de Leon á Gijon, á Sama de Langreo; Sama de Langreo á Labiana.	71
Línea de Alar del Rey, por Carrion de los Condes, á Villada, en el tronco principal.	72
Líneas de Zamora al tronco principal del Noroeste.	Id.
Líneas de Valladolid, por Rioseco, á Leon; Valladolid, por Rioseco y Benavente, á Astorga; Medina del Campo, por Tordesillas, Villalpando y Benavente, á Astorga.	74
Línea de Zamora á Orense, por las Portillas.	Id.

	PÁGS.
Ramales de la línea anterior.	75
Línea de Rivadeo, por la costa, á Santander, Bilbao y Zumárraga.	Id.
Modificaciones al trazado del tronco principal del Noroeste.	76
Resúmen de las líneas que se proponen en esta red.	Id.

RESÚMENES.

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.	77
Red del Norte.	Id.
Red del Nordeste, y su enlace con la del Norte.	Id.
Red del Este, y su enlace con la del Nordeste.	Id.
Red del Mediodía, y su enlace con la del Este.	78
Red del Oeste, y su enlace con las del Mediodía y Norte.	Id.
Red del Noroeste, y su enlace con las del Norte y Oeste.	Id.
Resúmen por redes.	79
Resúmen de todas las líneas.	Id.

PARTE CUARTA.

Documentos oficiales sobre el plan, estados y cartas.

Disposiciones oficiales relativas á la formacion del plan general de ferro-carriles.	83
I. Ley concediendo al Gobierno un crédito de dos millones de reales para completar los estudios de los ferro-carriles que, con los existentes, han de formar la red general, y disponiendo se forme y presente á las Cortes el correspondiente proyecto de ley, determinando cuáles han de construirse, su orden de preferencia, períodos en que hayan de ejecutarse, y subvenciones que han de satisfacerse con dicho objeto.	Id.
II. Real orden aprobando el reglamento para la ejecucion de la ley anterior.	84
III. Circular á las autoridades, corporaciones, ingenieros y particulares para que informen sobre el ante-proyecto del plan general de ferro-carriles. Interrogatorio para la informacion que se cita en la circular anterior.	85
IV. Órdenes de la Direccion General de Obras Públicas, trasladando la Real orden é interrogatorio anterior.	87
V. Circular prorogando el plazo señalado por la Real orden de 1.º de Agosto para la presentacion de los expedientes relativos á la informacion abierta con motivo del plan general de ferro-carriles.	88
VI. Real orden 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 anteproyecto.	89
VII. Real decreto, creando la Comision especial que ha de formar el proyecto del plan general de ferro-carriles.	90
VIII. Real decreto, admitiendo la dimision que del cargo de vocal secretario hace D. Gabriel Rodriguez, y nombrando para sustituirle á D. Eusebio Page.	91
IX. 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.	Id.
X. Orden de la Direccion General de Obras Públicas, remitiendo á la Comision especial los expedientes de las provincias de Madrid y Oviedo.	92

	págs.
XI. Orden de la Direccion General de Obras Públicas, remitiendo á la Comision especial los expedientes de las provincias de Guipúzcoa y Vizcaya.	92
XII. 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.	93
XIII. 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.	94
Relacion detallada de los documentos que se han recibido por esta Comision, referentes al plan general de ferro-carriles.	93
Informes remitidos por los gobernadores.	Id.
Proyectos é informes varios enviados directamente á la Direccion General de Obras Públicas.	118

ESTADOS.

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.º de Enero de 1866.	121
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.º de Enero de 1866.	129
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.º de Enero de 1865.	139
Número 4. Estado de los ferro-carriles españoles, y su distribucion entre las diferentes compañías y sociedades, en 1.º de Enero de 1866, segun el orden de importancia de éstas.	149
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 interes sobre este valor, de las obligaciones emitidas hasta 1.º de Enero de 1865.	157
Número 6. Estado del coste de los ferro-carriles que se hallaban explotados por compañías en 1.º de Enero de 1865, y de los productos y gastos de los mismos durante el año de 1864.	167
Número 7. Estado 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.	171
Número 8. Estado de las líneas que forman actualmente la red de ferro-carriles, y de las propuestas para completarla.	177
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.	185
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.	191
Número 11. Estado que manifiesta, para cada provincia, la longitud construida y en construccion de carreteras de primero, segundo y tercer orden, por miriámetro cuadrado, por cada 10.000 habitantes y por cada 10.000 escudos de contribucion.	195
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.	199
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 la distancia 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.	205
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.	249
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 situación de las demás, respecto á la red general de la Península.	273
Número 16. Estado que manifiesta las líneas del plan general de ferro-carriles, que satisfarán los intereses internacionales.	283
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, según las concesiones hasta ahora hechas, y las que se proponen en el plan general.	289
Número 18. Estado que manifiesta la población, superficie y gastos generales de diferentes naciones de Europa en 1864, así como la marcha y situación de los ferro-carriles abiertos al público hasta las épocas que se expresan.	293
Número 19. Estado que manifiesta el coste, producto y gastos de explotación de los ferro-carriles, en diferentes naciones de Europa, en el año de 1863, con la estadística comparada de los elementos de su explotación.	297
Número 20. Estado que manifiesta la densidad de la población de varias naciones de Europa, los gastos generales y la longitud de ferro-carriles construidos, referidos á la superficie y á la población.	301

FIN DE LOS ÍNDICES.

MEMORIA

PRESENTADA AL GOBIERNO

POR LA COMISION ESPECIAL

ENCARGADA DE PROPONER

EL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

TOMO I.

PARTES I Y II.

MADRID,

IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA,
calle del Duque de Osuna, número 5.

1867

PARTE I.

HISTORIA DE LOS FERRO-CARRILES DE ESPAÑA.

CAPÍTULO PRIMERO.

DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL SOBRE FERRO-CARRILES.—CONCESIONES PARA LA CONSTRUCCION DE ÉSTOS.—ESTUDIOS.—FERRO-CARRILES EXPLOTADOS.

Las varias cuestiones á que este capítulo se refiere han sido extensa y lúcidamente consideradas en las *Memorias sobre el estado de las Obras Públicas en España*, presentadas en diferentes épocas, desde el año 1856, al Ministro de Fomento por la Direccion general del ramo. Estos trabajos y los numerosos cuadros que la Comision acompaña, servirán de base á la misma para bosquejar la historia de las concesiones de las líneas que forman la red actual; estudio que, como es natural, ha tenido que hacer para el buen cumplimiento de su cometido.

Bases
de este estudio.

La gran importancia de los ferro-carriles sólo data desde 1829, en que fué inventada la caldera tubular para las locomotoras, por Márcos Seguin, segun los franceses, y por Jorge Stephenson, segun los ingleses, abriéndose al público en 15 de Setiembre de 1830 la línea de Liverpool á Manchester, primera en que se aplicó tan poderoso medio de trasporte, y primera tambien destinada al movimiento de viajeros. Hasta esa época, en efecto, las vias férreas habian estado limitadas casi exclusivamente al trasporte de carbones y al servicio de grandes establecimientos industriales.

Origen
de los ferro-carriles.

No es el objeto de la Comision seguir paso á paso los perfeccionamientos introducidos en los ferro-carriles, bajo el punto de vista técnico, ni el vasto desarrollo que su ejecucion ha adquirido en los países civilizados; sólo le cumple examinar esta última cuestion en lo relativo á España, habiendo únicamente recordado la fecha que se deja consignada, por ser ya harto notable en la historia general de los ferro-carriles, para que sobre ella pudiera guardarse silencio.

La primera concesion hecha en nuestro país se otorgó en 1830, y para mayor claridad, en los apuntes históricos que se van á señalar, se ha juzgado conveniente dividir los treinta y cinco años que han trascurrido desde entonces hasta fin de 1865, en cuatro períodos principales. El primero comprenderá

Períodos
en que se dividirá
la historia
de las vias férreas
de España.

desde 1830 á fin de 1844, en que se acordaron las primeras disposiciones de carácter general sobre este ramo; el segundo desde 1845 hasta 3 de Diciembre de 1851, en que se varió completamente el sistema, dando una gran iniciativa al Gobierno y admitiendo la ejecucion por contrata de algunas líneas; el tercero desde la propia fecha hasta fin de 1855, en que fué sancionada la ley de ferro-carriles vigente; y el cuarto desde 1856, época en que empezó á aplicarse la ley de 1855, hasta fin de 1865, en cuyo intervalo se ha seguido, con ligeras variantes, el mismo sistema, respecto á los ferro-carriles de interés general.

PRIMER PERIODO.—De 1830 á 1844 (1).

Concesiones hasta
1842.

Nada realmente se hizo en este período. La primera concesion, pedida en 1829 y alcanzada en 28 de Marzo de 1830, por D. Marcelino Calero Portocarrero, para el ferro-carril de Jerez al Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar, cedida en 1834 á D. Francisco Fario, caducó en 1838, despues de varias prórogas, sin que se hubiera conseguido organizar una compañía. Idéntico fin tuvo la concesion del ferro-carril de Tarragona á Reus, hecha en 1833 al mismo Fario, sin que se registren en los archivos oficiales más concesiones que las dos precedentes hasta el año de 1843.

No es extraño que tuvieran tan poca acogida, durante este período, en nuestro país las empresas de ferro-carriles. Al adquirir estas vias la gran importancia que como instrumento industrial poseen, España no se encontraba en la situacion que requieren los intereses materiales para tomar notable desenvolvimiento. Pobre el país de inteligencia y de capitales, y abandonadas, por consiguiente, las obras públicas en los últimos años del reinado de Fernando VII, no era, indudablemente, época á propósito para que adquiriesen incremento los siete años de sangrienta lucha que en España se sostuvo para consolidar el trono de Doña Isabel II. La ilustracion aumentó, sin embargo, en este interregno; mejoraron todos los ramos de la instruccion pública y, como era natural, terminada la guerra y repuestos algun tanto los ánimos de los vaivenes y trastornos ocasionados por las discordias civiles, volvió á retoñar la aficion á esta clase de empresas.

Nuevas concesiones
al terminar
la guerra civil.

En 23 de Agosto de 1843 fué autorizado D. José María Roca, por el Gobierno provisional, para ejecutar un camino de hierro desde Barcelona á

(1) Casi todo lo que en la historia de los tres primeros periodos se dice, está tomado de la *Memo-
ria de Obras Públicas* dada á luz en 1856.

Mataró, y en Abril de 1844 se otorgó á D. Pedro de Lara la concesion del de Madrid á Aranjuez, facultando á la misma empresa, por Real orden de 20 de Agosto del propio año, para hacer los trabajos preparatorios para la construccion de un ferro-carril de Aranjuez á Alicante.

Hasta aquí la Administracion habia procedido á tientos en las concesiones de vias férreas, lo cual, por otra parte, no tenia gran importancia, atendiendo á lo insignificantes, en número y extension, de los caminos concedidos. Pero ya á fines de 1844 se solicitó por Mr. Jackeau una concesion mucho más vasta: la del ferro-carril de Madrid á Cádiz; la peticion fué pasada por el Gobierno á la Direccion general de Caminos, mandándole al mismo tiempo que indicára la forma y bases generales con que podian otorgarse en lo sucesivo esta clase de concesiones.

La Direccion de Caminos redactó entónces un formulario para las concesiones, un pliego de condiciones generales y un modelo de tarifa. Presentados estos documentos á Mr. Jackeau y á D. Ricardo Keily, que habia tambien pedido otra concesion desde Avilés á Leon, fueron aceptados por los peticionarios, con ligerísimas modificaciones, y aprobados por la Superioridad, otorgándose por Reales órdenes de 31 de Diciembre de 1844, y con arreglo á las condiciones generales aceptadas, las concesiones que Jackeau y Keily habian solicitado. Aquí debe empezar, en rigor, el segundo período de la historia de nuestras líneas férreas.

Primeras disposiciones sobre ferro-carriles.

Todas las concesiones hechas en este período caducaron posteriormente, si se exceptúa la del camino de Barcelona á Mataró, la cual, por Real orden de 16 de Marzo de 1847, se declaró definitiva y ejecutoria, á consecuencia de haber presentado la Compañía todos los documentos requeridos por la disposicion de Diciembre de 1844. Pero precisamente en virtud de esta circunstancia, la concesion efectiva debe referirse al año 1847, no habiendo producido resultado, por lo tanto, ninguna de las autorizaciones de que se ha hecho mérito, por más que correspondiesen á la no insignificante longitud de unos 1,300 kilómetros (1).

Resultado de las concesiones hechas en este primer período.

SEGUNDO PERIODO.—De 1845 á 3 de Diciembre de 1851.

El espíritu de las medidas adoptadas en Diciembre de 1844, que son las que dan origen al segundo período de la historia de nuestros ferro-carriles, es lo primero que debe darse á conocer.

Espíritu y examen de las medidas adoptadas.

La Real orden en cuestion establecia que las propuestas para obtener una

(1) Véase la *Memoria de Obras Públicas* correspondiente al año 1856. Apéndice núm. 45.

concesion debian estar suscritas á nombre de la Compañía que hubiese de suministrar los fondos, acreditando ésta que se habian comprometido sus socios á satisfacer las tres cuartas partes del capital necesario, y haber depositado la décima parte de su valor, ú otra cantidad designada por el Gobierno, en el Banco de San Fernando ó en el de Isabel II. Las propuestas tenian que ir acompañadas además de los planos, perfiles, memoria descriptiva, presupuesto de establecimiento y explotacion, y cálculo de los productos, á fin de poder apreciar con bastante exactitud las condiciones del camino.

Las concesiones definitivas debian hacerse con sujecion al pliego de condiciones generales y al modelo de tarifa aprobados en la misma fecha, y á las condiciones particulares que se determinasen para cada caso, relativas á los artículos indeterminados de las generales, á las cuotas de tarifa y á las facultades, gracias y privilegios que se juzgase conveniente otorgar á las empresas.

El pliego de condiciones generales y las otras bases propuestas por la Direccion de Caminos eran excelentes; habíanse redactado despues de un detenido estudio de la legislacion de los demás países y de la naturaleza económica y técnica de esta clase de obras. No se admitian las concesiones provisionales, que, como se ha visto en lo sucesivo, han sido de los principales obstáculos para el desenvolvimiento de los ferro-carriles; se adoptaba una anchura de via uniforme para toda la monarquía, fijando la dimension de seis piés entre los bordes interiores de las barras, cuyas ventajas ha confirmado despues la experiencia; se establecian condiciones técnicas referentes, á las pendientes, que no habian de pasar de 1 por 100; á las curvas, cuyo mínimo radio admisible sería 1,000 piés; á los pasos superiores, inferiores y de nivel, á los puentes, á los subterráneos, etc.; se fijaban las obligaciones de la empresa en la ejecucion, conservacion y explotacion del camino, las reglas que habian de observarse en la cobranza de los precios de tarifa, los períodos de revision de éstos y los casos de caducidad; se dejaba á las empresas libertad suficiente, sin permitirles que utilizáran el ferro-carril de modo que llegasen á monopolizar el transporte é impedir que se establecieran otras empresas; por medio del máximo de tarifa, se limitaba el abuso que, en perjuicio público, pudieran cometer, elevándolas demasiado; estaban tenidos en cuenta, por fin, todos los progresos, toda la experiencia adquirida hasta entónces y las ideas generalmente acreditadas en los países que se consideraban como más ilustrados y adelantados en estas materias.

En dichas bases generales se dejaban indeterminadas, para fijarlas despues en cada caso particular, la duracion del usufructo; las cuotas de tarifa, y la época de su primera revision; el beneficio máximo que se permitia disfrutar á la empresa; el primer plazo en que el Gobierno tendria derecho de adqui-

rir la propiedad del camino, derecho que subsistiría después al fin de cada período de cinco años, y otras muchas circunstancias.

Si el Gobierno hubiese admitido, sin modificación alguna, la propuesta de la Dirección, es más que probable que no se habrían pedido tantas concesiones como después se pidieron; pero es seguro también que las otorgadas habrían dado resultados más completos.

Modificación introducida por el Gobierno en la propuesta de la Dirección de Caminos.

El Gobierno, con el aumento de un solo artículo al formulario propuesto por la Dirección de Caminos para las concesiones, inutilizó todas las buenas condiciones de la legislación general que se proponía, abriendo incautamente la puerta al ágio y dirigiendo los capitales, no á una especulación lenta y segura, como es en general la de los ferro-carriles, cuando se estudian bien los negocios, sino á las especulaciones rápidas é improductivas para el país, pudiendo asegurarse que la mayor parte de las peticiones iban sólo en busca de una prima.

Es tan importante la modificación hecha por el Gobierno, que bien merece transcribirse íntegro el artículo 3.º de la Real orden de 31 de Diciembre de 1844. Decía así:

« Cuando el suscriptor ó suscritores de las propuestas de caminos de hierro sean sujetos de conocido arraigo, y ofrezcan además las garantías que el Gobierno estime suficientes, se les concederá un término, de doce á diez y ocho meses, para que puedan presentar los documentos y llenar las formalidades que expresan las disposiciones precedentes, con la autorización necesaria para obtener los datos precitados; *reservándoles* entre tanto la preferencia sobre otras propuestas que se refieran al mismo camino. »

En este artículo está el origen de las concesiones provisionales que se solicitaron sin medida, porque ninguna obligación imponían al peticionario, que adquiría un derecho sobre la concesión del ferro-carril durante el plazo fijado, dentro del cual podía hacer la ley al que tratase de llevar formalmente á cabo la línea en cuestión, y exigirle una prima sin haber hecho otros sacrificios que el del papel sellado en que extendió la petición y el de tener en depósito una corta suma, que se le devolvía cuando la concesión caducaba. Aun este depósito no se exigió en un principio, llegándose á otorgar concesiones sin este requisito, y dándose siempre un plazo para constituir el depósito, durante el cual podía suceder lo que se ha indicado.

Concesiones.

Y prueba hasta la evidencia que el artículo transcrito despertó el ágio y alejó á los capitales que formalmente se hubieran propuesto dedicarse á los ferro-cariles, la multitud de concesiones que en los años de 1845 y 1846 se pidieron y otorgaron. Todas las líneas que se pueden soñar en España, hasta caminos de hierro vecinales, se solicitaron en ese período. ¿Dónde había fundamentos racionales para ese frenesí? ¿Eran nuestros capitales bastantes para la

realizacion de la red inmensa que se proyectaba? ¿Se puede creer que hubiera en España elementos de riqueza superiores á los de Inglaterra y los Estados Unidos, las naciones más adelantadas en ferro-carriles, que en las épocas de mayor entusiasmo por estas vias de comunicacion, en las épocas en que la excesiva aplicacion de capitales á las obras públicas produjo, ó contribuyó por lo ménos grandemente, á producir terribles crisis industriales, no hicieron tantas concesiones como las que en nuestro país se otorgaron en la epoca citada? Algo contribuiria en España la excitacion que entónces habia para la formacion de sociedades anónimas; pero en su mayor parte las peticiones que se hicieron de líneas no tenian por objeto construir ferro-carriles.

No se presentará aquí la lista de las concesiones pedidas en los años de 1845 y 1846; bastando decir, en comprobacion de lo consignado, que se otorgó en ese intervalo la construccion de veinte y una líneas, cuyo total desarrollo puede calcularse en cerca de 6,700 kilómetros (1); debe, sin embargo, advertirse que alguno que otro camino, como el de Madrid á Barcelona, fué concedido dos veces en el plazo que se examina, por caducidad de las primeras concesiones, pero en cambio, pasaron de treinta las que se solicitaron en la misma época, sin que llegase á recaer resolucion sobre ellas.

Concesiones hechas
en los
años 1845 y 1846,
que han producido
resultado.

Como no podia ménos de suceder, la fabulosa red quedó en las colecciones legislativas, caducando sucesivamente casi todas las concesiones; sólo dieron resultado la del ferro-carril de Madrid á Aranjuez, otorgada á D. José de Salamanca, por Real orden de 6 de Abril de 1845; la del camino de Sama de Langreo á Gijon, que obtuvo, en el propio año, D. Vicente Bertran de Lis, pero que no tuvo carácter definitivo hasta 16 de Marzo de 1847, y la de Madrid á Valencia, otorgada, en 12 de Julio de 1845, á D. P. B. Volney, y reducida, en 13 de Diciembre de 1850, al trayecto comprendido entre Játiva y el Grao. A los caminos indicados, sólo hay que añadir, de los correspondientes al primer período, el de Barcelona á Mataró, que, como se ha dicho, otorgada la concesion provisional en 1844, tomó carácter definitivo en 1847.

Marasmo
que sucedió
á aquella época.

A la excitacion febril de los años 1845 y 1846, sucedió el marasmo más completo, como era natural, porque la exageracion en un sentido produce siempre una reaccion en el contrario; así es que en el año 1847 no se hizo más que declarar subsistentes y autorizar las concesiones de los ferro-carriles de Mataró y Sama de Langreo. Aconteció con los caminos de hierro lo que acontecia en la misma época, y por causas semejantes, con las sociedades anónimas.

Nuevas medidas.

Hacia el fin del año 1846, ya se comprendió que el camino que se seguia era equivocado, y se dispuso, por Real orden de 26 de Noviembre, que la

(1) Véase la *Memoria de Obras públicas* del año 1856. Apéndice núm. 45.

Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos examinase que medidas legislativas convendría adoptar para acelerar la realización de los caminos de hierro, teniendo en consideración nuestras particulares circunstancias y los medios y recursos que podía el Estado aplicar para este objeto.

Poco después, por Real orden de 16 de Febrero de 1847, se nombró una comisión con el mismo objeto, presidida por el Sr. Marqués de Miraflores (1), la cual evacuó su informe en Abril del mismo año, proponiendo que se asegurara á las empresas un interés mínimo de 4 por 100 y el 1 por 100 de amortización, opinando uno de sus individuos que el interés asegurado fuera el 6 por 100, comprendiendo la amortización.

En Diciembre del mismo año presentó la Junta Consultiva el proyecto de ley que se le había encargado, fundado en la Real orden y condiciones generales de 1844; proyecto que sirvió de base al que presentó el Sr. Bravo Murillo, ministro de Comercio, Instrucción y Obras públicas, en 24 de Febrero de 1848, á la aprobación de las Cortes, siendo ésta la primera disposición legislativa que se ha propuesto en España sobre caminos de hierro.

En este proyecto de ley se proponía asegurar á las empresas un interés mínimo, que en ningún caso podría pasar del 6 por 100; se señalaban otras gracias y exenciones generales que disfrutaban las demás obras; se eximía de toda contribución, directa ó indirecta, á los capitales que se emplearan en los ferro-carriles; se marcaban las bases de las subastas, en caso de que las hubiera, previniendo que fuera la licitación sobre la duración del usufructo; se mandaba al Gobierno proceder desde luego, por su cuenta, á los estudios de cuatro líneas de ferro-carril, que partiendo de Madrid, fueran á terminar respectivamente en Francia, Portugal, Cádiz y uno de los puertos del Mediterráneo, más próximos á la Corte; cerrándose, por último, por este proyecto, la puerta á las concesiones provisionales.

No llegó á discutirse en el Parlamento, continuando el estado de marasmo en que habían caído las cuestiones de ferro-cariles, sin que se otorgara concesión alguna en todo el año de 1848, á lo cual contribuiría también el estado político de Europa en aquella época.

En 1849 empezó á variar el aspecto de las cosas.

La empresa de Langreo, animada por la propuesta hecha por el Gobierno para dar subvenciones á las empresas, y apoyada por la opinión pública, que, en vista de los tristes resultados que habían dado hasta entonces las concesiones, creía que no eran posibles en España los caminos de hierro si el Gobierno no apoyaba su construcción con los fondos del Tesoro, reclamó una

Proyecto de ley
de
Bravo Murillo.

Nuevo movimiento
en 1849.

(1) La comisión la componían el Marqués de Miraflores, D. Manuel de Mazarredo, D. José de Salamanca, D. Pascual Madoz, D. Fermín Gonzalo Morón, D. Juan Subercase y D. José Higinio de Arche.

subvencion, que le fué otorgada por ley de 12 de Marzo de 1849. Esta subvencion, la primera concedida en nuestro país, consistia en 6 por 100 á los capitales invertidos y que se invirtieran durante la construccion; cuyo subsidio fué reemplazado posteriormente, en virtud de la ley de 6 de Julio de 1855, por un auxilio de 410.000 escudos en metálico.

En 13 de Mayo de 1849 se hizo de nuevo tambien la concesion del ferrocarril de Alar del Rey á Santander, que, otorgada en 1845, habia caducado; pero no se confirmó la concesion definitiva hasta 19 de Diciembre de 1851, que se otorgó por medio de un Real decreto.

Proyecto
de
Seijas Lozano.

A principios de 1850 (10 de Enero) presentóse á las Córtes un nuevo proyecto de ley de ferro-carriles, por el Ministro Sr. Seijas Lozano. En este proyecto se dividian los ferro-carriles en líneas de servicio general y particular, y aquellas en caminos de primero, segundo y tercer orden, segun su importancia; se establecian algunas condiciones de arte; se exigia una ley especial para la construccion de un ferro-carril por cuenta del Estado ó para la concesion á una empresa, cuando éste tomára acciones, diera subvencion ó garantizase interés á los capitales invertidos, bastando un Real decreto en los demás casos; se autorizaba al Gobierno para que concediera á las empresas que, á la promulgacion de la ley, tuvieran líneas en construccion, la garantía de un interés que no podria pasar del 6 por 100, destinándose una unidad de ese interés para la amortizacion del capital; no difiriendo sustancialmente, en las demás cláusulas, del proyecto de ley del Sr. Bravo Murillo.

Ley provisional
de 20 de Febrero
de 1850,
y auxilios
concedidos en virtud
de la misma.

Para el exámen y aprobacion de esta ley se abrió por la comision del Congreso una informacion parlamentaria, á la que concurrió todo cuanto habia en España de notable en conocimientos industriales, estratégicos y técnicos; é ínterin se llevaba á cabo la informacion votóse una ley provisional, en 20 de Febrero del mismo año, autorizando al Gobierno para conceder á las empresas un interés mínimo de 6 por 100, mas 1 por 100 de amortizacion, con la condicion, entre otras, de que las compañías quedasen sujetas á lo que la ley general de ferro-carriles dispusiera. Pero la ley definitiva no llegó á hacerse, siendo por entónces inútil la amplia informacion publicada por el Congreso.

Entre tanto fueron pidiendo algunas nuevas concesiones y acudiendo las empresas á solicitar el auxilio que, por la ley provisional, estaba autorizado para darles el Gobierno, que otorgó la garantía de interés (además de al camino de Sama de Langreo, que la obtuvo en 1849) al de Madrid á Aranjuez, por Real orden de 30 de Abril de 1850; al de Játiva al Grao de Valencia, que concedido, conforme se ha indicado, en 13 de Diciembre de 1850, recibió la misma garantía por Real orden de 23 de Enero de 1852; al de Madrid á Irun,

cuya concesion, hecha en 16 de Agosto de 1845, se anuló diez años despues, pero que obtuvo tambien la misma gracia que los ferro-carriles citados, por Real decreto de 6 de Agosto de 1851; y al de Alar á Santander, en 10 de Setiembre de 1851, cuya concesion se otorgó en 1849, pero que se considerará como correspondiente al 19 de Diciembre de 1851, época en que se confirmó, segun se verá más adelante.

Durante los años de 1850 y 1851 se concedieron tambien sin subvencion algunos caminos : en 20 de Julio de 1850, el de Barcelona á Granollers; en 16 de Agosto del propio año, el de Jerez al Trocadero; y en 30 de Setiembre de 1851, el de Reus á Tarragona, ninguno de los cuales llegaba á tener 30 kilómetros de desarrollo. Sólo se citan las concesiones que posteriormente han producido efecto, pues alargaria bastante este escrito el hacer mencion de todas las que han ido caducando.

Antes de continuar conviene decir dos palabras respecto á lo que el Gobierno habia hecho en la parte de estudios de ferro-carriles.

Hasta 6 de Agosto de 1851 se habia limitado la administracion á examinar y otorgar las concesiones, sin tomar la iniciativa ni hacer estudios en ninguna de las líneas que se habian concedido. En 6 de Agosto de 1851 una Real orden mandó completar el estudio de la línea del Mediterráneo, señalada como principal en el proyecto de ley, que en el año 1848 habia sometido á las Córtes el Sr. Bravo Murillo. En explotacion estaba ya la parte de Madrid á Aranjuez, y aceptada para la de Aranjuez á Almansa una proposicion presentada por D. José de Salamanca, en 21 de Junio del mismo año 51, para construir toda la línea hasta Alicante por 30 millones de escudos : faltaba, pues, acordar cuál habia de ser el puerto del Mediterráneo en que terminase la línea principal, y á esta necesidad acudió la Real orden citada, mandando estudiar las líneas indispensables para resolver la competencia entre los puertos de Valencia, Alicante y Cartagena. Termináronse los estudios correspondientes y fuéronse concediendo todas ellas en el orden que en su lugar se dirá.

Volviendo á la ejecucion de los ferro-carriles, se hará notar el cambio que en la opinion pública iban teniendo las ideas desde principios de 1851, porque este cambio tuvo seguramente gran parte en la adopcion del sistema que caracterizó al tercer período.

Despues de la reaccion y del marasmo que siguió á la fiebre de peticiones y concesiones de los años 1845 y 1846, empezó á renacer la aficion á esta clase de empresas, volviéndose á generalizar la idea de la conveniencia, de la necesidad más bien, de dotar á nuestro país de ferro-carriles.

Una variante habia, sin embargo, en esta opinion : así como en los años 1845 y 1846 se creia comunmente que bastaba el interés particular para llevarlos

Concesiones
sin subvencion
hechas en los años
1850 y 1851.

Estudios.

Cambio
que experimentó
desde 1851
la opinion pública
sobre ferro-carriles.

á cabo, en 1851 se creia todo lo contrario; que era imposible que se hicieran sin la iniciativa del Gobierno y sin grandes auxilios del Estado. Esta opinion, si bien tampoco exacta, se aproximaba mucho más á la verdad que la primera, porque no habia, ni hay todavía ahora en España, tráfico suficiente, en gran parte de las comarcas, para cubrir los intereses de los inmensos capitales que absorben estas obras, y ménos aun, por consiguiente, los de las enormes sumas que en ellas se han invertido. Llevóse, quizás, demasiado lejos, subvencionando, como se ha visto, gran número de líneas, sin considerar que los recursos del Estado, reducidos por desgracia, debian dedicarse sólo á aquellas que, además de un interés comercial, tuvieran un interés nacional; que además de satisfacer las necesidades de la industria, satisficieran las grandes necesidades políticas y administrativas de la nacion.

Estas líneas eran pocas y habian sido indicadas en el proyecto de ley del Sr. Bravo Murillo. Una á Francia; otra á Portugal, que contribuyera á estrechar los lazos que, por interés de los dos pueblos de la Península Ibérica, no hubieran debido aflojarse nunca; una al Mediterráneo, y otra á Cádiz, que es el puerto que sostiene relaciones más activas con nuestras posesiones de Ultramar. A estas líneas, caso de creerse conveniente la adopcion del sistema indicado, debió dedicar exclusivamente su atencion el Gobierno, auxiliándolas con todos sus recursos; pero auxiliándolas despues de un exámen detenido, despues de un razonado estudio de las condiciones de su trazado técnico-económico, para no aplicar una cantidad considerable allí donde bastaba una pequeña; para no comprometer los fondos públicos en negocios de resultados problemáticos; para no despertar de nuevo la inmoralidad y el ágio, que acometiendo demasiadas empresas, sin intencion verdadera de llevarlas á cabo, con el objeto de realizar ganancias considerables é inmediatas, habian de ser un obstáculo para los progresos de este ramo, como lo son siempre para todos los progresos industriales.

Nuevas solicitudes de las empresas y propuesta de Salamanca.

Dominando ya en la opinion las ideas mencionadas, las empresas, seguras de no ser rechazadas en sus pretensiones, comenzaron de nuevo á solicitar concesiones y contratas de ferro-carriles, reclamando, por lo general, subvenciones y auxilios más ó ménos crecidos.

Ya se ha dicho que D. José de Salamanca habia propuesto al Gobierno construir, por cuenta del Estado, una línea desde Aranjuez á Alicante por la cantidad alzada de 30 millones de escudos, pagaderos en títulos del 3 por 100, al tipo de 40 por 100. No habia estudios de esta línea; no habia dato alguno acerca de su coste y de su tráfico probable, y sin embargo, el Gobierno aceptó la proposicion, por orden de 27 de Junio de 1851, limitándola al trayecto de Aranjuez á Almansa, por una cantidad proporcional y con la reserva de someterla á la aprobacion de las Córtes.

Así lo hizo, en efecto, con esta proposicion y con otras relativas á varios caminos. Nombrada una Comision de Diputados, propuso ésta, en 21 de Julio de 1851, que las líneas de Aranjuez á Almansa y de Madrid á Irun se construyeran por cuenta del Estado, pagando su importe en títulos del 3 por 100, al tipo de 40 por 100, y que á la de Alar á Santander se la auxiliase con el subsidio de 5 millones efectivos de escudos, tambien en treses, al mismo tipo. Cerrada la legislatura sin que las Córtes hubieran aprobado las disposiciones propuestas por la comision de su seno, el Gobierno, no estando autorizado para plantearlas, se limitó á otorgar á las empresas de Madrid á Irun y de Alar á Santander la garantía de interés, por Reales decretos de 6 de Agosto y 10 de Setiembre respectivamente, segun se deja señalado.

Así las cosas, abrióse la nueva legislatura, y convertido el Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas en Ministerio de Fomento, entró á ocuparlo el Sr. Reinoso, que llevó á las Córtes, en 3 de Diciembre de 1851, un nuevo proyecto de ley de ferro-carriles, el tercero que se presentaba. Este proyecto, que hace época en la historia de los ferro-carriles españoles, habrá de examinarse con alguna detencion al reseñar el siguiente período, que comienza en la última fecha citada.

En esta segunda época se solicitaron innumerables líneas; pero de todas las concesiones hechas en el largo período que comprende, sólo han producido resultado las de las siguientes :

Proyecto de ley
de Reinoso.

Resúmen
de las
concesiones hechas
en este 2.º período
que han producido
resultado.

Madrid á Aranjuez.	Concedida en 1845.
Barcelona á Mataró.	} Id. en 1847.
Sama de Langreo á Gijon.	
Barcelona á Granollers.	} Id. en 1850.
Jerez al Trocadero.	
Játiva al Grao.	} Id. en 1851.
Reus á Tarragona.	

Todas las demás caducaron, si se exceptúa la correspondiente al ferro-carril de Alar á Santander, que no se incluye en la relacion que precede, porque su concesion no se confirmó hasta el 19 de Diciembre de 1851, fecha que corresponde ya al tercer período.

En el que ahora se examina se otorgaron, pues, 244 kilómetros 678 metros (1), que se distribuyen entre los diferentes años, del modo que se expresa á continuacion :

(1) Véase para las distancias parciales el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

Años.	Kilómetros.
1845.	48,340
1847.	66,799
1850.	116,440
1851 (hasta 3 de Diciembre). . .	13,099
TOTAL.	<u>244,678</u>

Todos los ferro-carriles concedidos en este período se otorgaron con subvención del Estado, excepto los de Barcelona á Mataró, Barcelona á Granollers, y Reus á Tarragona, que miden entre los tres un desarrollo de 70 kilómetros 831 metros.

Para terminar lo que á esta época se refiere, conviene decir que de los caminos concedidos, sólo se explotaban dos al finalizar aquella, y por cierto dos de bien escasa longitud: el de Barcelona á Mataró, abierto al público el 28 de Octubre de 1848, de 28,257 metros de desarrollo, y el de Madrid á Aranjuez, inaugurado el 10 de Febrero de 1851, que mide 48,340 metros; formando ambos una longitud total explotada de 76 kilómetros y 597 metros.

TERCER PERIODO.—De 3 de Diciembre de 1851 á fines de 1855.

Proyecto de ley
de Reinoso.

El proyecto de ley presentado á las Cortes en 3 de Diciembre de 1851, por el Ministro D. Mariano Miguel de Reinoso, estaba precedido de un largo preámbulo, que se ocupaba en examinar: 1.º Si era conveniente para la nación el construir un sistema de vías férreas. 2.º Supuesta la conveniencia, qué direcciones determinarían la traza más beneficiosa del plan. Y 3.º Dada la conveniencia y calculada en globo, cuando ménos, la dirección, qué medios económicos deberían plantearse para realizar la red. El pensamiento político-administrativo del Gobierno consistía en fijar el centro del sistema en la capital de la monarquía, suponer una zona interior, más ó ménos próxima por partes al centro ó á la circunferencia, pero dentro de la cual se suponía que quedaban comprendidos los centros de producción; y admitir, por último, otra zona limitada exteriormente por el perímetro del reino, y dentro de la cual nacerían las corrientes del movimiento de importación y morirían las del de exportación, ligándose respectivamente desde la circunferencia al centro ó viceversa, por los radios que partiesen desde el centro político y acabáran en los de producción.

Se desenvolvía el sistema en dos órdenes de líneas, denominadas de pri-

mera y segunda clase. Eran las primeras, las que partiendo de Madrid, debían dirigirse á los centros de produccion de Andalucía, Castilla, Mancha y Aragon; y las segundas, las que fuesen desde la línea de Andalucía al mar y á la frontera portuguesa; desde la de Castilla, á Galicia, al Océano y Francia; desde la de la Mancha al Mediterráneo, y desde la línea de Aragon á Cataluña y Navarra. En cuanto á la direccion facultativa de estas líneas, la dejaba el proyecto de ley á la decision de la ciencia; fijando solo que los caminos tendrian una sola via, cuya anchura sería de 1^m,44, dimension adoptada en casi todas las líneas de Europa.

La mayor sencillez posible en las construcciones debia caracterizar al sistema; prescindiendo de todo lujo que no estuviese completamente justificado por las buenas condiciones de solidez de las obras.

En cuanto al sistema de ejecucion, en el preámbulo se reconocia que todos eran buenos; dejar al interés particular las líneas que éste pudiera realizar con sus recursos; acometer con los del Estado aquellas para que es impotente el interés particular; reunir ambos agentes allí donde cada uno de ellos no es bastante, y asociados son poderosos para lograr el fin. Para aplicar estos principios á España, comenzaba el Ministro por sentar que el coste de los ferro-carriles en nuestro país estaba muy por encima de los capitales particulares; que no se podia ignorar que tambien lo estaba sobre la posibilidad del Estado; y que no era ménos cierta la conveniencia de que nuestros capitales, grandes, pequeños ó medianos, se reserváran todo lo posible para emplearlos en el fomento de otros ramos de produccion. La consecuencia forzosa que de tal situacion deducia, era que el Estado debia ejercer la principal accion, por medio del crédito.

Reconociase tambien que no era posible acometer de una vez la construccion de todas las líneas, y proponíase que hubiera un período de dos años entre la concesion de una á otra.

Se declaraba que formaban parte del sistema las concesiones, ya otorgadas, de Valencia á Játiva, de Cádiz á Jerez, de Madrid á Irun, por Castilla; de Alar á Santander, de Madrid á Aranjuez, de Alar á Valladolid y de Búrgos á Alar, siendo optativo en los concesionarios de estas líneas el conservar sus concesiones, ó modificarlas en los términos establecidos por el proyecto de ley, sujetándose á sus condiciones. Se autorizaba, al propio tiempo, al Gobierno para que costeara por cuenta del Estado, ó abonára un tanto convenido con las empresas respectivas, por la reforma de las vias ya construidas con mayores dimensiones que las que el proyecto asignaba para el sistema general.

Facultábase al Gobierno para aplicar á la construccion de las líneas y ramales el sistema económico más conveniente en cada caso, á saber: ó el de

subsidios á las empresas constructoras, ó el de una subvencion al rédito y amortizacion de los capitales, ó el de construccion por cuenta del Estado, ó la combinacion de que fuesen susceptibles estos sistemas entre sí. El interés asegurado no podria exceder en ningun caso del 6 por 100, más 1 por 100 de amortizacion de los capitales realmente invertidos.

Quedaba tambien autorizado el Gobierno para crear y emitir acciones de ferro-carriles, que devengarian como máximo el interés indicado, considerándose como hipoteca para las mismas, la responsabilidad general del Estado, los productos de los caminos de hierro y la suscripcion voluntaria que hiciesen las provincias, por medio de sus diputaciones.

Combatiase el sistema de concesiones provisionales, estableciéndose que la única y definitiva se otorgaria prévia licitacion pública, y prévia tambien la publicacion de los planos y presupuestos, y de los anuncios de subasta, con seis meses, al ménos, de anticipacion en el reino y en el extranjero. La concesion se otorgaria al mejor postor, mediante un depósito en metálico en el Banco Español de San Fernando, que variaria de un 3 á un 6 por 100 del importe de las obras, segun que éste fuese mayor ó menor, y con arreglo á la escala que en el proyecto se fijaba.

Por último, además de várias otras disposiciones ménos importantes, se modificaba algun tanto la legislacion de las sociedades anónimas para la ejecucion de ferro-carriles.

Se ha insistido bastante en la exposicion de este proyecto de ley, porque, á pesar de que no llegó á ser examinado ni aprobado por el poder legislativo, se siguieron despues las prescripciones que establecia en varios particulares.

Exámen
del proyecto.

El plan que habia propuesto el Sr. Reinoso era semejante al adoptado en Bélgica, pero abarcaba demasiado para nuestros recursos y no estaba convenientemente desenvuelto, porque se carecia de los datos necesarios para ello. Además, es una cosa probada ya, que no suelen dar tan buenos resultados como á primera vista parece, esas vastas concesiones, esa absorcion tan considerable del interés privado en la accion del Estado, que en la mayor parte de los casos es ménos apto y ménos ilustrado que aquel para conocer dónde las condiciones industriales necesitan las nuevas vias de comunicacion, y pueden dar resultados desde luego. El Gobierno debia, cuando más, como se ha indicado ya, ocuparse en promover la ejecucion de las vias de alta importancia nacional, y esto huyendo todo lo posible del sistema de construccion directa, y siempre de la explotacion por cuenta propia.

Pero, tal como era el plan, todavia no hubiera dado los lastimosos resultados que dió luego, si se hubieran cumplido todas sus prescripciones. Esto no se verificó, como se verá, reanudando el curso de esta reseña.

Contratos hechos.

Al proyecto de ley del Sr. Reinoso le cupo la misma suerte que á los que

le precedieron; no se discutió, porque fué suspendida la legislatura. Sin embargo, el Gobierno se creyó autorizado para plantearlo, y á pocos dias de presentado, por Real decreto de 19 de Diciembre de 1851, se contrató la construcción del ferro-carril de Aranjuez á Almansa, por cuenta del Estado, con D. José de Salamanca, en la cantidad de 22 millones de escudos, pagaderos en acciones de ferro-carriles, con la condicion de someter el contrato á una subasta pública. Igualmente, por otro Real decreto de idéntica fecha, se confirmó la concesion de la línea de Alar del Rey á Santander, auxiliándola el Gobierno con un subsidio de 6 millones de escudos, abonables tambien en acciones de la misma especie.

Por otro Real decreto de 28 de Enero de 1852, se ordenó el estudio de las líneas de ferro-carriles de Castilla, Aragon y Andalucía, tomando respectivamente como puntos extremos á Valladolid, Zaragoza y Córdoba, disponiéndose asimismo, que se completára el estudio de la línea de Almansa. Continuando la ejecucion del sistema que se habia propuesto el Gobierno, se mandaron estudiar igualmente, en 30 del citado mes y en 26 de Febrero inmediato, las líneas de Sabero y Orbó á Alar del Rey, y de Salamanca á Arévalo, ocupándose en todos estos estudios diez y siete ingenieros del cuerpo de Caminos, Canales y Puertos.

Continuando el año 1852, cedieron los concesionarios de la línea de Madrid á Irun, la parte de Madrid al Ebro á D. José de Salamanca, otorgándose á aquellos, por Real decreto de 4 de Julio, la concesion definitiva de la seccion comprendida entre el Ebro é Irun, por Miranda. El Estado contrató con Salamanca la construcción del trayecto de Madrid al Ebro, á razon de 68.189 escudos 567 milésimas el kilómetro (3.800.000 Rvn. la legua) desde Madrid á Búrgos, y 80.750 escudos 804 milésimas el kilómetro (4.500.000 Rvn. por legua) desde Búrgos á Miranda, sin incluir los túneles.

Al mismo tiempo, el Gobierno habia entrado en negociaciones con la empresa de Madrid á Aranjuez para comprarle el camino, lo que se verificó por Real decreto de 13 de Agosto, contra el dictámen del Consejo Real, á quien se habia consultado, por la suma de 6.020.000 escudos (tasacion aprobada por la Junta y Direccion de Caminos), pagaderos, por todo su valor nominal, mitad en acciones de carreteras, y mitad en acciones de ferro-carri-les. Arrendóse á la vez con Salamanca la explotacion del camino por un período de cinco años, en la suma de 150.000 escudos anuales, con la condicion de que el arrendatario costeara todos los gastos de conservacion y reparacion.

Tambien se contrató: 1.º Por Real decreto de 14 de Setiembre de 1852, con D. Martin Larios, la construcción, por cuenta del Estado, de una línea

Estudios.

Nuevos
contratos y compra
del
camino de Aranjuez.

que desde Málaga se dirigiese, por Antequera, á empalmar en el punto más conveniente con la de Córdoba á Sevilla (1), debiéndose adjudicar el camino, seis meses despues de comenzadas las obras, al mejor postor, en pública licitacion, bajo el tipo de 71.778 escudos 492 milésimas por kilómetro (4.000.000 de Rvn. por legua), pagaderos en obligaciones de ferro-carriles. 2.º Por Reales decretos de 28 de Mayo y 21 de Noviembre de 1852, la ejecucion, tambien por cuenta del Estado, de un camino desde Alcázar de San Juan á Ciudad-Real, por Manzanares y Almagro (2), debiendo servir para base de la subasta la segunda proposicion presentada en 24 de Octubre, por D. Antonio Álvarez, que se comprometia á construirlo por la cantidad de 46.656 escudos 20 milésimas por kilómetro (2.600.000 Rvn. por legua), y adjudicarse al mejor postor en pública licitacion, que se celebraria seis meses despues de aprobados los planos. Y 3.º Por Real decreto de 28 de Agosto, la construccion, asimismo á costa del Gobierno, de un ferro-carril de Jerez de la Frontera á Sevilla, sirviendo de tipo la tercera proposicion presentada por D. Rafael Sanchez Mendoza, que se comprometia á ejecutarlo por la suma de 61.011 escudos 718 milésimas por kilómetro (3.400.000 Rvn. por legua); debiéndose verificar la licitacion seis meses despues de aprobados los planos, y estipulándose que el concesionario construiria tambien la seccion de Cádiz á Jerez, si la empresa entónces autorizada para ello cediese sus derechos á Sanchez Mendoza, por convenio mutuo.

Otras concesiones

Además de estos contratos, se otorgaron definitivamente, tambien en 1852, las concesiones de Almansa á Játiva (Real decreto de 26 de Agosto) y de Almansa á Alicante (Real decreto de 4 de Setiembre), ambas con el interés de 6 por 100 durante la construccion; la de Barcelona á Zaragoza (Real decreto de 27 de Noviembre) con el mismo subsidio, más el 1 por 100 de amortizacion; y sin subvencion del Estado, las de Mataró á Arenys de Mar, Martorell á Barcelona (21 de Julio y 14 de Setiembre) y alguna otra.

Errores cometidos.

Como se ve por lo que precede, el Gobierno no sólo se habia creído autorizado para plantear el sistema del proyecto de ley de 1851, sino que no lo habia interpretado bien. Además de adquirir caminos de hierro construidos; además de contratar la construccion de otros; además de emitir valores que no debian crearse con arreglo á la Constitucion del Estado y á la ley de Contabilidad general de Hacienda pública; además de otorgar á los concesionarios várias franquicias y privilegios, como la exencion de derechos de aduanas y portazgos para el material, que no podian haberse otorgado

(1) Posteriormente se aprobó que el punto de empalme fuese Almodóvar del Río.

(2) Posteriormente se aprobó el proyecto de esta línea, que partiendo de Socuéllamos, se dirigia á Ciudad-Real, por Tomelloso, Argamasilla, Manzanares, Daimiel, Almagro y Miguel-Turra.

sin una ley; además de autorizar por sí la venta de propios para los ferro-carriles, olvidaba las condiciones que él mismo se había impuesto, haciendo una porción de concesiones y contratas, sin observar el plazo prefijado entre una y otra; otorgaba las primeras sin proyectos, sin depósito, sin formalidad de ninguna especie; hacia los contratos á tanto por legua, sin dato alguno, y abría así un vasto campo á especuladores, á quienes les sobraba osadía, pero les faltaban los principales medios para llevar á cabo estas obras, recursos pecuniarios ó crédito. La subasta, que había de verificarse después de los contratos, principiada ya la ejecución de la línea, constituía una garantía ilusoria; dando en parte construida la obra, obligando á un desembolso instantáneo considerable, estando pendientes aprecio de obras y materiales, y teniendo asegurada los primitivos contratistas una pingüe ganancia, y además el derecho de tanteo, no podía haber igualdad entre los licitadores, ni por consiguiente verdadera subasta.

Así continuaron las cosas hasta principios de 1853. Pero eran ya tales entonces las reclamaciones de la opinión pública contra el sistema seguido, que el Gobierno no pudo menos de atender á ellas, remitiendo, por Real decreto de 29 de Abril, todos los expedientes de ferro-carriles á informe del Consejo Real en pleno.

Informe
pedido y evacuado
por
el Consejo Real.

Informó éste con la ilustración y energía que correspondía á tan alto Cuerpo, haciendo ver en sus dictámenes las ilegalidades y falta de forma cometidas, y proponiendo la manera de subsanarlas por medio de la anulacion de los contratos, allí donde no había intereses creados; por medio de modificaciones más ó menos esenciales, donde la anulacion hubiera producido grandes perjuicios, é insistiendo siempre en que, para conseguir de un modo radical la extirpacion de los males creados, era de absoluta necesidad someter el asunto á las Cortes, regularizando de una vez y de un modo legal la anómala marcha que se venía siguiendo.

No fué ésta, sin embargo, la opinión del Gobierno, que, por Real decreto de 7 de Agosto de 1853, ratificó todas las concesiones y confirmaciones para la construcción de ferro-carriles, que deberían llevarse á cabo conforme á las prescripciones acordadas y condiciones estipuladas en los mismos Reales decretos ú órdenes de su concesion.

Resolucion
del Gobierno.

Por el propio Real decretó se dispuso que no se otorgáran en lo sucesivo concesiones sino en conformidad con la ley de 20 de Febrero de 1850, y previa aprobacion de los planos y presupuestos correspondientes, ni se hiciera adjudicacion alguna sino en pública subasta. Mandóse también establecer dos inspecciones, una facultativa y otra administrativa, en los caminos que disfrutáran auxilios del Estado, y formular un proyecto de ley general que pu-

diera ser presentado á las Córtes en la primera legislatura, tomando por base la informacion parlamentaria de 1850.

A pesar de este Real decreto, en 31 de Octubre del mismo año, volvió á resolverse de Real orden la construccion, por cuenta del Estado, del ferrocarril del Norte, dividido en cuatro secciones, á saber: de Madrid á Valladolid, de Valladolid á Búrgos, por Palencia; de Búrgos á Bilbao y de Bilbao á Irun. Esta disposicion infringia el Real decreto de 7 de Agosto, puesto que, considerándose caducados todos los contratos y concesiones hechas anteriormente para esta línea, debia mirarse como un camino nuevo, de los que no podia el Gobierno conceder ni contratar hasta que se regularizase la legislacion de ferro-carriles.

Proyecto
de Collantes.

Abrióse la nueva legislatura, y presentóse por el Ministro de Fomento, señor Collantes, el proyecto de ley general de ferro-carriles, en 16 de Noviembre de 1853. Se clasificaban los ferro-carriles en líneas de primero, segundo y tercer orden, perteneciendo á la primera categoría las líneas que, partiendo de Madrid, fuesen á terminar respectivamente en Irun, la frontera de Portugal, Barcelona, Cádiz, Cartagena, y además otra que, del litoral de Galicia, fuese á empalmar en Palencia con el camino del Norte; se incluian entre las de segundo orden todas las vias férreas que terminasen en capitales de provincia ó puertos de ambos mares, empalmando con cualquiera de los caminos generales; á la tercera clase pertenecerian todos los ferro-carriles que no fuesen de las dos primeras.

Establecíase que los ferro-carriles serian contruidos por el Estado ó por empresas particulares, concediendo á éstas el usufructo por cierto tiempo, y si no bastase, otros subsidios en compensacion de la industria y del capital de los empresarios. En uno ú otro caso la concesion se haria por un Real decreto, exigiéndose á las Compañías, para obtenerla, la presentacion de los correspondientes documentos facultativos y de una tarifa de derechos máximos, y acreditar que contaban con las dos terceras partes del capital necesario para la ejecucion, y que habian impuesto en la Caja de Depósitos el 5 por 100 del importe del camino.

Se autorizaba al Gobierno para conceder á las empresas que construyesen los ferro-carriles de primera y de segunda clase una garantía del interés de 7 por 100, que no podria otorgarse por un plazo que excediera de treinta y cuatro años.

Fijábase que no se adjudicaria definitivamente ningun camino subvencionado, sin prévia subasta, anunciada con seis meses de anticipacion, y que versaria sobre el total de la cantidad que habia de gozar intereses.

Finalmente, y prescindiendo de las disposiciones de ménos importancia, se proponia que el ancho de la via fuese de 1^m,67 (seis piés castellanos).

Este proyecto de ley de ferro-carriles, el cuarto que en España se presentaba, corrió la misma suerte que los tres anteriores; no fué discutido en el Parlamento. Contribuyó á ello una circunstancia notable de carácter político, que merece recordarse. La oposicion del Senado habia presentado en la anterior legislatura un proyecto de ley de ferro-carriles, en la que se establecia que la concesion de cualquiera linea férrea que, inmediata ó mediatamente, gravase los intereses del Estado ó de las provincias sería objeto de una ley especial, y que las concesiones de ferro-carriles en construccion, y que, con arreglo á la ley de 20 de Febrero de 1850, estaban sujetas á la general, que debia promulgarse, serian cada una de ellas objeto de otra ley especial, á cuyo fin el Gobierno presentaria á las Córtes los correspondientes proyectos de ley.

La proposicion no pudo ser votada por haberse suspendido las sesiones, si bien comenzó su discusion. Por consiguiente, conforme á lo prevenido en el reglamento del Senado, se nombró, al principiarse la legislatura de 1853 á 1854, una comision para que diera su dictámen sobre el mismo proyecto (1). Desempeñó su cometido, informando, en 24 de Noviembre de 1853, que, en su concepto, procedia la adopcion pura y simple de las medidas que se acaban de reseñar.

Mientras tanto el Gobierno habia leído en el Congreso, el 16 de Noviembre, segun se deja indicado, un proyecto de ley general, de lo cual dió cuenta al Senado el Presidente del Consejo de Ministros, Sr. Conde de San Luis, en comunicacion de 22 del mismo mes, en la que manifestaba la conveniencia de que la alta Cámara tuviese á bien suspender la discusion del proyecto de ley en que se ocupaba desde la última legislatura. Nombróse una comision para que informára sobre la comunicacion del Gobierno (2), habiendo propuesto la mayoría, en dictámen de 28 de Noviembre, que siguiera su curso el proyecto de ley pendiente. La minoría (3) opinó, por lo contrario, que el Senado, sin menoscabo de su prerogativa y en uso de sus facultades, podia acceder á la suspension solicitada por el Gobierno. Prolongóse la discusion sobre este asunto hasta el 9 de Diciembre; animadísimos fueron los debates, y muchos los oradores que en ellos tomaron parte, siendo el resultado final que se aprobára el dictámen de la mayoría, quedando, de consiguiente, derrotado el ministerio por 105 votos contra 69. Esta votacion

(1) Componian la Comision los senadores Duque de Sotomayor, D. Facundo Infante, D. José de la Concha, D. Antonio Guillermo Moreno, Conde de Torremarin, D. Joaquin Maria Lopez y D. Alejandro Olivan.

(2) Componian la Comision los senadores D. Serafin Estébanez Calderon, D. José de la Concha, Conde de Torremarin, D. Antonio Guillermo Moreno, D. Facundo Infante, Marqués de Cáceres y D. Joaquin Maria Lopez.

(3) Formaban la minoría de la Comision D. Serafin Estébanez Calderon y el Marqués de Cáceres.

fué tal vez la causa de que, por Real decreto del mismo 9, leído en los cuerpos colegisladores el 10, se suspendiesen las sesiones de las Córtes.

Concesiones hechas
en el
primer semestre
de 1854
y nuevas
medidas adoptadas.

En tal estado de cosas, y durante el primer semestre de 1854, hizo el Gobierno dos nuevas concesiones, las de los ferro-carriles de Belmez á Córdoba, y de Villasequilla á Toledo, que caducaron en el mismo año, y convirtió el subsidio de interés que disfrutaba la empresa de Almansa á Alicante (Real decreto de 24 de Marzo) en una subvencion directa de 1.500.000 escudos, pagaderos en acciones de ferro-carriles. Aprobóse tambien, por Real decreto de 14 de Junio, una instruccion general para los casos de interceptacion de comunicaciones y servidumbres vecinales por la construccion de ferro-carriles.

Primeros actos
de la Administracion
despues de la
revolucion de 1854.

Bastan los hechos que se dejan consignados para comprender la falta de orden que en estos años hubo en materia de caminos de hierro. Semejante situacion no podia subsistir, y en efecto, los acontecimientos de Julio de 1854 la hicieron cambiar completamente. Las primeras medidas sobre ferro-carriles de la nueva administracion fueron el nombramiento de dos comisiones, la una para que redactára un proyecto de ley general de ferro-carriles (1) y la otra para informar acerca de todos los expedientes de esta clase, que íntegros se le pasaron al efecto (2); ambas desompeñaron su cometido, y sus trabajos se remitieron en Diciembre á la deliberacion de las Córtes Constituyentes.

Ley general
de ferro-carriles
de 1855.

La ley general de ferro-carriles fué aprobada por las Córtes, despues de hacer algunas modificaciones en el proyecto presentado, y recibió la sancion régia en 3 de Junio de 1855. No se analizará aquí este documento, porque siendo el que caracteriza la marcha seguida en la cuarta y última época que se considerará en esta reseña, es natural que su exámen encabece las noticias relativas á ese período.

Resoluciones definitivas
sobre las antiguas
contratas y
concesiones.

Los trabajos de la comision encargada de emitir su dictámen sobre los expedientes de ferro-carriles, organizaron una serie de proyectos de ley, cuyos preámbulos, presentados al poder legislativo por el ejecutivo, hacian una historia cabal de los trámites por que cada concesion habia pasado. Una comision de las Córtes Constituyentes (3) volvió á examinar todos aquellos expe-

(1) Componian esta Comision, nombrada por Real decreto de 18 de Agosto de 1854, los Sres. Marqués del Duero, D. José García Otero, D. José Caveda, D. Tomás de Ibarrola, D. Eleuterio Oteo y D. Cipriano Segundo Montesino.

(2) Componian esta Comision, nombrada por Real decreto de 23 de Agosto, los Sres. D. Facundo Infante, D. José Caveda, D. Pedro Gomez de la Serna, D. Cipriano Segundo Montesino, D. Isidro Diaz Argüelles, D. José Subercase y D. Constantino de Ardanaz.

(3) Componíase esta Comision, que presentó y sostuvo en el Parlamento la discusion de veinte y dos proyectos de ley, de los diputados Sres. Marqués del Duero, D. Facundo Infante, D. Claudio Moyano, D. Juan N. de la Torre, D. Cipriano Segundo Montesino, D. Ruperto Navarro Zamorano y el Marqués de Perales.

dientes al extender su dictámen acerca de los proyectos referidos, y discutidos éstos, fueron sucesivamente aprobándose por las Cortes y sancionándose por S. M.; así se consiguió legalizar y regularizar las concesiones hechas, anular todos los contratos pendientes é introducir, en lo posible, el orden y la claridad en tan complicado ramo de la administracion pública. Este escrito se oscureceria demasiado si se tratase de extractar siquiera las razones en que se apoyaba la resolucion tomada respecto á cada línea ; pueden verse aquellas en los *Diarios de las sesiones de Cortes* correspondientes á la primera mitad del año 1855 y en el Apéndice núm. 60 á la *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España*, publicada el año de 1856. Para el objeto que esta Comision se propone, bastará indicar á continuacion las concesiones que se declararon subsistentes y las que se anularon, en virtud de las leyes de que se ha hecho mérito.

CONCESIONES QUE SE DECLARARON SUBSISTENTES.

Líneas.	Fecha de la Ley.	Observaciones.
Barcelona á Mataró.	9 Marzo 1855.	Sin subvencion del Estado.
Barcelona á Granollers.	Idem.	Idem.
Barcelona á Martorell.	Idem.	Idem.
Mataró á Arenys de Mar.	Idem.	Idem.
Tarragona á Reus.	Idem.	Idem.
Madrid á Almansa.	Idem.	Con la subvencion de 7.838.333 escudos 300 milésimas.
Alar á Santander.	Idem.	Con la garantía de interés de 7 por 100 para los capitales invertidos, siempre que no pasasen de 6 millones de escudos, y la subvencion directa de igual suma, pagadera en acciones de ferro-carriles.
Játiva al Grao.	22 Abril 1855.	Con la garantía de interés de 7 por 100.
Sevilla á Córdoba.	13 Mayo 1855.	Con la subvencion de 1.794 escudos 687 milésimas por kilómetro (5,000 duros por legua), por espacio de veinte años, pagadera por las provincias de Córdoba y Sevilla, á no ser que el ferro-carril de que se trata llegase á formar parte de una línea de primer orden, en cuyo caso el subsidio seria abonado por el Estado.
Almansa á Játiva.	Idem.	Con la subvencion de 2.090.859 escudos 200 milésimas.
Almansa á Alicante.	Idem.	Con la subvencion de 1.783.589 escudos 300 milésimas.

Líneas.	Fecha de la Ley.	Observaciones.
Jerez al Trocadero.	13 Mayo 1855.	Con una subvencion por kilómetro igual á la que resultase para el camino de Sevilla á Jerez, despues de verificada la subasta.
Barcelona á Zaragoza.	6 Julio 1855.	Con una subvencion igual á la tercera parte de su presupuesto total, no debiendo pasar el subsidio de 8 millones de escudos.
Sama de Langreo á Gijon.	} Idem.	Con la subvencion de 440.000 escudos.

CONTRATOS Y CONCESIONES ANULADOS.

Socuéllamos á Ciudad Real.	} 9 Marzo 1855.	Se autorizó al Gobierno, por la misma ley, para que concediese este camino á una empresa que lo concluyera por su cuenta, cediendo á la misma las obras hechas y materiales acopiados por los primitivos contratistas.
Aranjuez á Almansa.	Idem.	Este camino se concedió á D. José de Salamanca, con quien se tenía contratada la construccion, al mismo tiempo que se rescindió ésta.
Madrid á Irun.	13 Mayo 1855.	Se declaró caducada la concesion de esta línea, otorgada en 1845 á la Diputacion general de Vizcaya.
Almodóvar á Málaga. Sevilla á Jerez.	Idem. Idem.	Se autorizó al Gobierno, por la misma ley, para que concediera este camino á una empresa que lo construyera por su cuenta, cediendo á la misma las obras y materiales acopiados por el primitivo contratista, y abonándole una subvencion de 10.766 escudos 774 milésimas por kilómetro (600,006 reales por legua), así como tambien para otorgar en igual forma, pero sin subvencion del Estado, la concesion de un ferro-carril que, partiendo de los muelles de Cádiz, empalmase con la línea general.

Para la cabal inteligencia de lo que precede, sólo se añadirá que en las condiciones que acompañaban á la ley de 9 de Marzo de 1855, autorizando al Gobierno para otorgar á D. José de Salamanca la concesion del ferro-carril de Madrid á Almansa, se estipulaba, entre otras cosas : Primero, que el con-

cesionario entregaria al Gobierno la cantidad de 6.020.000 escudos, en que éste adquirió el camino de Madrid á Aranjuez ; segundo, que quedaba rescindido el contrato en virtud del cual debia construir Salamanca el trayecto de Aranjuez á Almansa, obligándose el mismo á devolver la suma de 11.150.000 escudos que, como contratista, habia recibido; y tercero, que el Estado auxiliase á la empresa concesionaria con la subvencion de 7.838.333 escudos y 300 milésimas, cantidad equivalente á la cuarta parte de los 6.020.000 escudos del trozo de línea de Madrid á Aranjuez, más la tercera de los 19 millones de escudos en que estaba contratada la construccion de la de Aranjuez á Almansa.

En los estados que acompañan á esta Memoria se considera como hecha en el año 1845 la concesion del ferro-carril de Madrid á Aranjuez, á pesar de que segun se ve, fué concedido definitivamente en 1855 y al mismo tiempo que el de Aranjuez á Almansa. La razon es muy sencilla: el camino se llevó á cabo en virtud de la primera concesion, y al sancionarse la ley de Mayo de 1855, hacia ya años que la via se explotaba.

Concesion nueva no se hizo ninguna en la segunda mitad del año 1854, ni en todo el siguiente; limitóse el Gobierno á señalar para el dia 31 de Marzo de 1856 la subasta de la línea de Sevilla á Jerez, y para el 20 de Febrero del mismo año la del camino de Valladolid á Búrgos, para cuya concesion, así como tambien para las de Madrid á Valladolid y de Búrgos al Ebro, estaba autorizado por la ley de 14 de Noviembre de 1855. Además, el Gobierno estaba autorizado por leyes de 9 de Marzo y 13 de Mayo de 1855, segun se ha dicho, para conceder las líneas de Socuéllamos á Ciudad Real, Sevilla á Jerez y de ésta á Cádiz.

Los estudios de ferro-carriles ordenados por la administracion adelantaron bastante en estos últimos años, y se otorgaron tambien cuarenta y tres concesiones á particulares para estudiar líneas de ferro-carriles por su cuenta, sin derecho á la concesion ni á indemnizacion de ninguna clase. De las cuarenta y tres autorizaciones correspondian seis al año 1853, nueve al 1854 y veinte y ocho al 1855, habiéndose presentado hasta 31 de Diciembre del último año cuatro estudios, correspondientes á otras tantas autorizaciones (1).

Aunque sin analizar ninguna, por no salirse de los límites que se ha impuesto, la Comision mencionará las principales disposiciones que sobre ferro-carriles se dictaron en la última parte de la época que se examina, además de las que ya se han citado.

Por Real orden de 12 de Julio de 1855 se nombró una comision, compuesta

Anuncios de subastas y autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de nuevas líneas.

Estudios.

Nuevas disposiciones generales tomadas en 1855.

(1) Véase la *Memoria de Obras Públicas* dada á luz el año 1856, Apéndice núm. 52.

de tres ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (1), para que redactáran los formularios á que deberian sujetarse los documentos que el Gobierno debia presentar á las Córtes con los proyectos de ley de concesion de ferro-carriles.

Por Real orden de 16 del mismo mes y año se aprobó una instruccion sobre el modo de practicar el amojonamiento y plano de los ferro-carriles concluidos, cuyo documento fué redactado por la Junta consultiva de Caminos.

Por Real decreto de 21 de Agosto de 1855 se mandó que las acciones de ferro-carriles se admitiesen por todo su valor nominal en las fianzas.

Por último, el 14 de Noviembre del mismo año recibió la sancion de S. M. la Reina una ley sobre policia de los ferro-carriles, cuyo proyecto fué presentado á las Córtes Constituyentes por el Ministro de Fomento, Sr. Alonso Martinez, en 18 de Junio anterior. Hasta aquella fecha sólo habia sobre la materia una Real orden de 14 de Setiembre de 1842, y un bando del Gobernador de la provincia de Madrid, D. Melchor Ordoñez, dictado en 17 de Julio de 1852, en el que se tomaban algunas medidas para evitar las desgracias en el ferro-carril de Aranjuez.

Resumen
de las
concesiones hechas
en este
tercer período,
que han producido
resultado.

Para terminar, es conveniente, siguiendo el sistema ya iniciado en el segundo período, recordar las concesiones hechas, en el que se examina, que han producido resultado, y los caminos que en la misma época se abrieron al público. Corresponden aquellas á las siguientes líneas :

Alar del Rey á Santander.	Concedida en Diciembre de 1851.
Mataró á Arenys de Mar.	} Idem en 1852.
Almansa á Játiva.	
Almansa á Alicante.	
Martorell á Barcelona.	
Zaragoza á Barcelona.	} Idem en 1853.
Córdoba á Sevilla.	
Aranjuez á Almansa.	Idem en 1855.

todas ellas con subvencion, excepto las de Mataró á Arenys de Mar y Martorell á Barcelona, que miden 38^h,306.

Los ferro-carriles referidos componen un desarrollo total de 1.154 kilómetros 459 metros (2), que se distribuyeron entre los diversos años del siguiente modo :

(1) Los tres ingenieros eran D. Pedro Celestino Espinosa, D. José Morer y D. José Echegaray.
(2) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

1851 (desde 3 de Diciembre).	137 ^k ,360
1852.	577,549
1853.	130,016
1855.	309,534
TOTAL.	<u>1.154^k,459</u>

Y como quiera que hasta 3 de Diciembre de 1851 se habian otorgado 244 kilómetros 678 metros, cuyas concesiones subsistan hoy, resulta que hasta fin de 1855 se concedieron 1.398 kilómetros 137 metros, que se hallen en este caso.

Los kilómetros abiertos al público en cada año fueron :

Ferro-carriles
explotados.

En 1852..	25 ^k ,452
1853..	115,933
1854..	114,454
1855..	142,504
TOTAL.	<u>398^k,343</u>

Las líneas ó trozos abiertos al público en cada año, y las fechas en que lo fueron, están consignadas en el estado núm. 2, que acompaña á esta Memoria, bastando decir aquí que en este período se terminaron por completo las líneas de Játiva al Grao y Barcelona á Granollers, y los trozos de Madrid á Albacete, Jerez al Puerto, Moncada á Sabadell, Barcelona á Molins de Rey y Vega á Gijon, correspondientes respectivamente á las concesiones de Madrid á Almansa, Jerez al Trocadero, Barcelona á Zaragoza, Barcelona á Martorell y Sama de Langreo á Gijon.

Al terminar esta época se explotaban, pues, 474 kilómetros 940 metros (76,597 en el primer período, y 398,343 en el segundo).

CUARTO PERIODO.—De 1856 á 1865.

Las concesiones hechas en este último período se han verificado con arreglo á la ley general de ferro-carriles, sancionada en Junio de 1855, en cuyo exámen forzosamente ha de entrarse.

Ley general
de ferro-carriles
de
3 de junio de 1855.

Ya se dijo que, por Real decreto de 18 de Agosto de 1854, fué nombrada una Comision que redactára un proyecto de ley general; desempeñó su cometido con gran celo, pues á pesar de lo complejo del asunto, remitió el resultado de sus trabajos al Ministerio de Fomento, en 28 de Setiembre del mismo año, precedido de una serie de observaciones, en que justificaba las

Proyecto
de la
comision especial.

resoluciones tomadas sobre algunos puntos controvertibles, de los cuales dependía el alcanzar ó no el objeto que se habia propuesto el Gobierno.

Natural es decir algo respecto á estos puntos, que en rigor caracterizan el proyecto de ley presentado por la Comision especial.

1.º *Líneas de servicio general.*—Dividíanse los ferro-carriles en líneas de servicio general y de servicio particular, pero no se determinaban desde luego las primeras, que por su importancia misma debian ejecutarse con preferencia á las demás. Fundábase la Comision para guardar esta reserva en que, si bien la conviccion general señalaba de antemano algunos caminos de hierro como indispensables, era conveniente que la ciencia confirmase las inspiraciones del buen sentido, y que los proyectos desarrollados y los datos estadísticos bien conocidos demostrasen, sin género de duda, la utilidad y el porvenir de esas obras. Se manifestaba, asimismo, que aunque la ley francesa de 11 de Junio de 1842 fijaba ya las líneas generales, determinándolas con sus propios nombres, esa designacion fué allí el resultado de grandes trabajos previos, de la demostracion científica de las construcciones, de la valuacion precisa de sus rendimientos.

2.º *Construcciones por cuenta del Estado.*—Se establecia en el proyecto que la construccion de las líneas de servicio general podria verificarse por el Gobierno, ó en su defecto, por particulares ó compañías. Pudiera parecer extraño, considerando el estado de las rentas públicas, las atenciones indispensables del presupuesto y la conducta observada por las naciones más adelantadas en civilizacion y cultura, que se admitiesen las construcciones por cuenta del Estado. La Comision, no obstante, las adoptaba, por la posibilidad de que hubiese algun camino necesario, indispensable tal vez para el Gobierno, y que, por circunstancias particulares, no se prestase á las combinaciones y cálculos de la especulacion particular. En semejantes casos la conveniencia pública exigiria del Estado el sacrificio de emprender las obras á sus expensas; sería empresario y ejecutor por necesidad, pero llenaria un deber exigido por el interés general, y cuyo cumplimiento acreceria gradualmente su fuerza y sus recursos.

3.º *Necesidad de una ley para otorgar cualquiera concesion.*—Esta declaracion que en el proyecto se consignaba, puede considerarse como su base fundamental. Reconocia la Comision que si la hubiese juzgado sólo con relacion á los principios generales y á la naturaleza de los poderes públicos; si sólo hubiese visto en ella una abstraccion independiente de los hechos, tal vez no la habria admitido, ó al ménos la hubiese presentado con ciertas modificaciones que la hicieran ménos absoluta y más aplicable á todos los casos posibles; pero contra estas y otras consideraciones, cualquiera que fuese su valor, estaban las lecciones de la experiencia, la fuerza de los hechos, los

recuerdos del abuso del poder, el escándalo de las contratas y de las concesiones, producto de la ignorancia ó de la malicia. Añádase que con tomar semejante medida, no se presentaba novedad alguna á los pueblos cultos; en Inglaterra, donde tan léjos se ha llevado el desarrollo de los intereses materiales, y cuyo suelo se halla cruzado de vias de hierro, son éstas siempre objeto de una ley.

4.º *Subvencion.* — La Comision establecia en su proyecto la subvencion como un medio eficaz de auxiliar directamente á las empresas concesionarias, pero no determinaba su naturaleza, fundándose en lo aventurado que seria fijarla de antemano, cuando sujeta á diversas combinaciones, ha de depender en gran manera, así de la índole misma de las concesiones, como de las circunstancias especiales de la época y del estado del erario público.

Comparaba la subvencion directa con la garantía de interés, deduciendo, en última análisis, y despues de luminosas consideraciones, que el segundo medio, aunque más gravoso que otro cualquiera, se acomoda mejor á la escasez de recursos y se hace posible aun cuando el Tesoro no disponga de considerables sumas, supliendo gradualmente el tiempo venidero la penuria del presente; la subvencion directa, por el contrario, supone cierto desahogo en el Tesoro, pero tiene las incontestables ventajas de no engañar con la vaguedad, permitiendo que los que la conceden y los que la reciben sepan desde luego á qué atenerse; de disminuir los sacrificios de la Compañía, que con ménos capital puede realizar sus proyectos; de que, sea cual fuese la conducta de los particulares, no pueda ésta refluir en mengua del Estado, pues deja completamente independientes los intereses de los concesionarios y de los pueblos; de que esta subvencion, por último, siendo una cantidad fija, puede procurarse en obras de arte, en una suma determinada, ó en acciones que la representen, y en las cuales se destine una unidad á la amortizacion sucesiva y gradual, circunscribiendo necesariamente el tiempo preciso de su circulacion.

Condenábanse, finalmente, los auxilios que el Gobierno puede prestar á las empresas, tomando parte en ellas como accionista. El Estado no especula, se decia, protege y promueve los intereses públicos; cuando descende de su alta posicion para ponerse á nivel de un accionista cualquiera, admite todas sus condiciones, contrae su responsabilidad, y la contrae enajenando su independencia y perdiendo aquel prestigio que necesita en el desempeño de sus elevadas funciones. Quien abarca de una sola mirada los intereses generales de una nacion entera y preside á sus destinos, nunca descenderá á las minuciosidades y mezquinos detalles de la especulacion privada, sin parecer pequeño, sin embarazarse con la direccion de negociaciones extrañas á su alta dignidad, sin perjudicar, tal vez, á la misma industria que se propone proteger.

5.° *Duracion de las concesiones.* — Apoyada en varias consideraciones, opinaba la Comision que debia ser temporal la concesion de los ferro-carriles. Citábase el ejemplo de Inglaterra, donde tanto abundan los grandes capitales, donde el espíritu de especulacion, adunado con el verdadero patriotismo, produjo las colosales empresas que admira el mundo entero, y que despues de admitir la perpetuidad de las concesiones, acabó por abandonarla; y si la perpetuidad produjo inconvenientes graves en un pueblo poderoso, fácil es comprender cuáles serian sus consecuencias entre nosotros, que, si ricos en primeras materias, somos pobres aun en los medios de utilizarlas. Ese sistema de concesiones supone grandes fortunas, el desarrollo del espíritu de asociacion y de empresas, la industria ya determinada y fija, fijos tambien los puntos productores, que de una manera estable determinan el tráfico y las comunicaciones constantes que le alimentan; supone, por otra parte, robustez y vida en las empresas; condiciones todas que está muy lejos de poseer España.

Otras varias razones aducia la Comision, pero no hay para qué detenerse más en este asunto, sobre el cual puede decirse que está unánime la opinion.

6.° *Informacion de utilidad pública.* — Expresábase en el proyecto de ley que las empresas ó particulares que solicitasen la construccion de un ferro-carril, deberian acompañar varios documentos facultativos y la tarifa de los precios máximos que debiesen exigirse por peaje y por transporte; pero además se prevenia que el Gobierno tendria que abrir una informacion que demostrase la utilidad del proyecto. Proponíase esta medida, con objeto de que ni el público ni el Gobierno procediesen equivocadamente al verificarse la declaracion de utilidad. Haciendo la informacion el poder ejecutivo, hay muchas más garantías de acierto, no sólo porque obra siempre con mayor imparcialidad que los propios interesados en la concesion, sino porque puede contar con numerosos medios, fuera del alcance del particular, que le permitan discernir en los proyectos que tienen por objeto el bien comun, las falsas de las verdaderas apreciaciones, la realidad de la apariéncia.

7.° *Ancho de la via.* — Se fijaba el ancho de la via entre los bordes interiores de las barras-carriles en 1^m,67 (6 piés castellanos), adoptándose esta dimension, en vez de la de 1^m,44, admitida en casi todas las naciones, fundándose en que la mayor anchura constituye un adelanto, y que únicamente donde existen ya las vias estrechas y su continuacion exige la uniformidad de las dimensiones, se pueden sacrificar á tal ventaja los últimos perfeccionamientos del arte. No es posible negar que la via ancha ofrece á los trenes mayor base y, por consiguiente, más seguridad en el trayecto; que permite dar á las calderas más superficie de calefaccion; que aumentando, por lo tanto, la rapidez de la vaporizacion, acrece tambien la fuerza motora y la velocidad

del movimiento, y que da lugar á una colocacion más desahogada y cumplida de las diversas piezas del mecanismo; pero aun admitiendo que estas ventajas fueran poco ó nada perceptibles en la práctica y que tuviesen mucho menor coste las vias estrechas, sostenia la Comision que debia adoptarse la ancha, porque el cambio de las ya construidas en España, ateniéndose á esta dimension, nos empeñaria en unos sacrificios tal vez superiores á nuestros recursos.

El único inconveniente que en la solucion propuesta encontraba, era la dificultad de que habiendo admitido Portugal la via estrecha, no podria conseguirse que la locomotora que partiese de Madrid llegára á Lisboa, como convenia que sucediese, tratándose de dos pueblos hermanos por la naturaleza y por la historia. Opinaba, sin embargo, que entablándose una negociacion entre ambos gobiernos, podria conseguirse un arreglo, modificando Portugal el ancho de su via; cambio tanto más sencillo, cuanto que la línea portuguesa, desde sus principales poblaciones hasta nuestras fronteras, no era de larga extension y apenas empezaba en aquella época á construirse.

8.° *Constitucion de las sociedades y sus condiciones.*—El conjunto de las disposiciones del proyecto se dirigia particularmente á dispensar á las empresas una proteccion tan amplia y cumplida como podian permitirlo los intereses públicos. Atendiendo á la importancia misma de las obras y á las cuantiosas sumas que suponen, en vez de exigir todo el capital para constituirse provisionalmente la sociedad, bastaba que estuviesen suscritas sus dos terceras partes. Ya completo, y siempre con el fin de facilitar los medios y disminuir los embarazos, se autorizaba, una vez satisfecho el valor total de las acciones, la conversion de éstas en títulos al portador. Este cambio allana las transacciones comerciales, provoca y simplifica los pagos, evita que gravite el papel sobre una parte reducida del territorio, generalizándolo y ofreciendo mayores facilidades á los capitalistas extranjeros para que inviertan sus fondos en nuestras líneas de hierro.

Tambien recibian las empresas otro beneficio con la autorizacion para levantar empréstitos hasta la tercera parte del capital presupuesto. No pueden desconocerse las ventajas de esta facultad, cuando ya la inversion de las dos terceras partes, con los derechos que han creado, justifica las esperanzas concebidas, aumentando las probabilidades de un buen éxito; por otra parte, la constitucion de la sociedad sólo con las dos terceras partes del capital, permitiéndole dar principio á las obras, y aun llevarlas muy léjos, le procura tiempo despues, y la deja en libertad para estudiar, en vista de los resultados obtenidos y de la naturaleza misma de la especulacion, si le será más conveniente la emision de nuevas acciones, ó bien la creacion de un empréstito.

Siempre en utilidad de las empresas y concesionarios, se llevó la prevision y el favor hasta donde la prudencia podia permitirlo. Por várias circunstancias es harto comun que los presupuestos, pecando por bajos, dejen en una posicion embarazosa á las empresas cuando llevaron ya muy léjos sus compromisos; pues bien, el proyecto de ley lo remediaba, haciéndoles posible aumentar el capital social, ya acudiendo á las Córtes, ya procediendo el Gobierno por sí mismo, segun que las líneas estuviesen ó no subvencionadas.

Alléguese á esto la concesion para las obras de los terrenos de dominio público, el beneficio de vecindad, la libre introduccion de los efectos, máquinas, instrumentos y útiles empleados en las construcciones y en la explotacion; la exencion de los derechos de hipotecas por las transmisiones de dominio, verificadas en virtud de la ley de expropiacion; la garantia de la salvaguardia del Estado para los capitales extranjeros, y otras várias ventajas, y se advertirá en el proyecto esa tendencia protectora, que allana los obstáculos y facilita los medios de ejecucion, tanto como pueden permitirlo los recursos del erario y los intereses de los pueblos.

Pero hay más: se creyó indispensable que las empresas y concesionarios respondiesen de los compromisos contraidos con un depósito previo, y sin embargo, se les permitia disponer de las cuatro quintas partes de su valor, sustrayéndolas sucesivamente á proporcion que las obras se verificáran; los fondos no permanecian así inactivos, y al mismo tiempo aseguraban constantemente la religiosidad de los pactos.

Al lado de todas las condiciones precedentes, pudiera parecer algun tanto dura la que disponia que si no se diese principio á las obras, ó no se concluyese el camino ó los trozos dentro de los plazos señalados en la concesion, caducaria ésta, quedando la fianza á beneficio del Estado; pero, además de que, examinadas las causas de esta falta de cumplimiento por el Gobierno, podia, si las hallase fundadas, conceder una próroga á los interesados, aun se les dejaba la via contenciosa para reclamar agravios. Por otra parte, la triste experiencia de lo que hasta entónces habia ocurrido; aquel enjambre de solicitudes, ricas en promesas y pobres en garantías, que abrumaron al Ministerio de Fomento, demostraban, con un tardío desengaño, que la pérdida de la fianza, en los casos indicados, no era una vejacion inútil, sino una precaucion inevitable, que sólo debia arredrar á las falsas empresas.

Tales eran los principios sentados por la Comision especial; forzoso ha sido detenerse bastante en su exposicion y en las razones que tuvo aquella para adoptarlos, porque en el fondo se aceptaron todos, y constituyen los caracteres distintivos de la ley que hoy rige.

Trámites que siguió
el proyecto.

Para completar esta parte de la reseña histórica que se está bosquejando, se dirán algunas palabras acerca de los trámites que siguió el proyecto hasta

que obtuvo la sancion Real, y las principales modificaciones que introdujo en él el Parlamento.

En el mismo mes de Setiembre de 1854, en que la Comision remitió sus trabajos al Ministro de Fomento, Sr. Luxán, fué leído por éste á las Córtes Constituyentes el proyecto, precedido de un preámbulo, en que se hacia una rápida descripcion de los males que habia producido la marcha seguida por las anteriores administraciones en los negocios de ferro-carriles, tan vitales hoy para los pueblos civilizados; á salvar esos graves inconvenientes se dirigia el proyecto presentado por el Gobierno, producto de la experiencia y resultado de muy amargos desengaños.

Las secciones de las Córtes nombraron una comision de su seno para que evacuára su dictámen sobre dicho documento (1), la cual desempeñó su cometido, leyendo á la Cámara el correspondiente informe, en 20 de Marzo de 1855, en el que se introducian bastantes modificaciones de forma y algunas de fondo en el proyecto de la Comision especial. Principiaron los debates, admitiéronse parte de las innovaciones consignadas en el dictámen, y por fin, aprobada la ley por las Córtes, fué presentada á la sancion de S. M. la Reina, que se dignó concedérsela, como ya se ha dicho, en 3 de Junio del propio año.

Para mayor claridad, y con objeto de dar á conocer debidamente las variaciones sustanciales que sufrió el proyecto ya analizado, se volverán á considerar los ocho puntos que le caracterizaban, indicando, respecto á cada uno de ellos, la solucion propuesta por la comision de las Córtes y la adoptada en definitiva por la ley general. De propio intento se han examinado en esta Memoria las ocho bases, por el mismo orden que ocupan en la ley las disposiciones referentes á cada una.

1.º *Líneas de servicio general.*—Tanto la Comision como las Córtes adoptaron la division de los ferro-carriles en líneas de servicio general y de servicio particular. Pero, así como en el proyecto primitivo no se fijaba ninguna de las primeras, la Comision contaba desde luego entre ellas, y consideraba de primer orden, los caminos que, partiendo de Madrid, fuesen al Mediterráneo, por Albacete; á Irun, por Valladolid y Búrgos; á Portugal, por Badajoz; á Cádiz, con un ramal á Málaga; y á Barcelona, por Zaragoza; así como tambien los ferro-carriles que desde Valladolid se dirigiesen á Santander y á la costa de Galicia, y desde Zaragoza á Irun, por el Oeste, hasta encontrar á la línea de Madrid á la frontera francesa.

Modificaciones
introducidas en las
bases de
la comision especial.

(1) Componian esta Comision los diputados Sres. Marqués del Duero, D. Facundo Infante, D. Cipriano Segundo Montesino, D. Alejandro Castro, D. Joaquin Alfonso, D. Antonio de los Rios y Rosas y D. Ruperto Navarro Zamorano.

En la ley aprobada, ni se guardó la reserva del primer proyecto, ni se fijó la direccion general de ninguna línea, como pretendia la Comision, estableciéndose que se clasificarian como de primer orden, entre los de servicio general, los caminos que, partiendo de Madrid, terminasen en las costas ó fronteras del reino.

2.º *Construcciones por cuenta del Estado.*—Tanto la Comision como las Córtes admitieron el espíritu del proyecto, consignando que el Gobierno podria emprender la construccion de una línea con fondos del Estado, siempre que estuviese autorizado por una ley.

3.º *Necesidad de una ley para otorgar cualquiera concesion.*—Este principio fundamental no fué admitido por la Comision para todos los casos, sino para aquellos en que se tratára de líneas de primer orden, ó que recibiesen subvencion, interés ó privilegio, que gravase los fondos públicos. Las Córtes, sin embargo, desecharon esta alteracion, expresando terminantemente que las concesiones se otorgarian siempre por una ley.

4.º *Subvencion.*—La Comision y las Córtes limitaron la posibilidad de obtener auxilios del Estado á las empresas concesionarias de ferro-carriles de servicio general. Ambas, de acuerdo con los principios del proyecto, se abstuvieron de dar la preferencia á ningun medio de subvencion, consignando tan sólo que ésta podria consistir, bien en ejecutar con los fondos públicos determinadas obras; bien en entregar á las empresas, en ciertos plazos, una parte del capital presupuesto; bien en asegurar á las mismas por los capitales invertidos un mínimo de interés ó un interés fijo, segun conviniere y determinára en cada caso la ley de concesion.

Una condicion esencial se estableció, no obstante, en la ley, á propuesta de la Comision de las Córtes, relativa á las líneas subvencionadas. Consignóse que, fijado por la ley el máximo del subsidio ó interés que hubiese de darse á la empresa constructora, se sacaria, bajo aquel tipo, á pública subasta, por término de tres meses, la concesion, adjudicándose al mejor postor, con la obligacion de abonar á quien correspondiese el importe de los estudios del trazado que hubiese servido para la concesion. En el proyecto primitivo sólo se establecia la licitacion para los ferro-carriles, cuya ley particular de concesion previniera que habian de adjudicarse en esa forma.

5.º *Duracion de las concesiones.*—Se admitió la duracion temporal, por un término que no podria pasar de noventa y nueve años, de las concesiones de las líneas de servicio general.

6.º *Informacion de utilidad pública.*—Se consignó la necesidad de esta informacion, tanto en el dictámen de la Comision de las Córtes como en la ley definitiva, siempre que no se tratára de las líneas clasificadas desde luego como de primer orden. Preveníase, además, que en la informacion se oiria

á las Diputaciones de las provincias interesadas en la construcción, y á las corporaciones y personas que, á juicio del Gobierno, pudiesen ilustrar la materia.

7.º *Ancho de la vía.* — Adoptóse por los Diputados informantes y por la Cámara el ancho fijado en el proyecto, esto es, el de 1^m,67 entre los bordes interiores de las barras carriles.

8.º *Constitucion de las sociedades y sus condiciones.* — Casi todas las bases del proyecto formaron parte, primero del presentado por la Comision de las Córtes, y despues de la ley general. Las únicas modificaciones introducidas fueron: consignar explícitamente que el capital social sería, cuando ménos, igual al importe de las obras de construcción y del material de explotacion; facultar al Gobierno, en todos los casos, para que pudiese autorizar á la Compañía para aumentar su capital social, si la inversion de éste no hubiese bastado para poner toda la línea en explotacion, y si el aumento solicitado no afectase á los fondos públicos; limitar el abono de los derechos de arancel para los efectos, máquinas, instrumentos y útiles empleados, al tiempo que durase la construcción y diez años despues; y hacer extensivo á todo el capital de la garantía, el beneficio concedido por el primer proyecto á las cuatro quintas partes de dicha suma, de poder ser retiradas á medida que se ejecutasen los trabajos suficientes para cubrir su importe, quedando especialmente hipotecadas, en reemplazo de la garantía, las obras del ferro-carril, por la suma á que ascendiesen las cantidades devueltas.

Se terminará el exámen de la ley, indicando ligeramente las disposiciones principales que en ella se consignan, además de las bases dadas á conocer.

Otras disposiciones
consignadas
en la ley.

Concesiones para construir ferro-carriles. — Fijase que las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construcción de las líneas contribuirán con el Estado á la subvencion ó abono de intereses, en la proporcion y forma que determine la ley de concesion. Se previene que para tomar parte en las subastas establecidas para la adjudicacion de las líneas subvencionadas, es preciso depositar en garantía de las proposiciones que se presenten, el 1 por 100 del importe á que ascienda el presupuesto aprobado; y que no podrán expedirse los títulos de concesion de las líneas de servicio general, mientras el concesionario no deposite como fianza el 5 por 100 del valor de las obras presupuestas, si la concesion fuese subvencionada, y el 3 por 100 si no lo fuese; declarándose sin efecto la adjudicacion, con pérdida de la correspondiente garantía, si el interesado dejase transcurrir quince dias sin cumplir este requisito.

Formalidades con que debe pedirse la concesion. — Los particulares ó Compañías que pretendan una línea deben dirigir su solicitud al Gobierno, presentando, además de la tarifa de precios máximos por peaje y por trasporte,

una memoria descriptiva del proyecto; el plano general y el perfil longitudinal y los trasversales; el presupuesto de construccion y el anual de reparacion y conservacion de la línea, así como los documentos análogos para el material de explotacion. Deberán acreditar tambien haber depositado en garantía de las proposiciones que hagan ó admitan en el curso del expediente, el 1 por 100 del importe total de los presupuestos de las obras y del material.

Una vez aprobado el proyecto, hecha la informacion de utilidad pública, y aceptadas recíprocamente las condiciones de concesion, se llevan á las Córtes, para la resolucion oportuna, el proyecto de ley y todos los documentos.

Privilegios y exenciones otorgadas á las empresas concesionarias.— Además de la salvaguardia del Estado para los capitales extranjeros, y de la concesion á las compañías de los terrenos de dominio público, del beneficio de vecindad, del abono, miéntras la construccion y diez años despues, de los derechos de arancel y otros para los efectos introducidos, y de la exencion del derecho de hipoteca por traslaciones de dominio, otorga la ley á las empresas : 1.º La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos, en los terrenos contiguos á la línea; si estos terrenos son públicos, basta dar aviso prévio á la autoridad local; pero si son de propiedad particular, debe la Compañía hacerlo saber al dueño por medio del alcalde, y obligarse á indemnizarle de los daños y perjuicios que se le irroguen. 2.º La facultad exclusiva de percibir, miéntras dure la concesion, y con arreglo á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y los de transporte, sin perjuicio de los que puedan corresponder á otras empresas.

Caducidad de las concesiones.— Previene la ley que declarada la caducidad de una concesion, se sacará ésta á subasta, sirviendo para tipo el importe de la tasacion de los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales existentes de toda especie, con deduccion de los auxilios entregados al primer concesionario. Si abierta la subasta, no se presentase postor, se sacará á nueva licitacion, por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasacion, y si aun así no se rematase, se anunciará la tercera y última subasta, por término de un mes y por la mitad de dicha tasacion. Si no se adjudicase la concesion en ninguna de las tres licitaciones, y conviniese continuar las obras por cuenta del Estado, el Gobierno debe presentar á las Córtes el oportuno proyecto de ley.

Condiciones de arte.— Sólo fija la ley el ancho de la via (1^m,67) y el de la entrevia (1^m,80); las demás dimensiones, así como las condiciones de arte, se fijan en cada caso por el Gobierno.

Los ferro-carriles pueden construirse con una ó dos vias, ó combinando estos sistemas.

Explotacion de los caminos de hierro. — Se previene que todo ferro-carril tiene dos aprovechamientos distintos, el de peaje y el de transporte, siendo los precios de uno y otro los que señalen las tarifas que rijan en cada línea, y no pudiéndose impedir el establecimiento de empresas de conduccion, pagando el peaje.

Se fijan en cinco años, á contar desde el dia en que se abra al público el camino, los plazos periódicos para la revision de tarifas. Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de la Empresa, pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reduccion, se faculta para verificarla por una ley, asegurando á la Empresa los productos totales del último año, y el aumento progresivo que hayan tenido, por término medio, en el último quinquenio. La baja en las tarifas pueden hacerla las empresas cuando lo juzguen conveniente, avisando al Gobierno.

En cuanto á los servicios gratuitos que deben prestar las compañías, se establece que se consignarán en el pliego de condiciones de cada convenio, así como tambien las tarifas especiales para los servicios públicos.

Se hace obligatoria la construccion de un telégrafo eléctrico, con los hilos que en cada caso se determine.

Se consigna que la explotacion de los ferro-carriles del Estado deberá hacerse por el Gobierno, ó por empresas que contraten este servicio en pública subasta, segun se crea más conveniente en cada caso.

Finalmente, y aparte de otras disposiciones ménos importantes, establece la ley que toda empresa concesionaria está obligada á mantener el servicio de conduccion, ó á procurarle por contratos particulares, dictándose várias órdenes para prevenir las faltas á esa prescripcion.

Estudios de ferro-carriles. — Dispónese que el Gobierno mande estudiar toda línea general de primer orden, cuya construccion se proyecte, y se le faculta para autorizar á los particulares y compañías para que verifiquen estudios, con el fin de reunir los datos y documentos necesarios para obtener la concesion de una línea, sin que por esta autorizacion se entienda conferido derecho alguno contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Gobierno para conceder iguales autorizaciones á los que pretenden el estudio de la misma línea.

Compañías por acciones para la construccion y explotacion de los ferro-carriles. — Se fija terminantemente que la constitucion provisional de la Compañía, cuando tenga inscritas las dos terceras partes del capital social, la faculta únicamente para nombrar sus administradores, pedir la concesion de la línea que se proponga construir y explotar, presentar sus proposiciones en

la subasta, si se hiciese la concesion con este requisito, y exigir de los accionistas hasta el 10 por 100 de sus acciones, con destino exclusivo á cubrir los gastos de su establecimiento, los de estudio del proyecto y el depósito que se exige como garantía de la concesion.

Se establece que hasta que la Compañía no se halle constituida definitivamente y haya obtenido la concesion de la línea, no podrá emitir títulos de acciones, ni otra clase de documentos trasferibles, y que los primeros suscritores y sus cesionarios son responsables solidariamente del pago de los primeros dividendos, hasta que quede cubierta la mitad del valor nominal de las acciones, y se fija además que si suscritas las dos terceras partes del capital social, y realizadas é invertidas en las obras, no pudiese hacer efectiva su otra tercera parte, por la emision de las acciones no suscritas, se la autorizará para efectuar un empréstito, con hipoteca de los productos del ferrocarril, y tambien para emitir, si fuese necesario, obligaciones de interés fijo y amortizable dentro del período de la concesion.

Artículo adicional.—En un artículo adicional está prevenido que las provincias y los pueblos, inmediatamente interesados en la construccion de las líneas hasta entónces concedidas, deberian contribuir con la tercera parte de la subvencion á éstas otorgada.

Exámen de la ley.

Lo que antecede es más que bastante para formarse una idea clara, no sólo de los principios fundamentales en que está basada la ley vigente de ferrocarriles, sino que da á conocer la mayor parte de sus detalles. La Comision considera aceptables casi todas las soluciones adoptadas respecto á los ocho puntos que oportunamente se revisaron, no pudiendo decir nada en su apoyo, á no ser que repitiera las razones, con tan buen criterio expuestas por la Comision especial que redactó el primitivo proyecto, cuyo espíritu difiere bien poco del que predomina en la ley. Se limitará, pues, á exponer algunas consideraciones sobre uno de los principios aumentados á los del proyecto, y á indicar ligeramente el punto que, en su concepto, ha hecho que los resultados producidos por la ley no hayan sido tan lisonjeros como era de esperar.

Cumple á la Comision manifestar su completo acuerdo con la modificacion introducida por las Córtes, relativa á hacer obligatoria la pública subasta para la concesion de líneas subvencionadas. Tal principio, siempre conveniente, en cuanto que dificulta, si no hace imposibles, las injustas parcialidades por parte de la Administracion, lo era mucho más en la época en que la ley se promulgó; época en que tan recientes estaban los graves errores del poder, y en que tan bajo se encontraba, como natural consecuencia, el crédito público. Esta medida, poderosamente auxiliada por las sanas doctri-

nas que el mismo documento revelaba, contribuyó á que renaciera la confianza y á que cuantiosos capitales españoles y extranjeros se empeñaran en la construccion de vias férreas, no ya con la mala fé que caracterizó á algunos de los anteriores períodos, sino con la firme resolucion de llevarlas á cabo y en busca de una prudente y legítima ganancia.

Merced á las disposiciones que se examinan, se concedió en los años sucesivos la construccion de grandes longitudes de caminos de hierro; merced á las mismas, nuestro suelo está hoy cruzado por una red, superior acaso á la que corresponde á España por su poblacion, su riqueza y su comercio. La ley, pues, juntamente con otras causas que se irán reseñando en esta Memoria, nos ha conducido á un estado especial, creando vias férreas que es difícil se sostengan con los recursos actuales del país. Y este resultado se debe en gran parte á una imprevision, á no haber completado la ley con un plan general de ferro-carriles, en el que se estableciese los que se debian ó no subvencionar, ya que se adoptaba este sistema; la importancia relativa de cada línea; su orden de preferencia, etc., etc.: si se hubiese esto realizado, y como era consiguiente, entre las líneas de servicio general de primer orden se hubiesen colocado muy pocas, sólo, por ejemplo, las que enlazasen á la capital de la monarquía con las naciones vecinas y con un puerto del Mediterráneo; si de ellas no se hubiesen subvencionado más que las que realmente necesitasen auxilio y tuvieran al propio tiempo un gran interés político-administrativo, todo lo quo era de esperar del buen criterio de la Comision que redactase el plan, es seguro que la red actual sería más reducida, pero tambien lo es que su situacion, económicamente considerada, se encontraria muy por encima de la que hoy tiene, puesto que los accionistas, no contando con la proteccion material del Estado, no se hubieran alucinado hasta el punto de soñar fingidas ganancias, allí donde el tráfico establecido y los elementos industriales estaban muy léjos de haber llegado al desenvolvimiento indispensable para poder sostener estas vias perfeccionadas. Casi todas las líneas férreas han recibido subvencion, ocasionando gravámenes al Tesoro, que cargan pesadamente sobre el país, y ocasionando, á pesar de todo, el deplorable estado financiero en que las compañías se encuentran. Es verdad que éstas sólo de sí mismas podrán quejarse, pues el Estado ha ido demasiado allá al concederles auxilios, y no es culpa suya el que la mayor parte de las empresas se hayan equivocado en sus cálculos; pero no es ménos cierto que de haber escatimado las subvenciones, se hubiesen ceñido las proyectadas especulaciones á aquellos caminos de seguro porvenir, dejando los de incierto para cuando el desarrollo de las fuerzas productoras hubiese permitido su establecimiento con mayores probabilidades de buen éxito.

El mal, sin embargo, existe, y difícil es su radical curacion; sólo por me-

dios indirectos puede conseguirse, por medios que tiendan á fomentar la industria y el comercio, pero no olvidando nunca, como por desgracia ha solido olvidarse, que los ferro-carriles, como verdaderas máquinas que son, no pueden *crear* esos elementos, y que sólo encontrarán su aplicacion donde el tráfico existente los reclame; dadas estas circunstancias, podrán, sí, aumentar el movimiento comercial, que fué ya bastante para darles vida.

Marcha
que se seguirá
en la reseña histórica
de este período.

Para hacer la reseña correspondiente al cuarto período, es preciso que se mencionen las principales disposiciones tomadas por el legislador y el Gobierno; las concesiones hechas para la construccion y estudios de ferro-carriles, y los kilómetros abiertos á la explotacion, haciendo notar sobre cada uno de estos puntos todas las particularidades dignas de mencionarse. Pero el gran número de concesiones otorgadas obliga á variar el sistema seguido en el exámen de los dos primeros períodos, aconsejando hacer, á manera de extracto, una reseña especial de lo ocurrido año por año. Así se ganará no poco en concision y mucho en claridad.

Año de 1856.

Disposiciones
de
carácter general⁽¹⁾

Real decreto de 15 de Febrero, aprobando la Instruccion y otras disposiciones para el cumplimiento de la ley general de ferro-carriles.

Por Real decreto de 15 de Febrero, se aprobaron una instruccion para el cumplimiento de la ley general, un pliego de condiciones y un modelo de tarifa para la concesion de los ferro-carriles. La primera prescribe los documentos y datos de que deben constar los proyectos; los trámites y formalidades para la declaracion de utilidad pública de las líneas; el modo de acordar las condiciones de los contratos de concesion; la forma en que han de hacerse efectivos los privilegios y gracias que se concedan á las empresas, y las reglas que deben observarse para el pago de las subvenciones, á medida que se vayan devengando, y para regularizar el reintegro del valor de los derechos de aranceles y demás, de que están exentos los materiales y efectos importados del extranjero. El pliego de condiciones generales es muy parecido al de 1844, si bien con algunas diferencias y adiciones para armonizarlo con la ley; así, por ejemplo, no fija más dimensiones transversales que las de los anchos de la via y entrevia, permite que las explanaciones se hagan para una sola via, é impone á las empresas el establecimiento y conservacion de un telégrafo eléctrico para el servicio del Gobierno y del público. Tambien este documento marca más explícitamente que el de 1844, las obligaciones

(1) Parte de lo que se dice sobre las disposiciones generales dictadas en los años 56 al 59 se ha tomado de la *Memoria de Obras públicas*, dada á luz en el último año.

de las compañías respecto al trasporte del correo, y establece además que éstas deberán cubrir los gastos del servicio ordinario y extraordinario de inspecciones ó reconocimientos y cualquiera otro que haga el Gobierno, con relacion á la construccion y explotacion de los caminos. Por último, se consigna expresamente que la Administracion está facultada para revocar, en cualquier tiempo, la concesion de un ferro-carril, al paso que, segun las condiciones de 1844, sólo podia hacerlo al fin de cada período de cinco años; el espíritu de las disposiciones vigentes es que el Gobierno puede rescindir, mediante indemnizacion, los contratos de servicios públicos, cuando lo aconseje el interés general. En el modelo de tarifa de los precios de peaje y trasporte, salva la innovacion de adoptar el sistema métrico decimal para los pesos y medidas, no se introdujo más reforma importante, respecto al documento análogo aprobado en 1844, que la de suprimir los derechos de carga, descarga y almacenaje de las mercancías, en los apartaderos y estaciones de los caminos de hierro.

Sin embargo de expresar la ley general de ferro-carriles el carácter de las autorizaciones para practicar estudios, fué necesario aclarar, en una Real orden de 24 de Marzo, su objeto y extension; siendo aquel el que las personas autorizadas pudiesen entrar en las propiedades particulares, pagando la correspondiente indemnizacion de daños y perjuicios, y limitándose el tiempo de la concesion al necesario para adquirir los datos, á fin de no hacer indefinida la servidumbre de la propiedad. Por lo demás, la Real orden que se examina, previene que el plazo fijado no impone obligacion de presentar los proyectos al Gobierno en época determinada.

Real orden de 24 de Marzo, aclarando el carácter de las autorizaciones para practicar estudios.

Los abusos cometidos por las sociedades anónimas dieron origen á la ley de 28 de Enero de 1848, hecha, como el reglamento para su ejecucion, de 17 de Febrero siguiente, en un sentido muy restrictivo, bajo la impresion de los escandalosos manejos que tanto contribuyeron entónces á abatir el fecundo espíritu de asociacion, defraudando las esperanzas más fundadas. En la ley general de ferro-carriles se dió ya, como se ha visto, más latitud á las compañías; pero la ley de 28 de Enero de 1856, que, en favor de la libertad de accion de las sociedades de crédito, modificó varias prescripciones del Código de Comercio y de la ley de 1848 y su reglamento, despertó el interés de algunas sociedades de ferro-carriles, que solicitaron se hiciesen extensivas á ellas las modificaciones adoptadas respecto á las de crédito. El Gobierno sometió á las Córtes Constituyentes un proyecto de ley, que fué aprobado, recibiendo la régia sancion en 11 de Julio de 1856. Segun esta ley, la formacion y constitucion de las sociedades concesionarias de ferro-carriles pueden autorizarse en virtud de un Real decreto acordado en Consejo de Ministros, cuando ántes era necesaria una ley especial en cada caso. Las Córtes hicie-

Ley de 11 de Julio de 1856 sobre sociedades concesionarias de obras públicas.

ron extensiva esta ley á los canales ú otras obras públicas, y ampliaron en favor de las compañías algunas de las disposiciones propuestas por el Gobierno, como reducir de 25 á 15 por 100 el primer dividendo pasivo exigible á los treinta días de aprobados los Estatutos; aumentar desde la tercera parte hasta la mitad del capital realizado de las acciones la cantidad por la cual se autoriza á las compañías á emitir obligaciones al portador, con interés fijo y amortizacion determinada, dentro del período de la concesion; acumular, en garantía de estas obligaciones, á la hipoteca de los rendimientos del ferrocarril, la de sus mismas obras, contraviéndose en esto á los principios en que está basada la ley de 3 de Junio de 1855; permitir que se asigne una parte de los beneficios ó emolumentos á los fundadores y administradores de las sociedades; reducir de las tres cuartas partes á las dos terceras la representacion del capital necesario para tomar acuerdos en las juntas generales de accionistas, y disponer que sean obligatorios, en su caso, los tomados por cualquier número de concurrentes á la segunda junta, siempre que á la primera no hubiese asistido el necesario para la representacion indicada. Por lo demás, la ley de 11 de Julio consigna tambien el principio de que las compañías puedan reunir al objeto principal de su fundacion, el de la fusion de otras sociedades de idéntica naturaleza.

Real órden de 6 de Agosto sobre la manera de aplicar en las aduanas los pagarés otorgados por las empresas de ferro-carriles.

En 6 de Agosto se expidió una Real órden por el Ministerio de Hacienda, dictando varias disposiciones sobre la manera de aplicar en las aduanas los pagarés que otorgáran las empresas de ferro-carriles para el pago de los derechos del material que introdujesen del extranjero. No se juzga necesario entrar en explicaciones sobre este particular.

Real órden de 16 de Agosto eximiendo del pago de derechos de hipotecas á los terrenos ocupados por los ferro-carriles, en las traslaciones de dominio y traspaso de explotacion.

Por otra Real órden de 16 del mismo mes, emanada del propio Ministerio, se resolvió que en los actos de traslacion de dominio de los caminos de hierro, y en los traspasos de derechos de explotacion de estas vias, no se exija el pago del impuesto hipotecario, siempre que en un plazo dado deban pasar aquellas al dominio del Estado. Fúndase esta disposicion en cinco principios: primero, en que los concesionarios de ferro-carriles son meros usufructuarios de los terrenos ocupados por éstos, y que al Gobierno pertenece el dominio directo; segundo, en que la naturaleza y esencia de este usufructo varian completamente las circunstancias que determinan en los demás el pago del derecho; tercero, en que al declarar la ley de ferro-carriles exentas del pago de hipotecas las adquisiciones de terrenos necesarios para su establecimiento, lo hizo por la razon legal de que el concesionario no se hacia realmente propietario del terreno que compraba, toda vez que sólo podia destinarlo á la construccion del camino, siendo un mero ocupante en nombre de la sociedad representada por el Gobierno; cuarto, en que al concesionario solamente corresponde el material de explotacion, que en ningun caso puede

considerarse como bienes inmuebles; y quinto, en que por razones de conveniencia pública se deben otorgar á las empresas que dedican sus capitales á estas construcciones, las mayores franquicias.

Por Real orden, expedida por el Ministerio de Fomento en 20 del mismo mes de Agosto, se estableció que lo que las empresas de ferro-carriles están obligadas á satisfacer como gastos de inspeccion son las indemnizaciones de los ingenieros de caminos y de los auxiliares pertenecientes al personal subalterno, los sueldos é indemnizaciones de los auxiliares y otros empleados de la inspeccion que no formen parte de dicho personal, y todos los gastos de material. Se dictaban tambien algunas reglas que deben observarse para que las empresas hagan efectivas esas cantidades.

Otra Real orden de 22 del referido mes previno que, cuando hayan de hacerse estudios de caminos de hierro dentro de la zona marítima, se solicite la debida autorizacion de la correspondiente comandancia de Marina, á fin de evitar los conflictos de jurisdiccion que de lo contrario pudieran resultar.

Finalmente, por Real orden del Ministerio de Hacienda de 4 de Octubre, y por orden de la Direccion general de Aduanas de 8 del mismo mes, se dictaron várias disposiciones para evitar que las empresas de ferro-carriles satisfagan en metálico los derechos de arancel y demás que devengue el material que las mismas introduzcan del extranjero. La prescripcion esencial para conseguirlo consistia en que las empresas otorgáran pagarés á los plazos concedidos al comercio por la Instruccion de Aduanas, en todos los adeudos del material incluido en la relacion general aprobada para cada camino, renovándolos á su vencimiento, hasta que pudieran cangearse con los libramientos que expidiese el Ministerio de Fomento á favor de las mismas compañías.

Algunas otras medidas de carácter general sobre ferro-carriles se tomaron en el año que se considera; pero no cree la Comision que tengan suficiente importancia para detenerse en enumerarlas.

En el año 1856 se hicieron las concesiones para la construccion de ferro-carriles que aparecen en la siguiente relacion, en la que se consigna la fecha de la concesion y todos los principales antecedentes sobre las compañías concesionarias, las subvenciones, etc. (1).

VALLADOLID Á BÚRGOS (*Real orden de 23 de Febrero.*)

Ya se dijo en la reseña del segundo período que el Gobierno señaló para el 20 de Febrero de 1856 la subasta del camino de Valladolid á Búrgos, para cuya concesion estaba autorizado

Real orden
de 20 de Agosto,
marcando
las cantidades que
deben abonar
las Compañías para
gastos
de inspeccion.

Real orden
de 22 de Agosto
sobre estudios
de ferro-carriles en
la zona marítima.

Real orden de 4 de
Octubre, encami-
nada á evitar que
las empresas de
ferro-carriles sa-
tisfagan en metá-
lico los derechos
de arancel y de-
más de que están
exentas.

Otras medidas.

Concesiones
hechas para la
construccion
de ferro-carriles.

(1) Algunos de estos datos se han tomado de los estados números 1 y 3, que acompañan á esta Memoria.

por la ley de 14 de Noviembre de 1855. Verificada la subasta en aquel día, fué adjudicada la construccion del camino, por Real orden de 23 de Febrero, á D. Eugenio Pereire, D. Ingenio Duclerc, D. Joaquin J. de Osma y D. Enrique O'Shea, que presentaron la proposicion más ventajosa, reduciendo el subsidio ofrecido para auxiliar la construccion, desde 2,528 escudos 10 milésimas por kilómetro (1.500.000 rs. por legua) á 9.088 escudos 243 milésimas por kilómetro (506.400 rs. por legua). La concesion se hizo con arreglo á la tarifa y condiciones particulares que acompañaban á la citada ley.

MADRID Á ZARAGOZA (*Real orden de 11 de Marzo*).

Por ley de 15 de Enero de 1856 fué autorizado el Gobierno para otorgar á los señores Conde de Morny, Chatelus, Gustave de la Haute y Conde Léopold de Le Hon, y en su representacion, á D. José de Salamanca, la concesion de este ferro-carril, con la subvencion de 24.000 escudos por kilómetro, y previa subasta si en el plazo de cuarenta dias se presentaban proposiciones más ventajosas. Habiéndose verificado este hecho en 25 de Febrero siguiente, se anunció la correspondiente licitacion, que tuvo lugar el 8 de Marzo, adjudicándose la concesion, por Real orden del 11, á los primeros proponentes, que redujeron el tipo de subsidio á 20,999 escudos 900 milésimas por kilómetro. La concesion se hizo con arreglo á la tarifa y condiciones que acompañaban á la ley y al proyecto aprobado por Real orden de 21 de Agosto de 1855.

SEVILLA Á JEREZ (*Real orden de 21 de Abril*).

Ya se manifestó oportunamente que, por la ley de 13 de Mayo de 1855, fué anulado el contrato de construccion del ferro-carril de Sevilla á Cádiz, autorizándose al Gobierno para otorgar en pública subasta la seccion de aquella capital á Jerez á una empresa que la construyera por su cuenta. Se disponia, al propio tiempo, que las condiciones que servirian de base para la licitacion, serian el aprovechamiento de las obras ejecutadas y materiales acopiados, y la percepcion de un subsidio directo de 10.766 escudos 774 milésimas por kilómetro (600.000 reales por legua). Habiendo presentado una proposicion para construir el camino, con las condiciones marcadas en la ley, varios vecinos de Cádiz, se anunció la subasta para el 31 de Marzo de 1856. Entre tanto practicóse la tasacion de las obras ejecutadas y materiales acopiados por D. Rafael Sanchez Mendoza, contratista que fué del camino de Sevilla á Cádiz; pero negándose éste á ceder las obras y materiales por la valoracion aprobada, se dispuso, por Real orden de 50 de Marzo del referido año, que no siendo posible entregar á la empresa que resultara concesionaria del ferro-carril de Sevilla á Jerez, en la subasta que debia verificarse al siguiente día, las obras hechas y materiales acopiados, quedaria obligada á someterse á lo que resolvieran las Cortes Constituyentes sobre el abono en metálico y demás medidas propuestas por el Gobierno. Verificóse la licitacion, que fué aprobada en 21 de Abril, despues de oir al Supremo Tribunal Contencioso-Administrativo, adjudicándose la concesion á los señores Guilhou, Muchada y Guardamino, que presentaron la proposicion más ventajosa, renunciando á toda subvencion y entregando al Tesoro 55 escudos 912 milésimas por kilómetro (2,001 reales por legua). Por la ley de 5 de Julio del mismo año de 1856, fué autorizado el Ministro de Fomento para ceder á los concesionarios las obras ejecutadas y los materiales acopiados por el importe de la tasacion aprobada, deducido que fuese el desperfecto que hubiesen sufrido desde que ésta se practicó. Por último, se dirá que la concesion fué otorgada con arreglo á la tarifa y condiciones que acompañaban á la ley de 13 de Mayo de 1855.

CÓRDOBA Á BELMEZ (*Ley de 14 de Junio*).

Por la ley referida se otorgó á D. Francisco Romá y Compañía la concesion de un ferro-carril de servicio particular, que partiendo de los criaderos carboníferos de Espiel y Belmez,

fuese á enlazar con la prolongacion de la línea de Sevilla á Córdoba en las Ventas de Alcolea, obligándose la empresa á construirlo sin ninguna carga para el Estado. Esta concesion no produjo resultados : en efecto, despues de declararla subsistente, por ley de 11 de Julio de 1860, con las mismas condiciones con que se hizo, exceptuando el punto de union con la línea de Andalucía, que se fijaria donde resultára ser más conveniente, fué autorizado el Gobierno, por otra ley de 24 de Mayo de 1863, entre otras cosas, para rescindir el contrato. Así se verificó efectivamente, otorgándose de nuevo el año 1863, como en su lugar se verá, la concesion de esta línea. Las condiciones, tarifas y relacion del material libre de derechos, con arreglo á las que se otorgó la primera concesion, formaban parte de la ley.

SAN ISIDRO DE DUEÑAS Á ALAR DEL REY (*Real orden de 1.º de Julio*).

Por ley de 18 de Junio fué autorizado el Gobierno para otorgar sin subvencion, con arreglo á las tarifas, condiciones y relacion del material que se acompañaban, al Crédito Moviliario Español, la concesion de un ferro-carril que partiendo de San Isidro de Dueñas, en la línea del Norte, fuese á Alar del Rey. Se expidió el correspondiente titulo, por Real orden de 1.º de Julio, y más tarde se varió el punto de empalme, fijándolo en Venta de Baños.

BARCELONA Á SARRIÁ (*Ley de 11 de Julio*).

Por esta ley fué autorizado el Gobierno para conceder sin subvencion del Estado, con arreglo á las condiciones, tarifas y relacion del material que se acompañaban, á D. Luis Simon y Peray, la concesion del corto camino de Barcelona á Sarriá. La concesion se otorgó con la misma fecha.

CASTILLEJO Á TOLEDO (*Ley de 11 de Julio*).

Por esta ley fué autorizado el Gobierno para otorgar á D. José de Salamanca el ferro-carril de Castillejo, en la línea de Madrid á Almansa, á Toledo, disfrutando la empresa una subvencion de 4.480 escudos 208 milésimas por kilómetro, pagadera por el Ayuntamiento de Toledo, del producto de la venta de bienes de propios, con arreglo al contrato celebrado entre ambas partes. La concesion se otorgó en el mismo dia, sujetándola á las tarifas, condiciones y relacion del material que acompañaban á la ley.

MADRID A VALLADOLID, POR ÁVILA.—BÚRGOS Á IRUN (*Real orden de 18 de Octubre*).

Por ley de 11 de Julio de 1856 fué autorizado el Gobierno para conceder á la sociedad del Crédito Moviliario Español las partes del camino de hierro del Norte comprendidas entre Madrid y Valladolid, y entre esta última capital y la frontera, previa subasta, para la que serviría de tipo la subvencion máxima de 33.000 escudos, por kilómetro, para la primera seccion, y la de 44.000, tambien por kilómetro, para la última. Aprobados los proyectos de los diferentes trozos, redactados todos ellos por Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, se anunció la subasta en 5 de Setiembre para el 15 de Octubre, cuya acta fué aprobada en 18 del propio mes, adjudicándose la concesion al Crédito Moviliario, por no haberse presentado proposicion alguna en competencia con la suya. La concesion se hizo con sujecion á las mismas tarifas y condiciones que regian para la seccion de Búrgos á Valladolid, y á la relacion del material que podía importarse del extranjero, aprobada por Real orden de 4 de Octubre de 1836.

PUERTO REAL Á CÁDIZ (*Real orden de 20 de Octubre*).

Por ley de 9 de Julio de 1856 fue declarada línea de servicio general de primer orden la de Madrid á los muelles de Cádiz, por Córdoba y Sevilla, previniéndose que el Gobierno subvencionaría la construccion de las obras de la última seccion, desde las inmediaciones de Puerto Real hasta los muelles de Cádiz, con la cantidad de 18.000 escudos por kilómetro, quedando además á beneficio del concesionario las obras hechas y materiales acopiados. En 31 de Agosto se anunció la subasta, que tuvo lugar el 10 de Octubre siguiente, siendo aprobada el acta el 20 del mismo mes, y adjudicándose la concesion á la Compañía general de Crédito en España, que presentó la proposicion más ventajosa, que reducía á 17.990 escudos el subsidio ofrecido por cada kilómetro, del cual, con arreglo á la ley de autorizacion, deberia pagar la tercera parte la ciudad de Cádiz. La concesion se hizo con sujecion á las condiciones y demás documentos aprobados en 31 de Agosto de 1856.

Las longitudes concedidas en el año 1856, prescindiendo de la correspondiente al camino de Belmez á Córdoba, cuya concesion no produjo resultado, suman 1.246^k,131 (1), estando subvencionadas todas las líneas por el Estado, excepto las de Sevilla á Jerez, San Isidro de Dueñas á Alar, Barcelona á Sarriá y Castillejo á Toledo, que sólo componen, entre las cuatro, 231^k,234.

El desarrollo total concedido hasta fin de 1856 ascendía á 2.645^k,268, incluyendo sólo las concesiones existentes hoy dia (2).

Subvenciones
concedidas á las
empresas
de Córdoba á Sevilla
y de
Jerez al Trocadero.

En la ya mencionada ley de 9 de Julio, en la que se declaraba línea de servicio general de primer orden la de Madrid á Cádiz, por Córdoba y Sevilla, se establecia además: primero, que la subvencion concedida por la ley de 13 de Mayo de 1855, á la empresa concesionaria de la seccion de Córdoba á Sevilla, sería satisfecha por el Estado, al cual reintegrarian proporcionalmente aquellas dos provincias el importe de la tercera parte, con arreglo á la ley general de ferro-carriles; y segundo, que el Gobierno subvencionaria tambien el camino desde el Puerto de Santa María al Trocadero (trozo del de Jerez al último punto) con igual cantidad á la en que en subasta se declarase rematada la subvencion metálica, en la seccion de Puerto-Real á Cádiz, debiendo reintegrar al Estado la tercera parte de este auxilio el Ayuntamiento de Jerez. Por lo demás, ya se ha manifestado al hablar de la línea de Puerto-Real, que la subvencion se remató en la suma de 17.990 escudos por kilómetro.

Autorizaciones
otorgadas
al Gobierno
para la concesion
de líneas.

En el año que se examina, fué autorizado el Gobierno para conceder otros ferro-carriles, además de los que ya fueron otorgados á empresas particula-

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

(2) En la relacion relativa á concesiones nada se ha dicho, por no complicar más esta reseña, de las diferentes trasferencias para que fueron autorizadas varias de las primitivas compañías concesionarias. Estas noticias, por otra parte, no ofrecen gran interés, y además pueden verse en el estado número 4 las compañías á cuyo cargo estaban las diversas líneas al finalizar el año 1865.

res. Se señalan en la siguiente relacion, marcando la fecha de la ley y sus principales particularidades.

DE LA LÍNEA DE MADRID Á ALMANSA, Á MÁLAGA.	} 18 de Junio.
DE LA ANTERIOR Á GRANADA.	
DE LA LÍNEA DE MADRID Á ALMANSA, Á LA FRONTERA DE PORTUGAL.	
MÉRIDA Á SEVILLA.	
MÉRIDA Á ALCONÉTAR.	

Por esta ley se dispuso, entre otras cosas: 1.º Autorizar al Gobierno para otorgar á los señores Conde de Morny, Chatelus, Gustavo de la Haute y Conde Le Hon la concesion de un ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Almansa en las inmediaciones de Villarrobledo, y aproximándose á Alcaraz, entrara por la parte oriental de la provincia de Jaen, y siguiendo despues el curso del Guadalquivir hasta Córdoba, fuese á terminar en Málaga. 2.º Que la Administracion hiciese los estudios de un ramal que uniera á Granada con la linea anterior, debiendo gozar de los mismos beneficios que ésta. 3.º Autorizar igualmente al Gobierno para otorgar, en los mismos términos y á los expresados concesionarios, otro ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Almansa, entre Alcázar de San Juan y Socuéllamos, y pasando por Manzanares, Ciudad Real, Mérida y Badajoz, fuese á terminar en la frontera portuguesa. 4.º Que se prolongase esta linea, con el carácter de general, desde Mérida á Sevilla, procediéndose á la subasta por separado. 5.º Que de Mérida partiese un ramal, por Cáceres, á Alconétar, sobre el Tajo, en sustitucion, en esta parte, de la carretera, que estaban comprometidos á costear por mitad el Gobierno y las provincias interesadas, autorizándose al primero para contribuir á la subvencion de este ramal con lo que estaba obligado á satisfacer por la carretera, y debiendo las segundas abonar el resto necesario para completar la subvencion, que en la subasta resultase deber otorgarse á la compañía concesionaria. 6.º Que el Gobierno tuviese concluido y aprobado el proyecto de Villarrobledo á Málaga y del ramal á Granada en ocho meses, en cuatro el de Socuéllamos á la frontera, y en el plazo más corto posible el de Mérida á Sevilla, presentándolos acto continuo á las Cortes, con los correspondientes pliegos de condiciones y tarifas para la explotacion. 7.º Que verificado esto respecto á cada linea, se anunciase inmediatamente y por separado la subasta. 8.º Que en el caso de que el proyecto ya formado de la seccion de Córdoba á Málaga, con el ramal á Granada, que formaba parte integrante de la misma, tuviese los requisitos necesarios, se procederia en seguida á anunciar la subasta de la concesion, sin esperar á los plazos señalados en la misma ley. 9.º Que el Gobierno auxiliaria la construccion de ambos ferro-carriles y la prolongacion desde Mérida á Sevilla con una subvencion en metálico de 24.000 escudos por kilómetro, ó con la tercera parte del presupuesto aprobado, si ésta resultase importar ménos por unidad de longitud, que la cifra indicada. Y 10.º Que las provincias cruzadas por cualquiera de estos ferro-carriles reintegrarian al Erario la tercera parte del importe del correspondiente subsidio.

MADRID Á MALPARTIDA DE PLASENCIA (9 de Julio).

Por esta ley se autorizó al Gobierno para otorgar, en pública subasta, un ferro-carril que, partiendo de Madrid, se dirigiese por La Sagra, en direccion de Toledo, Torrijos, Talavera, Navalморal de la Mata y la Vera, á terminar en Malpartida. Ordenaba la ley que el Gobierno haria concluir los estudios de este ferro-carril en el plazo de ocho meses, anunciando la subasta una vez concluidos, á ménos que alguna empresa se obligara á construir la linea sin

subvencion alguna, en cuyo caso podria adjudicarse la concesion sin prévia subasta. El subsidio, consistente en 10.000 escudos por kilómetro, deberia pagarse por las provincias recorridas por el camino.

VALENCIA Á TARRAGONA (9 de Julio).

Por otra ley de la misma fecha que la anterior, fué autorizado el Gobierno para otorgar á los señores Aleu Arandes y D. José Campo, por sí y á nombre de la Sociedad Catalana general de Crédito y de la Sociedad Valenciana de Fomento, la concesion de una linea general que, partiendo de Valencia y pasando por Castellon, fuese á empalmar en Tarragona con la que desde Barcelona se dirigiese á Francia. Las obras deberian ejecutarse, con arreglo á los proyectos que aprobára el Gobierno, y que le serian presentados por la empresa concesionaria, en el término de un año, llevándolos aquel á las Córtes y anunciando la subasta, para la que serviria de tipo la subvencion de 24.000 escudos por kilómetro, abonables por el Estado, al cual reintegrarian la tercera parte las provincias favorecidas.

MADRID Á VALLADOLID, POR SEGOVIA.—TUDELA Á BILBAO.— ZARAGOZA Á ALSÁSUA (11 de Julio).

En tres artículos adicionales de la ley de 11 de Julio de 1856, autorizando al Gobierno para conceder las secciones del camino del Norte comprendidas entre Madrid y Valladolid, por Ávila, y entre Búrgos é Irun, se estableció: 1.º Que el Gobierno pudiese otorgar en pública subasta, sobre los datos de trabajos facultativos, un ferro-carril, subvencionado por la provincia de Segovia; que partiendo de Madrid y perforando la sierra de Guadarrama, fuese á Valladolid, pasando por Segovia. 2.º Que quedase igualmente autorizado para anunciar la subasta del trayecto de Tudela, por Logroño, á Bilbao, pasando por Vitoria ó Miranda, segun resultase más conveniente, y considerándose el camino como linea general. Y 3.º Que el Gobierno estuviera asimismo facultado para subastar, con arreglo á las mismas condiciones que la seccion de Madrid á Valladolid, la concesion de un ferro-carril que desde Zaragoza, y pasando por Tudela y Pamplona, fuese á empalmar en Alsásua con el del Norte, pudiéndose prolongar hasta San Sebastian, en caso de que caducára la concesion hecha desde Búrgos á Irun, de la que formaba parte el trayecto entre Alsásua y San Sebastian. Finalmente, el camino de Zaragoza á Alsásua se declaraba linea general.

ARANJUEZ Á LAS MINAS DE HERNAREJOS (11 de Julio).

Por otra ley de la misma fecha que la anterior, se autorizó al Gobierno para otorgar la concesion de un ferro-carril desde Aranjuez, por Cuenca, á las minas de carbon de piedra de Hernarejos, sin subvencion alguna. El trozo primero de Aranjuez á Cuenca deberia concederse desde luego á los Sres. Gatell, Guillaume y Rodriguez Monje, que tenian hechos los estudios, siempre que éstos llenáran los requisitos exigidos por la ley general de ferro-carriles, concediéndoles tambien el segundo, cuando lo estudiasen los mismos concesionarios y recibiese el proyecto la aprobacion superior.

Estudios.

En el año de 1856 continuaron los estudios encomendados á los ingenieros del Gobierno, que quedaron pendientes en 1855, terminándose algunos de

ellos y principiando algunos más. Se concedieron cuarenta y dos autorizaciones á particulares para practicar estudios de vias férreas (1).

En 1856 quedaron por completo terminadas las líneas de Sama á Gijón, Reus á Tarragona y Jerez al Trocadero, abriéndose además al público los trozos de Tarrasa á Sabadell y Corominas á Molins de Rey, que pertenecen respectivamente á las concesiones de Zaragoza y Martorell á Barcelona. El número de kilómetros que se pusieron en explotación este año asciende á 47 kilómetros 584 metros (2), de suerte que á fin de 1856 se explotaban en España 522 kilómetros 524 metros de ferro-carril.

Ferro-carriles
abiertos al público.

Año de 1857.

La disposición general más importante sobre caminos de hierro, de las dictadas en 1857, es sin duda el Real decreto de 11 de Marzo creando las divisiones de ferro-carriles.

Disposiciones
de
carácter general.

Real decreto
de 11 de Marzo,
creando
las divisiones
de ferro-carriles.

Cuando las empresas concesionarias dieron principio á la ejecución de sus respectivas líneas, se encomendó la inspección que el Gobierno debe ejercer para tener el conocimiento é intervención que le competen, á los ingenieros jefes de los antiguos distritos por donde cruzaban, auxiliados por el personal subalterno que tenían á sus órdenes. Con este objeto se dictaron diferentes disposiciones que sería prolijo enumerar.

Posteriormente, y cuando las obras tomaron mayor desarrollo, se comprendió la necesidad de encargar este servicio á ingenieros independientes de los distritos; así se hizo, viniendo la experiencia á demostrar los buenos resultados que se esperaban. En vista de ellos, y considerando las especiales circunstancias que requiere la inspección de los ferro-carriles por parte del personal facultativo que la ha de desempeñar, y la imposibilidad de hacerla compatible con otros servicios, si ha de corresponder debidamente á su objeto, se crearon, con independencia de las demarcaciones en que se hallaba dividido el territorio de la Península, las divisiones de ferro-carriles, en virtud del Real decreto citado, estando á su cargo el servicio especial de los

(1) No se entra en detalles respecto á los proyectos de ferro-carriles, porque alargarian extraordinariamente este escrito, sin proporcionar ventajas; la mayor parte de los datos que se necesitan pueden tomarse de las Memorias de Obras Públicas. El número de autorizaciones que se ha estampado, correspondiente á 1856, no puede merecer entera confianza, porque precisamente falta en las Memorias citadas la relación de las autorizaciones otorgadas en este año, y se han tenido que consultar las colecciones legislativas, en las que es fácil haya dejado de incluirse alguna.

(2) Las fechas en que se abrieron al público los diferentes trozos, y la longitud de cada uno, pueden verse, no sólo para este año, sino para los sucesivos, en el estado núm. 2 que acompaña á esta Memoria.

mismos, así en lo que se refiere á los estudios y formacion de proyectos, como en todo lo relativo á la inspeccion de las obras y de la explotacion.

El número y situacion de las divisiones ha ido variando, como no podia ménos de suceder, con el desenvolvimiento de los trabajos en unas localidades, y con la terminacion de los mismos y apertura al público de grandes longitudes en otras.

Por Real órden de 31 de Marzo se crearon las divisiones de Barcelona, Valencia, Almansa y Sevilla; añadiéndose en 19 de Noviembre la de Madrid, y en 5 de Diciembre las de Valladolid, Zaragoza y Miranda. Hoy dia no existen las dos últimas ni la de Almansa, pero ha tenido que crearse una en Badajoz y otra en Leon, y modificar, á medida que lo ha ido exigiendo el estado de las construcciones, las líneas comprendidas en cada division.

Por mucho tiempo, y cumpliendo lo mandado por el Real decreto de 11 de Marzo, algunos ferro-carriles, que se hallaban aislados y léjos de las demarcaciones establecidas, han tenido que ser inspeccionados por los ingenieros jefes del servicio general de Obras Públicas, toda vez que no contaban sus obras extension suficiente para motivar la formacion de nuevas divisiones.

No es necesario examinar ninguna otra de las órdenes dictadas en 1857, que se redujeron á dar ciertas instrucciones á los jefes de division y á tomar algunas otras medidas de escasísimo interés para el objeto que tiene esta reseña.

Concesiones
hechas para la
construccion
de ferro-carriles.

Las concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles en el año que se examina, y sus principales circunstancias, se expresan en la relacion siguiente.

TUDELA Á BILBAO (*Real órden de 6 de Setiembre*).

Ya se manifestó en la reseña correspondiente al año anterior que, por ley de 11 de Julio, fué autorizado el Gobierno para conceder esta línea. Aprobado, por Real órden de 6 de Junio de 1857, el trazado por Miranda, se dispuso, por ley de 15 de Julio siguiente, que se verificase la subasta, sirviendo de tipo la subvencion de 56.000 escudos por kilómetro. Por Real órden de 18 del propio mes se aprobaron el pliego de condiciones particulares, tarifas y relacion del material para la concesion, previniéndose que se anunciase desde luego la subasta, señalando provisionalmente el punto de empalme con el camino de Zaragoza á Alsásua, á 25 kilómetros de Tudela, hasta que terminasen los estudios de esta línea y pudiera fijarse de un modo definitivo. Verificóse la pública licitacion en 31 de Agosto, no presentándose más proposicion que la de los Sres. Ingunza y Zorrosua, en nombre de los Sres. Orovio, Orbegozo, Epalza, Barroeta, Jusué, Aguirre, Ansuátegui, Uhagon y Obieta, que se obligaban á construir el camino con las condiciones y subvencion marcadas en el anuncio. Por Real órden de 6 de Octubre se aprobó la subasta y se adjudicó la concesion á los proponentes, despues de haber consultado á la Seccion de Gobernacion y Fomento del Consejo Real. Para terminar lo relativo á este ferro-carril, conviene decir que posteriormente se determinó que empalmára con el de Zaragoza á Alsásua á 29^{as}, 287 de Tudela.

LAS CASETAS Á IRÚRZUN (*Real orden de 9 de Octubre*).

Autorizada la concesion del camino de Zaragoza á Alsásua por ley de 11 de Julio de 1856, se aprobaron los correspondientes proyectos, pliego de condiciones y tarifa, por Real orden de 8 de Agosto de 1857, previniéndose que la línea arrancase de la de Madrid á Zaragoza en las inmediaciones de las Casetas, á 15⁴,280 de la última capital, y que se otorgára con la condicion de que su empalme con la del Norte se fijaria en su caso, por una ley, entre Irúrzun y Alsásua, si así fuese conveniente; en el supuesto de que la subvencion sería proporcional á la longitud definitiva del ferro-carril. Por Real orden de 24 del propio mes y año se dispuso, de acuerdo con la Seccion de Fomento del Consejo Real, que se anunciase desde luego la subasta con la subvencion de 33.000 escudos por kilómetro, concedida, por la ley de 11 de Julio de 1856, á la seccion de Madrid á Valladolid, con arreglo al proyecto y demás documentos aprobados, y publicándose, por lo ménos, con diez dias de anticipacion al señalado para la subasta, la relacion del material que podria introducir del extranjero la empresa concesionaria. Cumplida esta prescripcion en 19 de Setiembre de 1857, tuvo lugar la licitacion en 6 de Octubre siguiente, aprobándose el acta tres dias despues, y adjudicando la concesion á D. José de Salamanca como mejor postor, con el subsidio de 6.173.000 escudos por los 187⁴,066 que tenía el camino; segun el proyecto aprobado, entre Las Casetas é Irúrzun, debiendo variar dicha cantidad proporcionalmente á la longitud definitiva que se demarcase al camino. La subvencion kilométrica asciende, pues, á 32.999 escudos 48 milésimas.

MONTBLANCH Á REUS (*Real orden de 9 de Octubre*).

Por ley de 5 de Agosto de 1857 fué autorizado el Gobierno para otorgar á los Sres. Borrás, Canals y Compañía la concesion de este ferro-carril, sin subvencion y con arreglo á los planos aprobados por Real orden de 27 de Junio anterior, siempre que se llenasen todos los requisitos de la legislacion vigente. En virtud de esta ley se hizo la concesion, por Real orden de 23 de Diciembre del mismo año, con sujecion á las tarifas, relacion del material y condiciones aprobadas por Reales órdenes de 27 de Junio y 18 de Diciembre de 1857, despues de haber sido aceptadas éstas por los concesionarios.

Las longitudes concedidas en el año 1857 suman 466⁴,771 (1), estando subvencionadas todas las líneas por el Estado, excepto la de Montblanch á Reus, que sólo mide 30⁴,242.

El desarrollo total concedido hasta fin de 1857 ascendia á 3.112⁴,039, no incluyendo más que las concesiones subsistentes en fin de 1865.

En el año que se examina fué autorizado el Gobierno para conceder otros ferro-carriles, los cuales se señalan en la relacion siguiente, marcando la fecha de la ley y sus principales particularidades.

Autorizaciones
otorgadas
al Gobierno
para la concesion
de líneas.

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

GRANOLLERS Á LA RAMBLA DE SANTA COLOMA.	} 15 de Julio.
ARENYS DE MAR Á LA RAMBLA DE SANTA COLOMA.	
RAMBLA DE SANTA COLOMA Á GERONA.	
GERONA Á FIGUERAS.	
FIGUERAS Á LA FRONTERA FRANCESA.	

Por ley de 15 de Julio quedó facultado el Gobierno para conceder : 1.º La prolongacion de las líneas de Barcelona á Granollers y de Barcelona á Arenys de Mar, hasta el punto de empalme convenido entre las dos empresas y situado cerca de Hostalrich, en la Rambla de Santa Coloma de Farnés. Y 2.º la continuacion en una línea única y comun, que partiendo de dicho punto de enlace, se dirigiese á Gerona y Figueras, terminando en la frontera. La concesion deberia hacerse sin subvencion y con arreglo á la legislacion vigente y á los planos y demás documentos que definitivamente se aprobasen. Los caminos de Granollers y de Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma se declaraban adjudicados, para cuando estuviesen cumplidos todos los requisitos, respectivamente á las empresas de Barcelona á Granollers, y de la misma capital á Arenys de Mar; y la prolongacion comun hasta Francia, á las dos mancomunadamente. Se prevenia asimismo que, en el caso de que una de las dos empresas, ántes ó despues de haberse aprobado los planos de la seccion comun, desistiese ó dejase de hacer uso de la concesion, se consideraria trasferido su derecho á la otra empresa, que desde luego quedaria como concesionaria de la totalidad de la línea, desde la suya hasta la frontera, sin perjuicio de que la otra compañía hiciese su prolongacion hasta el punto de empalme.

UTRILLAS Á LA ZAIDA (5 de Agosto).

Por esta ley fué autorizado el Gobierno para conceder á D. Eliseo Puig y Valle, como representante de la empresa Jaime Vicente Gomez y Compañía, un ferro-carril que, partiendo del criadero carbonífero de Utrillas (Teruel), terminase en la Zaida, en el Ebro. La concesion deberia hacerse sin subvencion alguna y con arreglo á los planos y demás documentos que aprobára el Gobierno.

GARGALLO Á ESCATRON (5 de Agosto).

Por otra ley de la misma fecha que la anterior, se autorizó al Gobierno para otorgar á don Leon Cappa la concesion de un ferro-carril que, partiendo del criadero carbonífero de Gargallo (Teruel), fuese á terminar en Escatron, en el Ebro, no debiendo recibir subvencion y sujetándose á los planos y demás documentos que se aprobasen.

GRANOLLERS Á SAN JUAN DE LAS ABADESAS (5 de Agosto).

Por otra ley de idéntica fecha que las anteriores, fué autorizado el Gobierno para conceder á D. Miguel Ravella y D. Carlos Augusto Moreau, apoderado de los Sres. Corbière, Laureau y Conde de Seraincourt, un ferro-carril que, partiendo de Granollers y pasando por Vich y Ripoll, terminase en el criadero carbonífero de San Juan de las Abadesas. Se establecia que la concesion no disfrutaria de subsidio alguno, y que no podria otorgarse hasta cumplir con los requisitos de la legislacion vigente, debiendo construirse el camino con el material articulado de Arnoux, conforme al proyecto aprobado por Real orden de 4 de Mayo del mismo año.

En el año 1857 se aprobaron algunos de los proyectos hechos por los ingenieros del Gobierno, se emprendieron tambien por la administracion tres nuevos estudios, y se concedieron cincuenta autorizaciones á particulares con el propio objeto (1).

Estudios.

En 1857 quedaron por completo terminadas las líneas de Madrid á Almanza y de Mataró á Arenys de Mar, abriéndose además al público los trozos de Alar á Reinosa y de Alcudia á Játiva, que pertenecen respectivamente á las concesiones de Alar á Santander y de Almansa á Játiva. El número de kilómetros que se pusieron en explotacion este año asciende á 148⁸,741, de suerte que á fin de 1857 se explotaban en España 671⁸,265 de ferro-carril.

Ferro-carriles
abiertos al público.

Año 1858.

Disposiciones
de
carácter general.

De las disposiciones generales dictadas en 1858 sobre ferro-carriles, bastará mencionar : 1.º Una Real orden de 4 de Abril, disponiendo que los efectos contenidos en los registros consulares consignados á la orden de los capitanes de los buques, puedan declararse en los manifestos, á consignacion de los concesionarios de ferro-carriles. 2.º Un Real decreto de 7 del propio mes, creando una Comision que propusiese los precios máximos de peaje y de transporte que deberian regir en los ferro-carriles que no tenian aun fijadas sus tarifas, ó en los que sólo estaban éstas aprobadas provisionalmente (2). 3.º Una Real orden de 23 del mismo mes, declarando que, con arreglo á la ley general de ferro-carriles y á la instruccion para su cumplimiento, las cantidades invertidas en estudios de caminos de hierro no son de abono en la liquidacion que se hace para retirar del depósito el importe de los gastos ocasionados por las obras. 4.º Otra Real orden de 25 de Noviembre, mandando que cuando hubiese de ponerse en explotacion algun ferro-carril, remita el Gobernador de la provincia respectiva al Ministerio de Fomento el acta del reconocimiento de las obras y material, no dando aquella autoridad permiso para que comience la explotacion hasta que se le autorice de Real orden. Y 5.º Otra disposicion análoga, de 17 de Diciembre, aprobando los formularios para la redaccion de los proyectos de ferro-carriles, propuestos por la

Real orden
de 4 de Abril
sobre los efectos
consignados
en los
registros consulares.

Real decreto de 7 de
Abril, creando una
Comision que propusiese
las tarifas para ciertos ferro-
carriles.

Real orden de 23 de
Abril acerca de las
cantidades invertidas
en estudios de
ferro-carriles.

Real orden de 25 de
Noviembre sobre
las formalidades
que deben observarse
antes de poner en explotacion
un ferro-carril.

Real orden de 17 de
Diciembre, aprobando los
formularios para los proyectos
de ferro-carriles.

(1) Los detalles pueden verse en la *Memoria de Obras Públicas* dada á luz en 1859, estados números 59, 60 y 61.

(2) Componian esta Comision los Sres. Marqués de Vallgornera, D. Alejandro Mon, D. Miguel de Roda, D. Vicente Vazquez Queipo, D. Ramon de Echevarría, D. Calixto de Santa Cruz, D. Lucio del Valle y D. Máximo de la Cantolla.

Dirección general de Obras Públicas, en vista de los informes evacuados por la Comisión de tres ingenieros del cuerpo de Caminos, nombrada al efecto, y por la junta consultiva del ramo.

Concesiones
hechas para la
construcción
de vías férreas.

A continuación se expresan las concesiones hechas el año 1858 para la construcción de vías férreas.

ARENYS DE MAR Á LA RAMBLA DE SANTA COLOMA

(Real orden de 26 de Febrero).

En uso de la autorización concedida al Gobierno por la ley de 15 de Julio de 1857, se otorgó, por la Real orden citada, á la Sociedad de los ferro-carriles de Barcelona á Mataró y Arenys de Mar, la concesión de la sección de camino comprendida entre el último punto y la Rambla de Santa Coloma, sin auxilio alguno del Estado ni de las provincias, y con arreglo al proyecto, tarifa, relación de material y pliego de condiciones aprobados por Reales órdenes de 5 de Setiembre de 1857 y 21 y 29 de Enero de 1858.

GRANOLLERS Á LA RAMBLA DE SANTA COLOMA

(Real orden de 26 de Febrero).

En uso de la autorización concedida al Gobierno por la ley de 15 de Julio de 1857, se otorgó, por la Real orden citada, á la Sociedad del ferro-carril de Barcelona á Granollers, la concesión de la sección de camino comprendida entre el último punto y la Rambla de Santa Coloma, sin auxilio alguno del Estado ni de las provincias, y con arreglo al proyecto, tarifa, relación de material y pliego de condiciones aprobados por Reales órdenes de 25 de Febrero de 1858.

Estos dos son los únicos ferro-carriles concedidos en 1858; su longitud es de 77¹/₁₀₃ (1), no habiendo recibido subvención alguna.

El desarrollo total concedido hasta fin de 1858 ascendía á 3.189¹/₁₄₂, incluyendo sólo las concesiones subsistentes en 1.º de Enero de 1866.

Autorizaciones
otorgadas
al Gobierno
para la concesión
de líneas.

En el año que se examina fué autorizado el Gobierno para conceder otros ferro-carriles, los cuales se señalan en la relación siguiente, marcando la fecha de la ley y sus principales particularidades.

ORBÓ Á QUINTANILLA DE LAS TORRES (24 de Marzo).

Por esta ley se autorizó al Gobierno para otorgar á D. Santos Gandarillas la concesión del ferro-carril de Orbó á Quintanilla de las Torres, sin subvención, previo depósito y con sujeción á la ley, al proyecto ya formado y á las tarifas que se aprobasen.

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

THÁRSIS AL ODIEL (17 de Abril).

Por esta ley se facultó al Gobierno para otorgar á D. Eugenio Duclerc, director gerente de la Compañía de minas de cobre de Huelva, la concesion de un ferro-carril para la explotacion de las de Thársis (Huelva), que deberia dirigirse desde dicho punto al sitio llamado El Fraile, en la orilla del Odiel; el cual habia de construirse sin subvencion alguna y con sujecion al proyecto, tarifas, relacion de material y demás documentos que se aprobasen.

Palencia á la Coruña.	PALENCIA Á LEON.	} 21 de Abril.
	LEON Á PONFERRADA.	
	PONFERRADA Á QUIROGA.	
	QUIROGA Á LUGO.	
	LUGO Á LA CORUÑA.	
	MONFORTE Á VIGO.	}
	DE LA LÍNEA DE PALENCIA Á LA CORUÑA, Á UN PUERTO DE ASTÚRIAS.	
	MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA.	

Por ley de 21 de Abril se dispuso, entre otras cosas : 1.º Que el Gobierno adjudicaria en pública subasta la línea de primer orden que, arrancando en Palencia de la de San Isidro de Dueñas á Alar, pasase por Leon, entrase en Galicia por el puente de Domingo Florez, y se bifurcase en Monforte ó donde los estudios lo aconsejárán, para terminar en los puertos de la Coruña y Vigo; debiéndose considerar como parte de esta línea la que, derivándose de ella, se dirigiese al puerto de Astúrias que resultase ser más conveniente, y la que, partiendo de Medina del Campo y pasando por Nava del Rey y Toro, fuese á Zamora. 2.º Que la parte de línea comprendida entre Palencia y la Coruña, se dividiera en las cinco secciones marcadas en el encabezamiento. 5.º Que se procediese desde luego á anunciar la subasta para la adjudicacion de las secciones primera, segunda, tercera y quinta, con arreglo á los estudios ya aprobados, quedando la cuarta para cuando, concluidos los del camino de Vigo, se sacasen á subasta sus secciones. 4.º Que el Gobierno adoptaria las disposiciones necesarias para que, en el término de un año, se formára el proyecto de la parte comprendida entre el punto de empalme y Vigo, anunciándose la subasta en cuanto recibiese la correspondiente aprobacion, y debiendo proceder de la misma manera con las líneas de Astúrias y Zamora, cuyos estudios habian de quedar terminados en igual época. 5.º Que el Estado auxiliaria á la primera seccion del ferro-carril de la Coruña con 18.000 escudos por kilómetro, á la segunda con 35.700, á la tercera con 40.400, á la cuarta con 41.000, y á la quinta con 36.000. 6.º Que el Gobierno determinaria la subvencion con que se debiese auxiliar á las líneas de Vigo, Astúrias y Zamora, tan pronto como se aprobáran los respectivos proyectos, teniendo en cuenta el presupuesto, los productos probables de la explotacion y el interés de los capitales invertidos, que deberia ser igual al que sirvió de base para fijar los subsidios asignados á las diversas secciones en la línea de la Coruña. 7.º Que las subastas girarian sobre rebaja en el importe total de la subvencion. 8.º Que ésta seria satisfecha directamente por el Estado, al que reintegrarian la tercera parte de su importe las provincias que la línea atravesase. Y 9.º Que el Gobierno publicaria los pliegos de condiciones para el otorgamiento de la concesion.

En el año de 1858 se aprobaron algunos de los proyectos hechos por los ingenieros del Gobierno, se emprendieron, tambien por la administracion,

Estudios.

tres nuevos estudios, y se concedieron treinta y nueve autorizaciones á particulares, con el propio objeto (1).

Ferro-carriles
abiertos al público.

En 1858 quedaron por completo terminadas las líneas de Almansa á Alicante y de Castillejo á Toledo, abriéndose además al público los trozos de los Corrales á Santander y de Alcudia á Mogente, que respectivamente pertenecen á las concesiones de Alar á Santander y de Almansa á Játiva. El número de kilómetros que se pusieron en explotación este año asciende á 180^k,622, de suerte que á fin de 1858 se explotaban en España 851^k,887.

Disposiciones
de
carácter general.

Año 1859.

En el año 1859 se dictaron varias disposiciones generales sobre ferro-carriles, algunas de ellas de bastante importancia.

Real orden de 19 de
Febrero sobre uso
del telégrafo de
los ferro-carriles.

Por Real orden de 19 de Febrero se dispuso que los concesionarios no trasmitan despachos por los hilos destinados al servicio público, ni den curso por los de su servicio particular á otros que los necesarios para la mejor explotación de la vía.

Ley de 22 de Mayo
creando las obliga-
ciones del Estado
por ferro-carriles.

La impaciencia de las provincias y poblaciones importantes por ver establecidos los ferro-carriles, cuyos proyectos no podia el Gobierno estudiar y preparar convenientemente en el corto plazo que aquellas deseaban, fué causa de que casi todas las leyes particulares de concesion nacieran de la iniciativa de los cuerpos colegisladores, procediéndose, por lo tanto, en muchos casos sin el debido conocimiento de los datos indispensables para determinar las cláusulas de las concesiones, y principalmente las cuotas asignadas de subvencion. Y aquí se tropieza con una nueva falta que se ha cometido en el establecimiento de nuestros ferro-carriles; no solamente se han auxiliado con los fondos públicos casi todos ellos, sino que se ha caminado á ciegas en la fijacion de los correspondientes subsidios; no pecando, por cierto, de escasos los tipos establecidos hasta la fecha que se examina, para las líneas concedidas ó para cuya concesion estaba autorizado el Gobierno. Y la verdad de lo que se ha dicho, y toda la extension de la pesada carga que el Estado se habia impuesto, se comprenderá con sólo dejar consignado que el importe de las subvenciones otorgadas hasta mediados de 1859 ascendia á más de 120 millones de escudos en metálico ó papel al precio de cotizacion, que

(1) Los detalles pueden verse en la *Memoria de Obras Públicas* dada á luz en 1859, estados números 59, 60 y 61.

debían entregarse en un plazo de seis á ocho años (sin incluir en aquella suma el importe de las subvenciones de algunos ferro-carriles, cuyas concesiones estaban autorizadas, pero de los que no se habían presentado en dicha época los proyectos), y en cerca de 18 millones de escudos en acciones por su valor nominal (1).

Agréguese á esto que la construcción de los ferro-carriles lleva consigo la necesidad de multiplicar las vías ordinarias, que han de alimentar su actividad, y de emprender costosas obras en los puertos, para que satisfagan al consiguiente aumento del tráfico, y se verá que no era posible cubrir tan exorbitantes gastos con los recursos ordinarios del presupuesto general. Esta circunstancia debió tenerse presente, puesto que, si se exceptúan la garantía de un mínimo de interés concedido á las empresas de Alar á Santander y de Játiva al Grao, y una parte del capital en metálico á la de Córdoba á Sevilla, con anterioridad á la ley general de 3 de Junio de 1855, todas las demás subvenciones consisten, ó en títulos de la Deuda pública por su valor nominal, llamados *acciones de ferro-carriles*, con 6 por 100 de interés anual y 1 por 100 de amortización, ó en metálico ó su equivalente en títulos de la misma Deuda, al precio de cotización. Pero, como esto podía dar lugar á la creación de valores de distinta índole, con consecuencias poco favorables al crédito público, el Gobierno propuso á las Cortes la ley que se promulgó en 22 de Mayo de 1859, por la cual se le autorizaba para crear, con el nombre de *Obligaciones del Estado por ferro-carriles*, títulos de la Deuda, con 6 por 100 de interés anual y 1 por 100 de amortización, para satisfacer á las empresas el importe de las subvenciones asignadas hasta aquella fecha á los ferro-carriles de que fuesen concesionarias, dedicando al pago de los intereses y amortización el producto de la venta de bienes del Estado y de otras procedencias aplicadas al mismo, el reintegro de las provincias, y en su defecto, las contribuciones, rentas públicas y demás ingresos del erario. La misma ley otorgaba á estas obligaciones todas las ventajas y seguridades declaradas en favor de los títulos de la Deuda; establecía que las subvenciones, pagaderas precisamente en metálico, se satisfarían en esta especie, negociando el Gobierno en pública subasta ó por suscripción la cantidad de obligaciones que fuese necesaria, fijándose los precios-tipos por el Consejo de Ministros; disponía que los subsidios, pagaderos exclusivamente en acciones, se cubrirían con igual cantidad de obligaciones, por su valor nominal, que se entregarían á las empresas con el cupón-corriente del semestre en que fuese expedida la certificación de obras; aplicaba al pago de las subvenciones de garantía de un mínimo interés de los capitales empleados, los mismos

(1) Véase el estado núm. 72 de la *Memoria de Obras Públicas* dada á luz en 1859.

fondos dedicados al pago de interés y amortizacion de las obligaciones; por último, y además de algunas otras disposiciones, prescribia las bases para el reparto, en las provincias y pueblos, de las cuotas de subvencion que les hubiesen impuesto las respectivas leyes de concesion de las líneas que cruzáran su territorio.

Siendo ya tarde para que el Estado pudiera desembarazarse de los compromisos sagrados que le ligaban, y dadas las circunstancias del Tesoro, no puede desconocerse que la creacion de esta clase de valores se acomodaba mejor que cualquier otro medio á la escasez de sus recursos, imponiendo á la generacion venidera una parte de la subvencion, que es justo satisfaga, ya que ha de recibir el beneficio. Debia haberse previsto, sin embargo, la depreciacion que estas nuevas acciones iban á tener en la plaza, como consecuencia de su continuada emision y del interés que, por lo tanto, hay en mantener bajo su tipo de negociacion; y asimismo la perniciosa influencia que sobre los títulos existentes de la deuda tenía que ejercer la competencia con ellos del papel que se creaba. A pesar de todo, se repetirá que la resolucion tomada era indispensable y que tan solo cabia aminorar sus inconvenientes; sobre los medios que al efecto pudieran emplearse, se tratará, siquiera sea accidentalmente, en la segunda parte de esta Memoria.

Ley de 5 de Junio
sobre ferro-carri-
les en que no se
empleen locomo-
toras.

En 5 de Junio de 1859 fué sancionada por S. M. una nueva ley sobre caminos de hierro, relativa á los servidos con fuerza animal y á los demás en que no se empleasen locomotoras. Demasiado costosos los de vapor para ser establecidos en localidades en que sus rendimientos no correspondan al capital que exigen, puede convenir en algunos casos apelar á los primeros, que, sin ser tan dispendiosos como los otros, se les aproximan en cuanto á facilitar la conduccion, y tienen la ventaja muy considerable, en un país tan quebrado como el nuestro, de admitir pendientes mucho mayores y curvas de menor radio; pero la larga tramitacion exigida por la ley de 3 de Junio de 1855, y la necesidad de una ley especial para cada concesion, habian hecho estériles algunas proposiciones presentadas para establecer estas vías, cuyo carácter y naturaleza era, por otra parte, indispensable definir, determinando los derechos y obligaciones de su concesion, y los medios para obtenerla de un modo más expedito, puesto que su importancia es, en general, mucho menor que la de las líneas de vapor. La ley de 5 de Junio vino á satisfacer estas exigencias, autorizando al Gobierno para otorgar los ferro-carriles que no se exploten con locomotoras, por medio de un Real decreto acordado en Consejo de Ministros y previo informe del de Estado, cuando no se auxilie á la empresa con subvencion del erario; pero exigiendo una ley especial en el caso contrario, ó cuando el ferro-carril haya de ejecutarse por administracion ó por contrata. Las Córtes adicionaron el proyecto del Go-

bierno con la prescripcion de que las concesiones que no necesitasen ley especial se otorgáran en pública subasta, versando la licitacion únicamente sobre la disminucion del precio de peaje consignado en la tarifa; redujeron de noventa y ocho años á sesenta el plazo para la duracion de aquellas, y establecieron tambien una diferencia en favor de las vias férreas en que puedan circular carruajes á propósito para recorrer las vias públicas ordinarias, las cuales se consideraban como caminos perfeccionados, y como tales, sujetos á la legislacion de carreteras, siempre que se costeasen con fondos públicos, por el Estado, las provincias ó los pueblos.

No es necesario entrar en más detalles respecto á esta ley, cuyo espíritu puede comprenderse con lo que antecede.

Por Real orden de 7 de Julio, expedida por el Ministerio de Hacienda, se dictaron varias reglas para llevar á efecto las disposiciones de la ley de 22 de Mayo, referentes al modo de satisfacer á las empresas concesionarias de ferro-carriles el importe de las subvenciones á cargo del Estado, y á fin de ordenar las operaciones de las dependencias que habian de entender en el desempeño de este asunto. No se analizará esta disposicion, cuyo espíritu es naturalmente el mismo de la ley.

Real orden de 7 de Julio, dictando reglas para el cumplimiento de la ley de 22 de Mayo.

En 8 de Julio de 1859 se publicó un Real decreto de bastante importancia, aprobando el reglamento para la ejecucion de la ley de 14 de Noviembre de 1855, sobre la policia de los ferro-carriles, que á él iba adjunto. No podia ser la ley tan explícita y minuciosa que abrazase las numerosas reglas necesarias para la conservacion y explotacion de estos caminos, viniendo á llenar este vacío, que ya se hacia sentir á cada paso, el reglamento, en el cual se procuró prever el mayor número de casos que pueden requerir la intervencion de la Administracion. En él se establece una division marcada entre la inspeccion técnica ó facultativa de los caminos de hierro, y la administrativa y mercantil; se fijan con especial cuidado los deberes de los guarda-agujas y otros empleados encargados de la seguridad de la explotacion; se consignan las reglas conducentes al buen orden y régimen de las estaciones, á la exquisita vigilancia del material móvil, á la formacion de los trenes y su direccion en los caminos de doble via, circulacion en los planos inclinados y velocidad que deben llevar, y á la fijacion de las horas de salida. La insuficiencia de nuestra legislacion mercantil, que, por ser anterior á este nuevo medio de conduccion, no pudo prever las transacciones de diverso género á que tenía que dar lugar, hizo indispensables algunas innovaciones, fundadas en la experiencia que habia suministrado la explotacion de esta industria. A ella son tambien debidas otras varias disposiciones del reglamento, como la que sujeta á los maquinistas á la prévia comprobacion de su suficiencia y la que autoriza la centralizacion, en todo ó en parte, en uno

Real decreto de 8 de Julio, aprobando el Reglamento para la ejecucion de la ley de policia de los ferro-carriles.

de los gobernadores de las provincias que atravesase el ferro-carril, de las atribuciones conferidas á estas autoridades respecto á la vigilancia de la explotación.

No hará la Comision el juicio crítico de las diversas disposiciones consignadas en el reglamento; ese exámen la llevaria demasiado léjos, separándola del objeto de esta reseña, que es seguir paso á paso el desenvolvimiento de nuestras vias de hierro. Bastará que consigne que en la esencia del documento oficial de que se trata, sólo echa de ver cierta imprevision en un punto, en la completa separacion de las inspecciones facultativa y administrativa, no sólo por la gran dificultad que existe para determinar hasta dónde debe llegar la una y cuándo empezar la otra, sino porque la division establecida impide que la accion del Gobierno sea todo lo uniforme y eficaz que fuera de desear, y porque, sin redundar en beneficio de las inspecciones, obliga al Estado á sostener un número de funcionarios muy superior al que el servicio exigiria si una sola persona resumiera la vigilancia en cada línea, de la parte técnica y de la administrativa, y á hacer que estos gastos hayan llegado á ser extraordinariamente elevados, no costeándolos ya por completo las empresas, como se dispuso, puesto que el Estado tiene que suplir casi un 50 por 100 de ellos.

Real órden de 23 de Diciembre sobre el modo de conducir las diligencias en los trenes.

Por último, y prescindiendo de mencionar otras disposiciones de poca importancia, por Real órden de 23 de Diciembre se dispuso el modo como las diligencias y mensajerías habian de ser conducidas en los caminos de hierro.

Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.

A continuacion se expresan las concesiones hechas, durante el año 1859, para la construccion de ferro-carriles.

ALCÁZAR DE SAN JUAN Á CIUDAD REAL (*Real órden de 18 de Abril*).

En los lugares oportunos se ha dicho ya que contratada por el Gobierno la construccion del camino de Socuéllamos á Ciudad Real, fué anulado el contrato por ley de 9 de Marzo de 1855, y que, por otra ley de 18 de Junio de 1856, se autorizó á la Administracion para otorgar al Conde de Morny y otros la concesion de un ferro-carril que, partiendo del de Madrid á Almansa, entre Alcázar y Socuéllamos, fuese por Ciudad Real y Badajoz á la frontera portuguesa; cuyos estudios debian estar terminados en el plazo de cuatro meses, y cuya construccion seria auxiliada por el Estado y las provincias con una subvencion de 24.000 escudos por kilómetro, ó con la tercera parte del presupuesto, si ésta resultase importar ménos por unidad de longitud, que la cifra indicada. Por Real órden de 29 de Julio de 1857 se dispuso que, en atencion á no haber sido posible terminar los proyectos en el plazo fijado, se devolviese al Conde de Morny y demás autores de la proposicion la fianza que en garantia de la misma habian depositado. Por otra ley de 22 de Julio de 1857 se autorizó al Gobierno para proceder desde luego á celebrar la subasta de las secciones del camino de hierro de Alcázar á la frontera, cuyos estudios estuviesen aprobados, y para ir celebrando la de las otras á medida que fuesen aprobándose sus proyectos: se le facultaba para que estas subastas se verificasen simultánea ó

separadamente, y por último, se disponia que el Gobierno publicase el correspondiente pliego de condiciones. Aprobóse el relativo á la seccion de Alcázar de San Juan á Ciudad Real por Real orden de 25 de Febrero de 1859, y estando ya aprobadas desde 1855 la tarifa de precios máximos, y desde 30 de Junio de 1858 la relacion de los efectos que era necesario importar del extranjero, se dispuso, por Real orden de 25 de Febrero de 1859, que se anunciase la subasta de dicha seccion, previniéndose: 1.º Que las obras habian de ejecutarse, entre Alcázar y la Venta de Herrera, con arreglo al proyecto redactado por los Ingenieros del Gobierno y aprobado en 24 de Abril de 1857, y entre el último punto y Ciudad Real segun el antiguo proyecto de Socuéllamos á la misma capital. 2.º Que compendrian parte de la subvencion, en virtud de la ley de 9 de Marzo de 1855, las obras hechas y materiales acopiados en el trayecto de Herrera á Ciudad Real, importantes, segun tasacion aprobada por Real decreto de 18 de Mayo de 1858, 310.351 escudos 961 milésimas. Y 3.º Que esta suma se deduciria de los 2.126.228 escudos 450 milésimas, tercera parte del presupuesto total de la linea, que segun la ley de 18 de Junio de 1856 le correspondia por subvencion, de suerte que la que habria de abonarse quedaba reducida á 1.815.876 escudos 489 milésimas. Verificada la subasta el 8 de Abril de 1859, fué adjudicada la concesion, por Real orden de 18 del propio mes y año, al Marqués de Villamediana, como mejor postor, con la subvencion de 1.589.924 escudos 500 milésimas y las obras hechas y materiales acopiados, ó sea un total de 1.900.276 escudos 261 milésimas, de la cual debian abonar la tercera parte las provincias favorecidas, conforme á la ley de 18 de Junio de 1856.

MINAS DE TRIANO Á LA RIA DE BILBAO (*Ley de 19 de Junio*).

Por esta ley se otorgó á D. Francisco Albertí la concesion, sin subvencion alguna, de un ferro-carril destinado al trasporte del mineral de hierro desde las minas de Triano á la ria de Bilbao, con arreglo al proyecto aprobado por Reales órdenes de 26 de Junio de 1857 y 7 de Abril de 1858, y ateniéndose á las condiciones particulares, tarifas y relacion del material que acompañaban á la ley.

ALBACETE Á CARTAGENA (*Real orden de 29 de Noviembre*).

Por ley de 22 de Mayo de 1859 se autorizó al Gobierno para otorgar en pública subasta un ferro-carril de primer orden, que desde Albacete se dirigiese á Cartagena, auxiliando la construccion con el subsidio de 50.000 escudos por kilómetro, del cual habrian de reintegrar al Estado la tercera parte las provincias interesadas: las obras deberian ejecutarse con arreglo al proyecto formado por un Ingeniero del Gobierno y aprobado por Real orden de 6 de Junio de 1856, sujetándose el concesionario á las condiciones particulares, tarifas y relacion del material que acompañaban á la ley. Por Real orden de 7 de Julio de 1859 se mandó anunciar la subasta, la cual se verificó el 8 de Noviembre siguiente, adjudicándose la concesion, por Real orden de 29 del mismo mes, á D. José de Salamanca, con la misma subvencion señalada por las Córtes.

CIUDAD REAL Á BADAJOZ (*Real orden de 10 de Diciembre*).

Este ferro-carril, que comprende las secciones segunda y tercera del de Alcázar á la frontera portuguesa, siguió los mismos trámites que el de aquel punto á Ciudad Real, hasta que se promulgó la ley de 22 de Julio de 1857, que disponia se fuesen subastando las concesiones de los diversos trozos de la linea internacional, á medida que se aprobáran los respectivos proyectos. Por otra ley de 27 de Abril de 1859 se autorizó al Gobierno para otorgar en pública subasta, y con la subvencion de 50.000 escudos por kilómetro, de la que las provincias interesa-

das deberian reintegrar la tercera parte al Estado, las dos secciones reunidas de Ciudad Real á Mérida y de este punto á Badajoz, con arreglo á los proyectos formados por Ingenieros de Caminos, y aprobados respectivamente por Reales órdenes de 30 de Junio de 1858 y 28 de Agosto de 1856; debiéndose sujetar los concesionarios á las condiciones particulares, tarifas y relacion de material que se acompañaban. Anunciada la subasta en 22 de Octubre de 1859, se verificó el 5 de Diciembre, adjudicándose la concesion, por Real orden de 19 del mismo mes y año, á D. José Forns, como mejor postor, con la subvencion de 29.994 escudos 384 milésimas por kilómetro (9.700.000 escudos por los 325³/₄, que media el desarrollo del trazado, segun el proyecto).

CÓRDOBA Á MÁLAGA (*Real orden de 19 de Diciembre*).

Se dijo en la reseña correspondiente al año 1856, que por la ley de 18 de Junio se autorizó al Gobierno para otorgar al Conde de Morny y otros la concesion de un ferro-carril que, desde las inmediaciones de Villarrobledo, y entrando por la parte oriental de la provincia de Jaen, siguiese el curso del Guadalquivir hasta Córdoba, yendo á desembocar en Málaga, debiendo hacer la Administracion los estudios de un ramal que uniera á Granada con la línea anterior: en la misma ley se disponia que en el plazo de ocho meses estuviesen concluidos y aprobados los proyectos de Villarrobledo á Málaga y del ramal á Granada, anunciándose en seguida la subasta, que versaria sobre rebaja de la subvencion ofrecida de 24.000 escudos por kilómetro, ó de la tercera parte del presupuesto aprobado, si ésta resultase importar ménos, por unidad de longitud; por último, se ordenaba que, en el caso de que el proyecto ya formado en la seccion de Córdoba á Málaga con el ramal á Granada, tuviese los requisitos necesarios, se procederia á anunciar la subasta de su concesion, sin esperar el plazo señalado. Por la Real orden de 29 de Julio de 1857, que ya se ha citado al tratar de la línea de Alcázar á Ciudad Real, se dispuso que, no habiéndose podido terminar los correspondientes proyectos en el plazo señalado por la ley, se devolviera al Conde de Morny y demás autores de la proposicion, la fianza que, en garantia de la misma, habian depositado. Por otra ley de 15 de Julio de 1857 se previno que el Gobierno anunciase la subasta del camino de Villarrobledo á Córdoba, Málaga y Granada en cuanto estuviesen aprobados los correspondientes estudios, y se varió el tipo de la subvencion fijado en 18 de Junio de 1856, elevándolo á 36.000 escudos por kilómetro. Despues de determinar que la línea arrancase en Manzanares de la de Alcázar á Ciudad Real, en vez de hacerlo en Villarrobledo, de la de Madrid á Almansa, ordenó una nueva ley de 30 de Marzo de 1859: 1.º Que la línea general de Andalucía se dividiese en las cuatro secciones de Manzanares á Andújar, de Andújar á Córdoba, de Córdoba á Málaga y de Granada á Campillos ó al punto más conveniente de la tercera seccion. 2.º Que el importe total de la subvencion concedida á todas estas líneas, á razon de 36.000 escudos por kilómetro, se distribuyera asignando 30.429 escudos por kilómetro á la primera seccion, 36.006 á la segunda y á la tercera, y 44.754 á la cuarta. 3.º Que las provincias interesadas reintegrarian al Estado la tercera parte del importe del subsidio. Y 4.º Que el Gobierno anunciaria y celebraria por separado la subasta de concesion de cada una de las cuatro líneas, luego que estuviesen aprobados sus respectivos proyectos. Estándolo ya el redactado para la seccion de Córdoba á Málaga por un Ingeniero del Gobierno, desde 10 de Setiembre de 1858, habiéndose aprobado las tarifas de precios máximos por la misma Real orden, y las condiciones particulares y relacion del material en 20 de Junio de 1859, se dispuso, por Real orden de esta fecha, que se anunciara la subasta para el 15 de Diciembre del propio año. Verificada la licitacion, adjudicóse la concesion del ferro-carril de Córdoba á Málaga, por Real orden de 19 de igual mes, á D. Jorge Loring, como único postor, con la subvencion de 36.006 escudos por kilómetro, ó sea 7.163.789 escudos 766 milésimas por toda la línea, cuyo desarrollo era, segun el proyecto aprobado, de 198³/₄, 961.

QUINTANILLA DE LAS TORRES Á ORBÓ (*Real orden de 19 de Diciembre*).

Autorizado el Gobierno para otorgar este camino sin subvencion á D. Santos Gandarillas, por la ley de 24 de Marzo de 1858, estando ya aprobado el proyecto, y habiéndolo sido las tarifas y las condiciones particulares y relacion del material por Reales órdenes respectivas de 23 de Noviembre y 12 de Diciembre de 1859, se otorgó definitivamente la concesion en 19 del último mes y año. No produjo ésta resultado; en efecto, no habiendo ejecutado obras la empresa concesionaria para terminar el camino en el plazo señalado, se declaró caducada la concesion por Real orden de 2 de Abril de 1862, habiéndose confirmado esta disposicion en 29 de Enero de 1863, despues de haber interpuesto el interesado demanda contra ella ante el Consejo de Estado, y de habérsele tenido, á peticion suya, por desistido y apartado de la reclamacion, por auto de 30 de Diciembre de 1862. El camino se otorgó de nuevo en 1863, como oportunamente se verá.

Las longitudes concedidas en el año 1859, prescindiendo de la del camino de Quintanilla de las Torres á Orbó, cuya concesion caducó despues, suman 903 kilómetros 140 metros (1), estando subvencionadas todas las líneas, excepto la de las minas de Triano á la ria de Bilbao, que sólo mide 8 kilómetros 599 metros.

El desarrollo total concedido hasta fin de 1859 ascendia á 4.092 kilómetros 282 metros, incluyendo sólo las concesiones subsistentes en 1.º de Enero de 1866.

En el año que se examina fué autorizado el Gobierno para conceder otros ferro-carriles; en el cuadro siguiente se reseñan las correspondientes autorizaciones y sus principales particularidades.

Autorizaciones
otorgadas
al Gobierno
para la concesion
de líneas.

MINAS DE BUITRON AL ODIEL (*19 de Junio*).

Por esta ley se autorizó al Gobierno para otorgar á los Sres. Balleras y Martin, sin subvencion alguna, la concesion de un ferro-carril que desde las minas de cobre de Buitron (Huelva) fuese á desembocar en el Odiel, pasando por cerca de Beas, Trigueros y Gibraleon. La concesion deberia verificarse con arreglo á la ley general y al proyecto, condiciones y relacion de material que aprobase el Gobierno.

LÉRIDA Á MONTBLANCH (*19 de Junio*).

Por otra ley de igual fecha que la precedente fué autorizada la Administracion para otorgar á los Sres. Borrás, Canals y Compañía la concesion del ferro-carril de Lérida á Montblanch, sin subvencion alguna y con arreglo á la ley general, al proyecto ya aprobado, á las tarifas que se acompañaban, y á la relacion de material que fijase el Gobierno.

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

TARRAGONA Á BARCELONA (9 de Noviembre).

Por esta ley quedó autorizado el Gobierno para conceder á los Sres. Grau y Ceriola un ferrocarril de Tarragona á Barcelona directamente, ó empalmando con el de la última capital á Martorell, en el punto más conveniente. La concesion debería hacerse sin subvencion alguna y con arreglo al proyecto aprobado, á las tarifas que se acompañaban y á las condiciones y relacion de material que formulase el Gobierno.

MINAS DE BUITRON AL FERRO-CARRIL DE MÉRIDA Á SEVILLA (23 de Noviembre).

Esta ley autorizó al Gobierno para otorgar á los Sres. Pedreño, Balleras y Martin la concesion de un ferrocarril que, partiendo de las minas de Buitron (Huelva) y pasando por los criaderos de cobre y zonas de manganeso, y por varios pueblos importantes de dicha provincia y de la de Badajoz, fuese á empalmar con la línea general de Mérida á Sevilla en un punto cualquiera de ella. La concesion debería hacerse con arreglo al proyecto, tarifas, relacion de material y condiciones particulares que se aprobasen.

UTRERA Á MORON (30 de Noviembre).

Por esta ley se autorizó al Gobierno para otorgar en pública subasta la concesion de un ferrocarril que, partiendo del de Sevilla á Jerez, en Utrera, fuese á terminar en Moron. La concesion debia hacerse con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 30 de Noviembre de 1858, y á las condiciones particulares, tarifas y relacion del material que se acompañaban; recibiendo la subvencion de diez anualidades, de 8.000 escudos cada una, pagaderas por la Diputacion provincial de Sevilla, y de otras diez, de 6.000 escudos, abonables por el Ayuntamiento de Moron, segun escrituras otorgadas por ambas corporaciones en 12 de Marzo de 1858. La ley prevenia, además, que se anunciase desde luego la subasta, debiendo versar la licitacion sobre la reduccion de los 140.000 escudos á que ascendian las anualidades ofrecidas, con cuyo subsidio habia propuesto tomar la concesion D. José Espinosa y Zuleta.

Estudios.

En 1859 continuaron estudiándose por cuenta del Estado algunos de los proyectos pendientes, y se concedieron sesenta autorizaciones á particulares con el mismo objeto (1).

Ferrocarriles abiertos al público.

En 1859 quedaron por completo terminadas las líneas de Almansa á Játiva y de Barcelona á Martorell, abriéndose además al público los trozos de Madrid á Guadalajara, Tarrasa á Manresa y Arenys de Mar á Tordera, que respectivamente pertenecen á las concesiones de Madrid á Zaragoza, Barcelona á Zaragoza y Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma. El número

(1) Los detalles pueden verse en la *Memoria de Obras Públicas* dada á luz el año 1861, estados números 58, 59 y 60.

de kilómetros que se pusieron en explotacion este año asciende á 297 kilómetros 227 metros, de suerte que á fin de 1859 se explotaban en España 1.149 kilómetros 114 metros.

Año 1860.

No tienen gran importancia las disposiciones generales dictadas sobre caminos de hierro en 1860, á no ser la ley relativa á las empresas de obras públicas. Bastará, respecto á casi todas ellas, que se indique ligeramente su objeto.

Disposiciones
de
carácter general.

Por Real orden de 25 de Abril, expedida por el Ministerio de la Gobernacion, se resolvió que los bienes propios y comunes de los pueblos no se hallan comprendidos entre los que, bajo la denominacion de dominio público, se ceden gratuitamente por la ley general de ferro-carriles á las empresas concesionarias de dichas vias.

Real orden de 25 de Abril, resolviendo que los bienes propios y comunes de los pueblos no deben considerarse como de dominio público.

Por ley de 11 de Julio se modificó notablemente la de igual dia y mes de 1856 sobre la constitucion de las empresas concesionarias de obras públicas, autorizándolas para emitir obligaciones hasta el importe de la suma total del capital realizado, en vez del límite de 50 por 100 determinado por la ley anterior, explicando que cuando las empresas gocen de subvencion, sea ésta del Estado ó de las provincias ó municipios, se repite su total importe como capital social para los efectos de la emision de obligaciones; disminuyendo de los dos tercios á la mitad del capital social la suscripcion necesaria para autorizar la constitucion de las sociedades, y fijando que el dividendo pasivo exigible á los 30 dias de aprobados los Estatutos, no podria bajar del 10 por 100 del capital, en vez del 15 hasta entónces prescrito. Tales son las principales disposiciones de esta ley, para cuyo mejor cumplimiento se dictaron varias reglas en las Reales ordenes de 25 de Julio y 31 de Agosto de este mismo año.

Ley de 11 de Julio sobre constitucion de las empresas concesionarias de Obras públicas.

Reales ordenes de 25 de Julio y 31 de Agosto, dictando reglas para el cumplimiento de la ley anterior.

Por Real orden de 6 de Setiembre se encargó muy particularmente á los ingenieros jefes de las divisiones de ferro-carriles que no tolerasen, en manera alguna, que las empresas concesionarias principiáran obras sin la prévia aprobacion del Gobierno, ni empleáran materiales que no reuniesen las condiciones exigidas por los contratos de concesion.

Real orden 6 de Setiembre sobre obras ejecutadas sin prévia autorizacion.

En 12 de Octubre se circuló por el Ministerio de Fomento una Real orden, expedida por el de Gracia y Justicia en 4 de Setiembre, previniendo las diligencias que habian de practicarse en las causas que se formáran con moti-

Circular de 12 de Octubre, acerca de las diligencias que deben practicarse en

las causas formadas por accidentes en los ferro-carriles.

vo de accidentes ocurridos en los ferro-carriles, cuando hubiesen de deponer en ellas los ingenieros jefes de las divisiones.

Real orden de 10 de Noviembre sobre contabilidad de las divisiones é inspecciones.

Por Real orden de 10 de Noviembre se dictaron algunas disposiciones, para llevar á cabo lo prescrito en una orden de la Direccion general de Obras Públicas, de 19 de Junio de este mismo año, reglamentando la contabilidad de las divisiones é inspecciones de ferro-carriles.

Real orden de 17 de Diciembre, marcando los terrenos que deben considerarse como de dominio público.

Una Real orden del Ministerio de Hacienda de 17 de Diciembre aclaró los terrenos que debian considerarse como de dominio público, para los efectos de la ley de ferro-carriles. Esta disposicion, en armonía con la emanada del Ministerio de la Gobernacion en 25 de Abril, declaró que los bienes conocidos con aquel carácter son las cosas que están destinadas á la utilidad general de los habitantes de la nacion, pero que no se hallan en este caso los bienes del Estado, del clero, de las provincias, de los pueblos, ni de las demás corporaciones públicas civiles, por cuanto reconocen un señor directo, y sus productos se hallan incluidos en los presupuestos, con aplicacion á cubrir obligaciones y servicios.

Circular recomendando á las empresas el freno Castellví.

Por último, en 27 de Diciembre se mandó una circular á las empresas, recomendándoles el freno de D. Agustin Castellví, que habia dado ventajosos resultados en los ensayos hechos por los ingenieros de Caminos, Arriete, Valle y Ortega (D. Joaquin), comisionados al efecto.

Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.

A continuacion se expresan las concesiones hechas el año 1860 para la construccion de ferro-carriles.

UTRERA Á MORON (*Real orden de 4 de Febrero*).

Autorizada la concesion de esta linea por ley de 30 de Noviembre de 1859, se anunció la subasta, conforme á lo que la misma prevenia, en 5 de Diciembre del mismo año. Verificada la licitacion en 18 de Enero siguiente, y no habiéndose presentado proposicion alguna, se declaró adjudicada la concesion, por Real orden de 4 de Febrero, á D. José Espinosa y Zuleta, autor de la propuesta, aceptada por la ley de 30 de Noviembre, con la subvencion de diez anualidades de 8.000 escudos, pagaderas por la Diputacion de Sevilla, y de otras diez de 6.000 escudos, abonables por el Ayuntamiento de Moron.

RAMBLA DE SANTA COLOMA Á GERONA (*Real orden de 9 de Junio*).

Por Real orden de 9 de Junio, y en virtud de la autorizacion conferida al Gobierno por la ley de 15 de Julio de 1857, se otorgó mancomunadamente á las compañías de los ferro-carriles de Barcelona á Granollers y Santa Coloma, y de Barcelona á Mataró, Arenys de Mar y Santa Coloma, la concesion del camino de la Rambla de este nombre á Gerona sin subsidio alguno, y con sujecion al proyecto, tarifas, relacion de material y condiciones particulares aprobadas por Reales órdenes de 6 de Febrero, 16 de Abril y 9 de Junio de 1860.

MANZANARES Á CÓRDOBA (*Real orden de 23 de Noviembre*).

Los trámites por que pasó la concesion de este camino fueron los mismos que se refieren á la del ferro-carril de Córdoba á Málaga (véase la reseña de las concesiones hechas en 1859), hasta que se promulgó la ley de 30 de Marzo de 1859, dividiendo en cuatro secciones la línea general de Andalucía, y marcando la subvencion que á cada una se asignaria. Por otra ley de 11 de Julio de 1860, se dispuso que las secciones primera y segunda, esto es, el trayecto de Manzanares á Andújar y Córdoba serian objeto de una sola concesion, la cual se otorgaria con arreglo al proyecto que definitivamente adoptase el Gobierno, á las tarifas que se acompañaban y á las condiciones particulares y relacion de material que aprobára la Administracion: se establecia, además, que para la subasta serviría de tipo la proposicion presentada por la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, y que la licitacion versaria sobre la reduccion del subsidio asignado á las dos secciones, por la ley de 30 de Marzo de 1859. Aprobados los proyectos por Reales órdenes de 30 de Mayo y 4 de Agosto de 1860; aprobadas, igualmente, las condiciones particulares y la relacion del material por análogas disposiciones de 7 y 29 del último mes y año, y admitidas las condiciones particulares por la citada Compañía en 22 de Agosto, se declaró aceptada su proposicion, por Real orden de 29 del propio Agosto, mandándose anunciar desde luego la subasta. Hecho el anuncio en el mismo dia, verificóse la licitacion el 21 de Octubre siguiente, adjudicándose la concesion, por Real orden de 23 de Noviembre, á la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, en cuyo nombre se presentó la proposicion más ventajosa, con el subsidio de 2.794.500 escudos, por toda la línea, en vez de los 9.420.355, que correspondian á los tipos señalados por la ley de 30 de Marzo de 1859. Conviene recordar que, con arreglo á la misma ley, las provincias interesadas debian reintegrar al Estado la tercera parte de la subvencion.

Las longitudes concedidas en el año de 1860 suman 308^k,265 (1), estando subvencionadas todas las líneas por el Estado, excepto las de Utrera á Moron y de la Rambla de Santa Coloma á Gerona, que sólo miden 64^k,765.

El desarrollo total concedido hasta fin de 1860 ascendia á 4.400^k,547, incluyendo sólo las concesiones subsistentes en 1.º de Enero de 1866.

En el año que se examina no se concedió al Gobierno autorizacion alguna para otorgar nuevas líneas.

En 1860 se aprobó uno de los proyectos redactados por los ingenieros del Gobierno, se emprendieron dos estudios por la Administracion, y se otorgaron treinta y seis autorizaciones á particulares con igual objeto (2).

En este año quedaron por completo terminadas las líneas de Sevilla á Jerez, San Isidro de Dueñas á Alar del Rey, Granollers á la Rambla de Santa Coloma y Valladolid á Búrgos, abriéndose además al público los trozos de Manresa á Lérida, Alcázar de San Juan á Daimiel, Caparroso á Pamplona, Sanchidrian á Valladolid, Bárcena á los Corrales y Guadalajara á Jadraque,

Autorizaciones
otorgadas
al Gobierno
para la concesion
de líneas.
Estudios.

Ferro-carriles
abiertos al público.

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

(2) Véanse los estados números 58, 59 y 60 de la *Memoria de Obras Públicas*, dada á luz en 1861.

que respectivamente pertenecen á las concesiones de Zaragoza á Barcelona, Alcázar de San Juan á Ciudad-Real, Las Casetas á Irúrzun, Madrid á Valladolid, Alar á Santander y Madrid á Zaragoza. El número de kilómetros que se pusieron en explotacion en dicho año asciende á 764¹,357, de suerte que á fin de 1860 se explotaban en España 1.913¹,471 de ferro-carril.

Año de 1861.

Disposiciones de carácter general.

Las principales disposiciones de carácter general sobre ferro-carriles que se dictaron en el año 1861, son las siguientes.

Real decreto de 9 de Enero, aprobando el Reglamento para la inspeccion de los ferro-carriles.

Por un Real decreto de 9 de Enero, se aprobó el Reglamento que se acompañaba para la inspeccion y vigilancia de los ferro-carriles. En este documento, conforme á lo que prevenia la instruccion para el cumplimiento de la ley de policía, se hacia una division marcada entre la inspeccion facultativa y la administrativa y mercantil, en comendándose aquella á los ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, y ésta á inspectores primeros, segundos y terceros, nombrados por el Ministerio de Fomento. Detallaba el Reglamento las atribuciones tanto de unos y de otros, como de los comisarios, celadores y vigilantes, auxiliares de las inspecciones. No compete á la Comision hacer el exámen de este trabajo; sólo dirá que no es fácil sea perfecto, atendiendo á la falta fundamental cometida en la organizacion del servicio de vigilancia, que consiste, como en su lugar se dijo, en la separacion adoptada entre ambas inspecciones. Este defecto se refleja claramente en la disposicion de que se trata, en la que no ha podido evitarse que los comisarios, celadores y vigilantes dependan á la vez del ingeniero jefe de la division respectiva y del inspector correspondiente; sistema que no puede desconocerse que es contrario á los principios de buena administracion, y que debe ser un constante obstáculo para el mejor desempeño del servicio.

Ley de 1.º de Marzo, facultando al Gobierno para anticipar las subvenciones á las empresas de ferro-carriles.

Por una ley de 1.º de Marzo, se dictaron varias disposiciones encaminadas á favorecer más y más á las empresas concesionarias de ferro-carriles, á las que siempre ha mirado el Estado con singular predileccion, auxiliándolas con recursos muy superiores en verdad á los que podian esperarse de la situacion financiera del país. La ley que se ha citado estableció que el Gobierno podria anticipar, en circunstancias extraordinarias y debidamente justificadas, á las empresas de ferro-carriles subvencionadas por el Estado, la parte de subvencion que considerase oportuno, siempre que aquellas abonaran al Tesoro el interés pagado por el mismo por la anticipacion realizada. Fijaba

la ley las formalidades con que podrian otorgarse á las compañías estos anticipos, que no deberian pasar de las dos terceras partes de la subvencion, y prevenia que si el abono de aquellas hubiese de hacerse en obligaciones de ferro-carriles, se determinaria su cambio regulador por el medio á que se hubiesen cotizado en la Bolsa de Madrid, en el trimestre anterior. Finalmente, se ordenaba que cuando llegase el caso de hacerse á las empresas la liquidacion de la subvencion á que en definitiva tuviesen derecho, se les imputaria el valor de los anticipos en obligaciones, al cambio deducido por la precedente regla, siempre que entónces se cotizasen á un tipo menor, pero que si el cambio fuese mayor, se regularia por él el valor de las obligaciones anticipadas.

Por Real órden de 8 de Marzo se aprobó una instruccion para los empleados en las inspecciones de ferro-carriles; pero nada se dirá de ella, porque fué derogada en 1862 y reemplazada por otra.

Por Real órden de 29 de Marzo, y á fin de evitar la poca actividad con que las empresas procedian á terminar las obras de las secciones que se les permitia abrir al público, ántes de estar completamente concluidos todos sus accesorios, se dispuso: 1.º Que cuando el camino estuviese subvencionado, se retendria del subsidio correspondiente al trozo explotado, la parte equivalente al valor de las obras que faltasen ejecutar. 2.º Que si la subvencion se hubiera abonado por completo, ó si la Compañía no recibiese auxilios, se retendrian los productos de la explotacion hasta completar dicha suma. Y 3.º Que concluidas todas las obras de un ferro-carril, la empresa deberia dar principio, en los quince dias siguientes, á la formacion de los planos y acta de amojonamiento, en la inteligencia de que de no hacerlo así, se mandarian efectuar estas operaciones á sus expensas, reteniendo de los productos del camino las cantidades necesarias.

Por Real órden de 31 de Agosto se declaró que la exencion de los derechos de arancel y otros impuestos, concedida á las empresas concesionarias de los ferro-carriles, deberia aplicarse á los materiales y efectos incluidos en las relaciones aprobadas por el Gobierno, para cuya formacion se dictaban algunas reglas en el propio documento.

Por último, por otra Real órden de 6 de Diciembre, expedida por el Ministerio de Hacienda, se declaraban exentos del pago de la contribucion territorial á los terrenos ocupados por las líneas férreas, fundándose en que habiendo sido expropiados los dueños para llevar á cabo la construccion de las vias, se negaban á pagar aquel impuesto, y en la conveniencia que resultaba de proteger á las empresas de los caminos de hierro, con tanta mayor razon, cuanto que no tienen sobre los terrenos ocupados las acciones y derechos inherentes á la propiedad.

Real órden 8 de Marzo, aprobando una Instruccion para los empleados de las inspecciones.

Real órden de 29 de Marzo sobre terminacion de las obras, en las líneas abiertas al público sin estar concluidos sus accesorios.

Real órden de 31 de Agosto determinando, los efectos y materiales que gozarian de la exencion de derechos.

Real órden 6 de Diciembre, eximiendo de contribucion territorial á los terrenos ocupados por los ferro-carriles.

Concesiones
hechas para la
construccion
de ferro-carriles.

A continuacion se expresan las concesiones hechas durante el año 1861 para la construccion de ferro-carriles.

MEDINA DEL CAMPO Á ZAMORA (*Real orden de 19 de Febrero*).

Al tratar de las autorizaciones concedidas al Gobierno en 1858, se dijo que, por la ley de 21 de Abril, quedó facultado para otorgar en pública subasta las líneas de Palencia á la Coruña, Monforte á Vigo, de la primera á un puerto de Astúrias, y de Medina del Campo á Zamora; fijándose las subvenciones para las cinco secciones del camino de la Coruña, y quedando indeterminados los subsidios para los demás hasta que se aprobáran los respectivos proyectos. Por otra ley de 5 de Junio de 1859 se derogó parte de la anterior, disponiendo que el Estado auxiliase la construccion de las líneas citadas con una subvencion proporcional al presupuesto de ellas, en la misma razon que tenía con el suyo respectivo la concedida para la línea de Ciudad-Real á Badajoz, por la ley de 27 de Abril de 1859. Aprobadas las tarifas y el proyecto por Reales órdenes de 18 de Marzo de 1859, y fijada la subvencion total para el camino de Medina del Campo á Zamora en 3.523.209 escudos 102 milésimas, con arreglo á lo dispuesto en la ley de 27 de Abril, presentóse una proposicion al Gobierno en 18 de Octubre de 1860, suscrita por los Sres. Bengoechea y Angoitia, reduciendo el subsidio á 3.300.000 escudos. Por Real orden de 3 de Noviembre del mismo año se aprobaron las condiciones particulares para la construccion del ferro-carril, que fueron pasadas á la aceptacion de los autores de la propuesta, y admitidas por éstos en 12 de aquel mes. Estando ya aprobada la relacion del material que habia de introducirse del extranjero por Real orden de 27 de Octubre de 1860, se anunció la subasta en 14 de Noviembre de este año. Verificada la licitacion en 13 de Febrero siguiente, adjudicóse la concesion, por Real orden del 19, á D. Rafael Bertran de Lis, con la subvencion de 4.191.700 escudos.

PALENCIA Á PONFERRADA (*Real orden de 26 de Febrero*).

La concesion de este camino, que comprende las dos primeras secciones del de Palencia á la Coruña, siguió los mismos trámites que la del de Medina del Campo á Zamora, que se acaba de considerar, hasta la promulgacion de la ley de 5 de Junio de 1859. Aprobado el proyecto del de Palencia á Ponferrada por Reales órdenes de 27 de Marzo y 3 de Noviembre de 1858; aprobadas, asimismo, en esta última fecha las tarifas y relacion de material para la seccion de Palencia á Leon, y fijado el subsidio para ella, con arreglo á la ley de Junio de 1859, en 23.446 escudos 167 milésimas por kilómetro, ó en 2.850.367 escudos 854 milésimas por los 120 kilómetros 719 metros que media su desarrollo, segun el proyecto, presentóse una proposicion, suscrita por D. Juan Florez, para construir el camino con la subvencion ofrecida. Redactáronse las condiciones particulares, que se aprobaron, por Real orden de 7 de Agosto de 1860, las cuales fueron admitidas por el proponente en 11 de igual mes y año, declarándose aceptada la propuesta por Real orden del 18, y mandándose anunciar la subasta, que debia verificarse el 21 de Noviembre siguiente. En tal estado las cosas, y ántes de llegar este dia, presentó una nueva proposicion D. Juan Florez, comprometiéndose á ejecutar las dos secciones de Palencia á Leon y á Ponferrada, con el subsidio de 7.693.633 escudos 60 milésimas, fijado para ambas reunidas, con arreglo á la ley de 1859.

Por Real orden de 19 de Noviembre de 1860, se dispuso que se suspendiera la subasta anunciada para el 21, en atencion á ser preferible la última proposicion de Florez, puesto que se extendia á dos secciones. Estando aprobados el proyecto, tarifas y relacion de material desde las mismas fechas que las correspondientes á la seccion de Palencia á Leon, y habiendo admitido Florez en 21 de Noviembre las condiciones particulares aprobadas en igual dia para la

concesion del ferro-carril de Palencia á Ponferrada, que, ló aceptada su propuesta, anunciándose la subasta el mismo 21 para el 19 de Febrero siguiente. Verificada la licitacion, adjudicóse la concesion, por Real orden del 26, á los Sres. Miranda é hijo, como autores de la proposicion más ventajosa, con el subsidio de 5.900.000 escudos por toda la línea, que comprendia, segun el proyecto aprobado, 222¹/₂,916 de desarrollo.

CARCAGENTE Á GANDÍA (TRAMVAY) (*Real decreto de 6 de Marzo*).

Aprobadas la relacion del material y el proyecto de este ferro-carril por Real orden de 16 de Abril de 1860, y las tarifas y condiciones por Reales órdenes de 3 de Agosto y 18 de Octubre del propio año, presentó una proposicion D. Vicente Alcalá del Olmo, comprometiéndose á ejecutar la línea, con arreglo á los referidos documentos. En su vista, se dispuso, en 2 de Enero de 1861, que se anunciara la subasta, la cual, conforme á la ley de 5 de Junio de 1859, debia versar sobre la reduccion de todos los precios de peaje y transporte consignados en la tarifa. Verificóse la licitacion en 16 de febrero, adjudicándose por Real decreto de 6 de Marzo la concesion de este camino, servido con fuerza animal, la primera de su especie otorgada en España, al Sr. Alcalá del Olmo, por no haberse presentado ninguna otra proposicion más ventajosa.

VALENCIA Á TARRAGONA (*Real orden de 21 de Marzo*).

Ya se sabe que, por ley de 9 de Julio de 1856, fué autorizado el Gobierno para conceder á D. José Campo y otro, el ferro-carril de Valencia á Tarragona con la subvencion de 24.000 escudos por kilómetro. Aprobado el proyecto del camino por Reales órdenes de 22 de Abril de 1857, 30 de Setiembre de 1858 y 8 de Julio de 1860; redactadas las tarifas con arreglo á las que regian en la línea de Játiva al Grao, segun lo dispuesto en uno de los artículos de la ley de 1856, y aprobadas las condiciones particulares por Real orden de 16 de Julio de 1860, se pasaron éstas á la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento y á D. José Campo, á quienes los otros peticionarios habian transmitido sus derechos. Admitidas las condiciones por los proponentes en 12 y 13 de Noviembre de 1860, y aprobada la relacion del material que habia de importarse del extranjero, por Real orden de 6 de Diciembre, se dispuso en 11 del propio mes y año que se anunciara la subasta, sirviendo de base la referida proposicion. Verificóse ese acto en 12 de Marzo de 1861, y no habiéndose presentado más propuesta que la aceptada, se adjudicó la concesion á D. José Campo y la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, por Real orden del 21, con la subvencion de 24.000 escudos por kilómetro, ó 6.247.344 escudos por los 260 kilómetros 306 metros que media el desarrollo del camino, segun el proyecto.

CAMPILLOS Á GRANADA (*Real orden de 7 de Junio*).

La concesion de este camino siguió los mismos trámites que la del de Córdoba á Málaga (véase en la reseña de 1859 lo relativo á este camino), hasta la promulgacion de la ley de 30 de Marzo de 1859, en la que, entre otras cosas, se fijaba la subvencion para el ramal á Granada en 44.754 escudos por kilómetro. Aprobado el proyecto, y la derivacion en Campillos ó en el punto que se fijara al sancionar las modificaciones del trazado, por Real orden de 24 de Febrero de 1859; aprobadas tambien las tarifas y la relacion del material en 19 de Marzo de 1861, y en 20 del propio mes y año las condiciones particulares, se declaró admisible, por Real orden de 17 de Abril de 1861, la proposicion hecha y garantida por D. José de Salamanca, que se comprometia á construir la línea, con arreglo á todos los documentos referidos. Anunciada la subasta en el mismo día, verificóse el 1.º de Junio de 1861, adjudicándose la concesion, por Real orden del 7, en atencion á no haberse presentado proposicion alguna me-

porando la admitida, á D. José de Salamanca, con la subvencion de 44.754 escudos por kilómetro, ó 6.019,413 escudos por los 154¹/₂,500 que debia medir la línea, segun el proyecto.

Para terminar lo relativo á este camino se dirá que, por la ley de 24 de Mayo de 1863, fué autorizado el Gobierno para variar algun tanto el trazado de este ferro-carril, siempre que no resultase aumento en el importe total de la subvencion.

ORENSE Á VIGO (*Real orden de 7 de Junio*).

La concesion de esta seccion del ferro-carril de Monforte á Orense, siguió los mismos trámites que la de la línea de Medina del Campo á Zamora, que encabeza esta relacion, hasta la promulgacion de la ley de 5 de Junio de 1859. Por Reales órdenes de 23 de Octubre de 1860, se aprobaron el proyecto, las tarifas y la relacion del material, y en 9 de Enero de 1861, las condiciones particulares, que fueron admitidas en 12 del propio mes y año por D. Antonio Giraldez, autor de una proposicion para construir el camino. Declarada admisible su propuesta por Real orden del 17, se anunció la subasta, que tuvo lugar el 18 de Abril siguiente, adjudicándose la concesion, por Real orden de 7 de Junio de 1861, á D. Mateo Mollinedo, como mejor postor, con la subvencion de 52.522 escudos 919 milésimas por kilómetro, ó 6.640.000 escudos por los 126¹/₂,421, que debia tener el camino, segun el proyecto. La subvencion ofrecida en el anuncio, con arreglo á la ley de 5 de Junio de 1859, era de 6.693.962 escudos 775 milésimas. Esta concesion no produjo resultado, porque habiendo pasado más de quince dias sin que el concesionario depositase el importe del 5 por 100 del presupuesto de la línea, segun dispone la ley general de ferro-carriles, se declaró sin efecto la adjudicacion, por Real orden de 1.º de Agosto de 1861, quedando á beneficio del Estado la fianza que presentó Mollinedo para tomar parte en la licitacion. El ferro-carril de Orense á Vigo se concedió de nuevo en 1863, como en su lugar se verá.

TARRAGONA Á MARTORELL (*Real orden de 14 de Julio*).

En vista de la ley de 9 de Noviembre de 1859, que autorizaba al Gobierno para otorgar á los señores Grau y Ceriola la concesion de un ferro-carril de Tarragona á Barcelona directamente, ó empalmando con el de Martorell; de una Real orden de 10 de Diciembre de 1860, aprobando la trasferencia de sus derechos hecha por dichos señores en favor de la empresa de Martorell á Barcelona; de otra Real orden de 22 de Mayo de 1861, adoptando para el ferro-carril de Tarragona á Barcelona el trazado de la primera capital á Martorell, siguiendo luego por el camino ya concedido; y de las Reales órdenes de 22 de Mayo y 15 de Junio de 1861, aprobando el proyecto, tarifas, relacion del material y condiciones particulares para la ejecucion de la línea de Tarragona á Martorell; se otorgó su concesion á la compañía de la de este punto á Barcelona, sin subsidio alguno y con arreglo á los documentos expresados.

Las longitudes concedidas en el año 1861, prescindiendo de la correspondiente al camino de Orense á Vigo, cuya concesion no produjo resultado, suman 831¹/₂,041 (1), estando subvencionadas todas las líneas, excepto la de Tarragona á Martorell y el tramway de Carcagente á Gandía, que miden entre ambos 108¹/₂,248.

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

El desarrollo total concedido hasta fin de 1861 ascendía á 5.231^h,588, incluyendo sólo las concesiones subsistentes en 1.º de Enero de 1866.

A continuacion se expresa la única autorizacion otorgada al Gobierno para la concesión de nuevas líneas.

Autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de líneas.

SANTIAGO AL CARRIL (*Ley de 7 de Abril*).

Por dicha ley se autorizó al Gobierno para otorgar á los Sres. Caballero, Piñeiro, Fontan y Villardebó la concesion del camino de Santiago al Carril, sin subvencion alguna del Estado ni de las provincias, y con arreglo á la legislacion vigente y al proyecto, tarifas, relaciones de material y condiciones particulares que aprobase la Administracion.

En 1861 no se emprendió ningun estudio por cuenta del Gobierno, pero se concedieron cincuenta y seis autorizaciones á particulares, para verificarlos por sí (1).

Estudios.

En este año se terminaron por completo las líneas de Alcázar de San Juan á Ciudad-Real, Puerto-Real á Cádiz, Arenys de Mar á la Rambla de Santa Coloma, y un pequeño ramal para la union de los ferro-carriles de Córdoba á Sevilla y de Sevilla á Cádiz. Se abrieron además al público los trozos de Las Casetas á Tudela, Búrgos á Quintanapalla, Madrid al Escorial, Lérica á Zaragoza y Las Casetas á Zaragoza, que respectivamente pertenecen á las concesiones de Las Casetas á Irúrzun, Búrgos á Irun, Madrid á Valladolid, Zaragoza á Barcelona y Madrid á Zaragoza.

Ferro-carriles abiertos al público.

El número de kilómetros que se pusieron en explotacion este año asciende á 456^h,431, de suerte que á fin de 1861 se explotaban en España 2.369^h,902.

Año de 1862.

A continuacion se expresan las principales disposiciones de carácter general sobre ferro-carriles, tomadas en 1862.

Disposiciones de carácter general.

Por ley de 29 de Enero se dictaron las reglas á que debian sujetarse las empresas concesionarias de obras públicas al emitir obligaciones. Autorizadas dichas sociedades, por la ley de 11 de Julio de 1860, para la emision hasta el importe total del capital realizado, se ordenó por la que ahora se examina, que los límites de la autorizacion se determinarían por el importe del valor amortizable de las obligaciones y por el interés fijado, ateniéndose á las si-

Ley de 29 de Enero, dictando reglas para la emision de obligaciones por las empresas concesionarias de Obras públicas.

(1) Véase el estado núm. 63 de la *Memoria de Obras Públicas*, dada á luz en 1864.

guientes prescripciones : 1.º Cuando el interés fuese el de 6 por 100, el total amortizable de las obligaciones computadas por su valor nominal, no podría exceder de una suma igual al capital realizado de las acciones ó á la de éste y la subvencion recibida, si la empresa gozase de tal auxilio. 2.º Cuando el interés fuese menor que el de 6 por 100, el límite de la emision se ampliaria proporcionalmente al descenso en el tipo del interés, pero no pudiendo exceder nunca del duplo del capital realizado y de la subvencion, en su caso. Y 3.º Si el interés excediese al 6 por 100, se reduciria el límite de la emision proporcionalmente al aumento de aquel, no siendo aplicable esta disposicion á las emisiones efectuadas ántes de la promulgacion de la ley. Por último, quedó prohibida toda emision de obligaciones, cuya amortizacion no pudiese hacerse con los rendimientos de las obras, dentro del período de la concesion y sin acudir al crédito.

Real órden de 17 de Febrero, dictando reglas para la ejecucion de la ley anterior.

Para la ejecucion de la ley anterior se dictaron reglas por Real órden de 17 de Febrero del mismo año, las que no se detallan, por juzgarse de todo punto innecesario, despues del resúmen hecho de la disposicion precedente.

Real órden de 10 de Abril, aprobando una nueva instruccion para los empleados en las inspecciones de ferro-carriles.

Por Real órden de 10 de Abril se aprobó la nueva instruccion para los empleados de las inspecciones de ferro-carriles, quedando derogada, de consiguiente, la de 8 de Marzo de 1861. Basada la redaccion de este documento en las prevenciones de la ley y reglamento de policia de caminos de hierro y en el reglamento orgánico de 9 de Enero de 1861, bastará indicar que en la seccion primera, consagrada á la inspeccion facultativa, se detallan las obligaciones de los vigilantes, celadores, comisarios y ayudantes; que en la segunda, referente á la parte administrativa, se exponen los deberes de los inspectores y subalternos; dedicándose un capítulo especial á las disposiciones generales sobre los empleados, y terminando con varios formularios para el servicio de los encargados de la inspeccion administrativa, y con una relacion de las materias á que deberán referirse los partes dirigidos á sus superiores por los funcionarios de la facultativa.

Real órden de 16 de Junio, sobre medicion kilométrica de los ferro-carriles.

Por Real órden de 16 de Junio se dictaron várias reglas que deberian tenerse presentes al verificar la medicion kilométrica de los ferro-carriles.

Real órden de 4 de Julio, recomendando eficazmente á las empresas el freno de Caslellví, y disponiendo que en las concesiones sucesivas se impusiese su uso como obligatorio.

Por Real órden de 4 de Julio se dispuso excitar eficazmente á las empresas concesionarias para que adoptáran en sus líneas el aparato-freno de D. Agustín Castellví, y que en las concesiones que se otorgasen en lo sucesivo, se impusiese como obligatorio el uso de dicho freno, miéntras no se demostrára que habia otro con mejores condiciones. Al propio tiempo se ordenó que se publicasen en la *Gaceta* los resultados de los ensayos practicados por el ingeniero jefe de la division de ferro-carriles de Barcelona, y de los hechos en presencia de ingenieros del Estado y de las empresas, de catedráticos del Instituto industrial de Barcelona y de otras personas competentes; el infor-

me emitido por la seccion tercera de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y el juicio formado sobre este aparato por la asociacion de ingenieros industriales.

Una ley importante fué sancionada por S. M., en 20 de Julio de 1862, que tiende á favorecer la ejecucion de los caminos de hierro carboneros, declarando de servicio general y pudiendo subvencionarse por el Estado, todos los que se construyan para conducir los carbones minerales desde los criaderos de grande importancia á los puertos de mar, á las vias fluviales, á las líneas generales de primer orden, á los grandes centros de poblacion y á las comarcas industriales. Para su concesion deben presentarse, no sólo todos los documentos exigidos por la ley de 3 de Junio de 1855, sino una Memoria facultativa sobre la existencia de las cuencas ó criaderos, y la cantidad, calidad y coste de los carbones, y el informe sobre la misma Memoria de la Junta superior facultativa de Minería. En las leyes especiales de concesion procede determinar si han de contribuir algunas provincias ó algunos pueblos á pagar el subsidio, así como la manera de verificar el reparto. Las concesiones deben otorgarse con tarifas especiales de peaje y trasporte para el coque y carbon mineral; fija la ley como tipo máximo el de 300 milésimas de escudo por tonelada y kilómetro, pero en cambio de esta restriccion autoriza el que se perciban derechos de carga y descarga. Prescribe, además, que la franquicia concedida á las empresas, por la ley general de ferro-carriles, para la introduccion de efectos del extranjero, se hará efectiva con las que tengan á su cargo caminos de esta especie, abonándoles en equivalencia de los derechos de aduanas, puertos y faros, la subvencion que se fije, y concediéndoles, respecto á los derechos de portazgos, pontazgos y barcajes, la misma exencion para los materiales y efectos, de que gozan los que se emplean en las obras públicas ejecutadas por cuenta del Estado. Por último, establece la ley que sus disposiciones podrán aplicarse á los caminos de hierro que tengan por objeto la explotacion de cualquiera sustancia mineral ó vegetal, reconocidamente útil para la industria, las artes, la construccion naval ó cualquiera otro servicio de general interés.

En concepto de la Comision, los principios sentados por esta ley están completamente en armonía con el sistema que se ha seguido para la ejecucion de nuestra red de ferro-carriles, siendo sensible que no hayan dado resultado alguno, como se hará constar al tratar, en capítulo especial, de las líneas de esta clase.

Por Real orden de 27 de Setiembre se dispuso, con objeto de evitar los abusos cometidos en la importacion de objetos para la construccion de ferro-carriles: primero, que cuando algunos efectos ó materiales se hubiesen inutilizado por el uso ú otras causas, no pudieran las empresas enajenarlos ni exportarlos, sin dar aviso á la Direccion de Aduanas para que, en su caso, exi-

Ley de 20 de Julio sobre los ferro-carriles destinados á la explotacion de las cuencas carboníferas.

Real orden de 27 de Setiembre, encaminada á evitar abusos en la importacion de objetos para los ferro-carriles.

giera el pago de los derechos correspondientes ; segundo, que los ingenieros jefes de las divisiones diesen cuenta detallada de los efectos ó materiales introducidos del extranjero, que en los reconocimientos que practicáran resultasen inservibles ; y tercero, que si las empresas dieran forma distinta á esos objetos, destinándolos á otros usos , lo acreditaran con certificacion del Inspector facultativo.

Real órden de 14 de Noviembre sobre la manera de efectuar los pagos de los gastos ocasionados por las inspecciones.

Por Real órden de 14 de Noviembre se estableció que desde 1.º de Diciembre siguiente se realizáran directamente por el Estado todos los pagos del personal y material de las divisiones é inspecciones, debiendo ingresar en el Tesoro como reintegro, las cantidades que, en el concepto de gastos de inspeccion, estaban obligadas á satisfacer algunas empresas, á cuyo efecto se dictaron las reglas necesarias en otra Real órden de la misma fecha.

Real órden de 31 de Diciembre, marcando los terrenos que deben considerarse como de dominio público.

Por último, en 31 de Diciembre se determinó de Real órden, y de acuerdo con el dictámen del Consejo de Estado en pleno, los terrenos que debian considerarse como de dominio público, para los efectos de la ley general de ferrocarriles. Establecióse, como ya se habia hecho en la Real órden del Ministerio de Hacienda de 25 de Abril de 1860, que los bienes de dominio público son los que están destinados á la utilidad de todos los hombres, y que, por consiguiente, no están comprendidos en esta clase los del Estado ni los de los propios y comun de los pueblos, así como tampoco los realengos y baldíos, que tienen por la ley una aplicacion determinada.

Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.

En la siguiente relacion se expresan las concesiones otorgadas para la construccion de ferro-carriles, en el año que se examina.

SANTIAGO AL CARRIL (*Real órden de 3 de Enero*).

Estando autorizado el Gobierno para conceder esta línea, sin subvencion alguna, por la ley de 7 de Abril de 1861, á los Sres. Caballero, Fontan y Vilardebó; habiéndose aprobado, por Real órden de 13 de Diciembre del mismo año, el proyecto, tarifas y relacion del material, y por otra Real órden del 21 las condiciones particulares, que fueron admitidas por los proponentes, se otorgó la concesion definitiva, por Real órden de 3 de Enero de 1862.

GANDÍA Á DENIA (TRAMWAY) (*Real decreto de 9 de Julio*).

Habiéndose aprobado la relacion del material y el proyecto de este ferro-carril, por Real órden de 8 de Setiembre de 1860, y las tarifas y condiciones particulares, por análoga disposicion de 30 de Enero de 1861, presentó una proposicion D. Vicente Alcalá del Olmo, comprometiéndose á ejecutar la línea, con arreglo á los referidos documentos. En su vista, se dispuso, en 25 de Abril de 1862, que se anunciara la subasta, la cual, conforme á la ley de 5 de Junio de 1859, debia versar sobre la reduccion de todos los precios de peaje y trasporte consignados en la tarifa. Verificóse la licitacion en 2 de Junio de 1862, adjudicándose, por Real decreto de 9 de Julio del mismo año, la concesion del camino al Sr. Alcalá del Olmo, por no haberse presentado ninguna otra proposicion más ventajosa.

IRÚRZUN Á ALSÁSUA (*Real orden de 19 de Julio*).

En vista de las cláusulas con que se otorgó, por Real orden de 9 de Octubre de 1857, la concesion del ferro-carril de Las Casetas á Irúrzun, dejando en suspenso la del trayecto de este punto á Alsásua, ínterin se practicaban nuevos estudios; y vistos los resultados de éstos, y el contrato de concesion del camino de Madrid á Irun, por Valladolid y Búrgos, se resolvió, por Real orden de 19 de Julio de 1862, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros y del de Estado en pleno, ampliar la concesion de Las Casetas á Irúrzun, completándola con el trozo de este punto á Alsásua, que deberia djsfrutar el mismo subsidio de 52.999 escudos 48 milésimas por kilómetro, en que se subastó la primera concesion, y ejecutarse con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 8 de Agosto de 1857.

TARDIENTA Á HUESCA (*Real orden de 27 de Setiembre*).

Por ley de 9 de Julio de 1862 fué autorizado el Gobierno para otorgar, en pública subasta, la concesion de un ferro-carril que, partiendo de Tardienta, en el de Zaragoza á Barcelona, terminase en Huesca. La concesion deberia hacerse con arreglo á la legislacion vigente, al pliego de condiciones que se acompañaba y al proyecto, tarifas y relacion de material aprobados por Real orden de 50 de Marzo del mismo año; fijándose la subvencion, sobre que habia de versar la subasta, en 19.562 escudos 400 milésimas por kilómetro, de cuya suma reintegraria al Estado 100.000 escudos la Diputacion de Huesca, y otro tanto el Ayuntamiento de la capital. Por Real orden de 11 de Julio se mandó anunciar la licitacion, que tuvo lugar el 17 de Setiembre siguiente, adjudicándose la concesion, por Real orden del 27, á D. Eduardo Bové, con el subsidio de 598.980 escudos para toda la línea, cuyo desarrollo era, segun el proyecto, de 21^k,596, correspondiendo, por lo tanto, 18.474 escudos 718 milésimas al kilómetro.

LÉRIDA Á MONTBLANCH (*Real orden de 12 de Noviembre*).

En virtud de la autorizacion concedida al Gobierno por la ley de 19 de Junio de 1859, se otorgó la concesion del ferro-carril de Lérida á Montblanch, por Real orden de 12 de Noviembre de 1862, á la Compañía del de Montblanch á Reus, sin subsidio alguno y con sujecion al proyecto, relacion del material y condiciones particulares aprobadas, y á las tarifas que acompañaban á la ley.

Las longitudes concedidas en el año 1862 suman 182^k,637 (1), no recibiendo subvencion las concesiones de Santiago al Carril, Gandía á Denia y Lérida á Montblanch, que componen un desarrollo de 130^k,393.

La longitud total concedida hasta fin de 1862, ascendia á 5.414^k,225, incluyendo sólo las concesiones subsistentes en 1.º de Enero de 1866.

Sólo una autorizacion se otorgó al Gobierno en el año que se examina para la concesion de nuevas líneas, la cual se expresa á continuacion.

Autorizaciones
otorgadas
al Gobierno
para la concesion
de líneas.

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

GRANOLLERS Á SAN JUAN DE LAS ABADESAS (*Ley de 29 de Enero*).

Ya se dijo que por ley de 5 de Agosto de 1857, fué autorizado el Gobierno para conceder esta línea, sin subsidio de ninguna especie y con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 4 de Mayo del mismo año. No se hizo uso de esta autorizacion, y una ley posterior, de 29 de Enero de 1862, facultó al Gobierno para otorgar el mismo camino, en pública subasta, con el subsidio de 27.000 escudos por kilómetro y con sujecion á un nuevo proyecto, aprobado por Real orden de 18 de Diciembre de 1860, y á las tarifas, condiciones y relacion del material que se acompañaban. La ley prevenia, además, que el camino debía construirse empleando el material articulado de Arnoux; que la provincia de Barcelona reintegraria al Estado la tercera parte de la subvencion correspondiente á los kilómetros comprendidos en su territorio, y además la mitad de la otra tercera parte, que correspondia abonar á la provincia de Gerona por los kilómetros comprendidos en ésta; que se fijaba en 500 milésimas de escudo por peaje y transporte el precio máximo por tonelada y kilómetro, de la tarifa del ferro-carril de Barcelona á Granollers, para la conduccion del coque y carbon mineral que á él concurrieran por la línea de Granollers á San Juan de las Abadesas; que esta concesion se sujetaria á la ley entónces sometida á las Córtes sobre caminos carboneros; y por último, que quedaba autorizado el Gobierno para suspender el anuncio de la subasta, hasta que los dueños de los criaderos de San Juan de las Abadesas se obligasen á entregar á boca de mina, en los plazos que se señalasen, así que la via estuviera en explotacion, las cantidades de carbon superior que se estipulasen para las atenciones del servicio público, y á los precios que de antemano se convinieran.

Estudios.

En 1862 no se emprendió ningun estudio por cuenta de la Administracion, pero se concedieron cincuenta y nueve autorizaciones á particulares para verificarlos por sí (1).

Ferro-carriles abiertos al público.

En este año quedaron por completo terminadas las líneas de la Rambla de Santa Coloma á Gerona, Zaragoza á Barcelona y un pequeño ramal para la union de los caminos de Tarragona á Reus y de Reus á Montblanch. Se abrieron además al público los trozos de Quintanapalla á Olazagoitia, Valencia á Castellon, Manzanares á Santa Cruz de Mudela y Jadraque á Medinaceli, que pertenecen respectivamente á las concesiones de Búrgos á Irun, Valencia á Tarragona, Manzanares á Córdoba y Madrid á Zaragoza. El número de kilómetros que se pusieron en explotacion asciende á 360^k,154, de suerte que á fin de 1862 se explotaban en España 2.730^k,056 de ferro-carril.

Año de 1863.

Disposiciones de carácter general.

No tienen gran importancia las órdenes dictadas durante el año 1863, por lo que bastará enumerarlas rápidamente.

(1) Véase el estado núm. 63 de la *Memoria de Obras Públicas* dada á luz en 1864.

Por Real orden de 10 de Enero se determinaron los plazos, dentro de los que deberían entregar las empresas de ferro-carriles á los consignatarios, los objetos recibidos de los remitentes.

Real orden de 10 de Enero, marcando plazos para que se entreguen á los consignatarios los objetos recibidos.

Por Real orden de 24 de Enero se dispuso la manera cómo habían de verificar las empresas concesionarias la subasta de los objetos y mercancías no reclamadas, así como el modo de hacer llegar el producto de la venta á los establecimientos de beneficencia, conforme á lo dispuesto en el reglamento para la ejecucion de la ley de policía.

Real orden de 24 de Enero sobre las subastas verificadas por las empresas, de los objetos y mercancías no reclamados.

Por otra Real orden de 29 del mismo mes, expedida por el Ministerio de Hacienda, se dictaron varias reglas respecto á la emision de pagarés por las empresas de ferro-carriles, en equivalencia de los derechos de aduanas del material que importen.

Real orden de 29 de Enero, dictando reglas para la emision de pagarés por las empresas, en equivalencia de los derechos arancelarios.

Por ley de 4 de Junio se autorizó al Gobierno: primero, para uniformar las tarifas de los ferro-carriles, cuyas concesiones se otorgaron ántes de 3 de Junio de 1855, y se ratificaron despues sin tarifa legal; y segundo, para unificar, de acuerdo con las empresas, los precios máximos de peaje y trasporte, y las condiciones de percepcion de las tarifas de los ferro-carriles de que fuese concesionaria una misma compañía. La propia ley previene que los cinco años que habían de transcurrir para la revision de las tarifas se contarían desde la fecha en que se uniformáran, y que las empresas que, en uso de sus facultades, redujeran las tarifas para las mercancías, no podrían subirlas de nuevo hasta despues de transcurrido un año.

Ley de 4 de Junio, autorizando al Gobierno para unificar las tarifas de ciertos ferro-carriles.

En vista de una solicitud de la empresa de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, y de la segunda autorizacion concedida al Gobierno por la ley que se acaba de reseñar, dispúsose, por Real orden de 19 de Noviembre, que una comision mixta, designada por la administracion y por la empresa (1), discutiera y presentase las bases para la unificacion de los precios máximos y de las condiciones de percepcion de las tarifas de las diversas líneas de que aquella era concesionaria (2).

Real orden de 19 de Noviembre disponiendo que se unificasen las tarifas de las líneas de que era concesionaria la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Por Real orden de 1.º de Agosto, expedida por el Ministerio de Hacienda, se resolvió que los pagarés á plazo de noventa dias, cedidos con anterioridad á la Real orden de 29 de Enero, se refundiesen en un solo pagaré general, á plazo de un año.

Real orden de 1.º de Agosto sobre los pagarés emitidos por las empresas, á plazo de 90 dias.

(1) En la misma Real orden se dispuso que en la comision mixta representasen al Gobierno los señores don José Caveda, D. Isidro Díaz Argüelles, D. Calixto de Santa Cruz, D. Gabriel Rodríguez y D. José Canalejas.

(2) En esta época, y á causa de varias trasferencias, la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante reunia las antiguas concesiones de Madrid á Zaragoza, Madrid á Aranjuez, Aranjuez á Almansa, Almansa á Alicante, Castillejo á Tolédo, Albacete á Cartagena, Alcázar de San Juan á Ciudad-Real y Manzanares á Córdoba.

Real orden de 27 de Octubre, prohibiendo á las empresas fijar de antemano lo que habian de abonar por los efectos deteriorados ó extraviados.

Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.

Finalmente, y prescindiendo de alguna que otra disposicion de escasísima importancia, por otra Real orden de 27 de Octubre, se prohibió á las empresas determinar previamente la cantidad que habian de abonar por los efectos deteriorados ó extraviados en los trasportes.

En la siguiente relacion se expresan las concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles, durante el año 1863.

GRANOLLERS Á SAN JUAN DE LAS ABADESAS (*Real orden de 25 de Febrero*).

En virtud de la ley de 29 de Enero de 1862 (véanse las autorizaciones dadas al Gobierno en dicho año para la concesion de nuevas líneas), y otorgada en debida forma por los dueños de los criaderos de San Juan de las Abadesas la obligacion de suministrar el carbon necesario para los servicios del Estado, se dispuso, por Real orden de 3 de Enero de 1863, que se anunciara la subasta, con sujecion á la citada ley y á los documentos á que la misma se referia. Verificada la licitacion el 14 de Febrero, adjudicóse la concesion, por Real orden del 25, á D. Alejandro de Bengoechea, que no sólo renunció á todo subsidio, sino que redujo de noventa y nueve años á noventa la duracion de la concesion. Para terminar lo relativo á este ferro-carril, se añadirá que, por la ley de 15 de Junio de 1864, se autorizó al Gobierno para admitir en su construccion el material rígido ordinario, en lugar del articulado de Arnoux, previo el correspondiente estudio de modificacion del trazado.

ORENSE Á VIGO (*Real orden de 12 de Marzo*).

Ya se han reseñado los trámites por que pasó la concesion de este camino hasta 1.º de Agosto de 1861, en que se dejó sin efecto la adjudicacion hecha en favor de D. Mateo Mollinedo (véase la relacion de las concesiones otorgadas en 1861). En la misma Real orden de 1.º de Agosto se prevenia que inmediatamente se anunciase de nuevo la subasta. Publicóse el anuncio el 5 de Setiembre, y verificado el acto el 15 de Octubre siguiente, no se presentó proposicion alguna arreglada á las condiciones impuestas.

En este estado permanecieron las cosas, hasta que el año 1862 hizo una propuesta D. Juan Florez para tomar á su cargo la concesion. Verificadas algunas pequeñas modificaciones en las condiciones y tarifas que sirvieron de base en las dos primeras subastas, y admitidas por Florez, se dispuso, por Real orden de 29 de Noviembre de 1862, que quedaba admitida su proposicion y que se anunciara la subasta, que versaria sobre reduccion en el subsidio de 6.693.962 escudos 775 milésimas, asignado por la ley de 5 de Junio de 1859, y aceptado por el proponente. Verificada la licitacion el 2 de Marzo de 1863, y no habiéndose presentado ninguna mejora á la proposicion admitida, se adjudicó la concesion, por Real orden del 12, á D. Juan Florez, con la subvencion indicada para los 126^k,421, desarrollo de la línea segun el proyecto; ó lo que es lo mismo, con el subsidio de 52.534 escudos 186 milésimas por kilómetro.

THÁRSIS AL ODIEL (*Real orden de 31 de Marzo*).

Autorizado el Gobierno, por la ley de 17 de abril de 1858, para conceder sin subvencion este ferro-carril; habiéndose aprobado el proyecto, tarifas, relacion del material y condiciones particulares, por Reales órdenes de 6 de Setiembre y 24 de Diciembre de 1860 y 22 de Mayo

de 1861, y habiendo aceptado todas las condiciones, en 29 de Diciembre de 1862, D. Eduardo de Cárcer, como apoderado y representante de la Sociedad de minas de cobre de Huelva, se otorgó definitivamente la concesion, por Real orden de 31 de Marzo de 1863, con arreglo á todos los documentos citados.

QUINTANILLA DE LAS TORRES Á ORBÓ (*Real orden de 11 de Mayo*).

Ya se ha dicho anteriormente que otorgada la concesion de esta linea, sin subsidio alguno, á D. Santos Gandarillas, en 19 de Diciembre de 1859, caducó por Reales órdenes de 2 de Abril de 1862 y 29 de Enero de 1863. (Véase la relacion de las concesiones otorgadas en 1859.) Por la misma disposicion últimamente citada, se ordenó que, con arreglo á lo prevenido en la ley general de ferro-carriles, se otorgase de nuevo la concesion en pública subasta, con sujecion á los documentos aprobados para la primitiva, y versando la licitacion sobre el tipo de 3.267 escudos 500 milésimas, á que ascendia el importe de la tasacion, aprobada en la misma fecha, de los terrenos comprados, obras ejecutadas y materiales existentes en la linea. Anunciada la subasta, se verificó el 30 de Abril de 1863, adjudicándose la concesion, por Real orden de 11 de Mayo siguiente, á la Sociedad general de Crédito Moviliario Español, en cuyo nombre presentó D. José Oliva y Estrany la proposicion más ventajosa.

MÉRIDA Á SEVILLA (*Real orden de 18 de Junio*).

Ya se dijo oportunamente que, por ley de 18 de Junio de 1856, fué autorizado, entre otras cosas, el Gobierno para otorgar, en pública subasta, un ferro-carril desde Mérida á Sevilla, con la subvencion de 24.000 escudos por kilómetro, ó con la tercera parte del presupuesto si ésta resultase importar ménos por unidad de longitud que la cifra indicada. Habiéndose aprobado el proyecto por Reales órdenes de 9 de Setiembre de 1862 y 12 de Enero de 1863; en esta última fecha las tarifas y relacion del material; por Real orden de 16 de Febrero de 1863, las condiciones particulares, y por una disposicion análoga de 18 del propio mes y año, los acuerdos de las Diputaciones provinciales de Badajoz y Sevilla, asignando un aumento de 6.000 escudos por kilómetro á la subvencion concedida por la ley; se dispuso, por Real orden de 30 de Abril de 1863, que se anunciase la subasta, que deberia versar sobre la reduccion de la suma de 5.661.180 escudos, á que ascendian las subvenciones concedidas por la ley y por las Diputaciones ántes indicadas, para los 188^k.706 que tenía de desarrollo el camino, segun su proyecto. Verificada la subasta el 11 de Junio, adjudicóse la concesion, por Real orden del 18, á D. Luis Guilhou, como mejor postor, con la subvencion de 2.989.000 escudos por toda la linea. Debe recordarse que, sin perjuicio de la parte que corresponde pagar de esta suma á las Diputaciones de Badajoz y Sevilla por su ofrecimiento espontáneo, la ley de concesion establecia que las provincias interesadas reintegrarian al Estado la tercera parte de la subvencion que éste desembolsára.

GERONA Á FIGUERAS (*Real orden de 27 de Julio*).

Por ley de 13 de Julio de 1857, fué autorizado el Gobierno para conceder mancomunadamente este camino, sin subvencion, á las compañías de los de Barcelona á Granollers y de Barcelona á Mataró y Arenys de Mar; por Reales órdenes de 26 de Junio y 23 de Julio de 1863, se aprobaron el proyecto, tarifa, relacion del material y condiciones particulares; y habiendo aceptado éstas, en la última fecha, D. Manuel Gibert, como representante de la Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Gerona, se otorgó la concesion definitiva, por Real orden de 27 de Julio, con arreglo á todos los documentos citados.

SAN SATURNINO Á IGUALADA (*Real orden de 24 de Agosto*).

Por ley de 24 de Mayo de 1863, fué autorizado el Gobierno para otorgar, sin subvencion, á D. Juan Antonio Bartrolí, la concesion de un ferro-carril que, partiendo del de Tarragona á Martorell en San Saturnino, fuese á terminar en Igualada. La concesion deberia hacerse con arreglo á la legislacion vigente, al proyecto, relacion del material y tarifas aprobadas por Real orden de 18 de Abril de 1863, y á las condiciones particulares que formase la Administracion. Aprobadas éstas, por Real orden de 25 de Julio del mismo año, y aceptadas por Bartrolí en 3 de Agosto siguiente, otorgóse definitivamente la concesion, por Real orden de 24 del mismo Agosto.

Las longitudes concedidas el año 1863 suman 522^k,488 (1), no recibiendo subvencion las concesiones de Granollers á San Juan de las Abadesas, Thárris al Odiel, Quintanilla de las Torres á Orbó, Gerona á Figueras y San Saturnino á Igualada, que componen un desarrollo de 207^k,361.

La longitud total concedida hasta fin de 1863 ascendia á 5.936^k,713, incluyendo sólo las concesiones subsistentes en 1.º de Enero de 1866.

Autorizaciones
otorgadas
al Gobierno
para la concesion
de líneas.

A continuacion se expresan las autorizaciones otorgadas al Gobierno para la concesion de nuevas líneas, con las fechas de las correspondientes leyes y sus principales particularidades.

ZARAGOZA Á ESCATRON (*24 de Mayo*).

Por esta ley se autorizó al Gobierno para otorgar á D. Leon Cappa, sin subvencion alguna y con arreglo á la legislacion vigente, el ferro-carril de Zaragoza á Escatron.

BELMEZ AL CASTILLO DE ALMORCHON.—BELMEZ Á CÓRDOBA (*24 de Mayo*).

Ya se ha dicho que por ley de 18 de Junio de 1856 se otorgó, sin subvencion, al Sr. Romá la concesion de un ferro-carril que, partiendo de los criaderos de Belmez, fuese á enlazar con la prolongacion de la línea de Sevilla á Córdoba; y que esta concesion se declaró subsistente por otra ley de 11 de Julio de 1860. (Véanse las concesiones otorgadas en 1856.) Una nueva ley de 24 de Mayo de 1863 dispuso: 1.º Que se autorizase al Gobierno para otorgar en pública subasta, observando la ley general de ferro-carriles y la de cuencas carboníferas de 20 de Julio de 1862, la concesion de dos caminos de hierro que, partiendo ambos de Belmez, fuese el primero á empalmar con la línea de Ciudad Real á Badajoz, en el Castillo de Almorchon, y el segundo en Córdoba con la de esta ciudad á Sevilla, conforme á los planos aprobados para las dos líneas. 2.º Que se fijase en 200 milésimas de escudo para el carbon mineral, y en 250 para el coke, el precio máximo de peaje y trasporte por tonelada y kilómetro en ambas vias, debiendo regir para las mercancías y viajeros, tarifas cuyos precios no excedie-

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

sen de los establecidos en la línea de Ciudad Real á Badajoz. 3.º Que la concesion de cada una de estas vias se hiciese en subasta separada, con arreglo á la legislacion vigente y á las condiciones particulares y relaciones del material que aprobase el Gobierno, publicándose, al anunciar la subasta, el importe de los derechos de aduanas, puertos y faros que habian de abonarse á los concesionarios, con arreglo á la ley de 20 de Julio de 1862. 4.º Que el Gobierno auxiliaria la construccion del camino de Belmez á Almorchon con el subsidio de 28.400 escudos por kilómetro, y la del de Belmez á Córdoba con el de 37.757 escudos 100 milésimas por kilómetro, tercera parte de los respectivos presupuestos aprobados. 5.º Que estas subvenciones se pagarian directamente por el Estado. 6.º Que el Gobierno procuraria que todas las líneas con que empalmasen estos caminos, y los que pudieran continuar el transporte y hacer el consumo de los carbonos, arreglasen sus tarifas, cuando ménos, hasta el precio fijado en la ley de 20 de Julio de 1862 para el carbon mineral y el coke, pudiendo suspender la subasta si alguna de las referidas compañías no accediese á la baja de sus tarifas. 7.º Y prescindiendo de algunas prescripciones, que no es necesario mencionar, prevenia la ley que quedaba autorizado el Gobierno para imponer á la empresa concesionaria de la línea de Belmez á Córdoba, la obligacion de pagar el valor de los planos y de las obras hechas en la misma línea, siempre que estimára conveniente la rescision del contrato celebrado, por las leyes de 18 de Junio de 1856 y de 11 de Julio de 1860, con la empresa que entonces la construía. Esta rescision se verificó, en efecto, y el ferro-carril fué concedido de nuevo el año 1865, como más adelante se verá.

En 1863 no se emprendió ningun estudio por cuenta de la Administracion, pero se concedieron cien autorizaciones á particulares para verificarlos por sí (1).

En este año quedaron por completo terminadas las líneas de Madrid á Valladolid, Montblanch á Reus, Barcelona á Sarriá y Tudela á Bilbao, abriéndose además al público los trozos de Murcia á Cartagena, Medinaceli á Alagon, Beasain á Irun, Álora á Málaga, Badajoz á la frontera, Palencia á Leon y Castellon á Benicasin, que pertenecen respectivamente á las concesiones de Albacete á Cartagena, Madrid á Zaragoza, Búrgos á Irun, Córdoba á Málaga, Ciudad Real á Badajoz, Palencia á Ponferrada y Valencia á Tarra-gona.

El número de kilómetros que se pusieron en explotacion asciende á 837¹/₂, 704, de suerte que á fin de 1863 se explotaban en España 3.567¹/₂, 760 de ferro-carril.

Año de 1864.

No dejan de tener importancia las disposiciones dictadas sobre ferro-carri-les en 1864, de las cuales se examinarán las principales.

Estudios.

Ferro-carriles
abiertos al público.

Disposiciones
de
carácter general.

(1) Véase el estado núm. 63 de la Memoria de Obras Públicas dada á luz en 1864.

Real decreto de 6 de Febrero, señalando las atribuciones de los ministerios de Gobernacion y de Fomento, respecto á los trenes correos.

Un Real decreto de 6 de Febrero señaló las atribuciones de los Ministerios de Gobernacion y de Fomento, respecto á la correspondencia pública y á su transporte por los ferro-carriles. La Comision no puede prescindir de manifestar que, en su concepto, no es acertado el espíritu de esta disposicion, que declara compete al Ministerio de la Gobernacion el interpretar los pliegos de condiciones formados por el de Fomento, en cuanto se refieran á correos; siendo tambien atribucion exclusiva de dicho Ministerio la organizacion de los trenes que hayan de conducir la correspondencia pública, la fijacion de sus horas de salida, su marcha y sus detenciones. El departamento á que se dan todas estas atribuciones no posee los elementos indispensables para resoluciones tan graves; no estudia los proyectos; no sigue paso á paso la marcha de esta clase de concesiones, ni está en el caso de comprender su espíritu y objeto; y no teniendo tampoco la responsabilidad de la explotacion, mal podrá resolver con acierto, por su solo criterio, uno de los dificiles problemas de los ferro-carriles, el de la organizacion de los cuadros de servicio; inconvenientes que podrian fácilmente evitarse haciéndose este trabajo de comun acuerdo entre ambas dependencias, ó por lo ménos, correspondiendo á Fomento el formular la respectiva propuesta.

Ley de 13 de Abril, disponiendo la formacion de un plan general de ferro-carriles.

Por ley de 13 de Abril se concedió al Gobierno un crédito de 200.000 escudos para que, con toda urgencia, completase las informaciones y estudios necesarios para la clasificacion de los ferro-carriles que, con los que se hallan autorizados, deben formar nuestra red de caminos de hierro. No se analizará ahora esta ley, ni las disposiciones que sobre ella se dictaron, porque conviene hacerlo con bastante detencion, á cuyo fin se dedicará á su examen uno de los artículos del capítulo siguiente.

Ley de 15 de Junio, derogando algunos artículos de la de 5 de igual mes de 1859.

Por otra ley de 15 de Junio se derogaron los artículos 14, 15, 16 y 17 de la ley de 5 de Junio de 1859 sobre ferro-carriles movidos por fuerza animal. Esos artículos eran los que se referian á que cada concesion de vias de esa especie habia de otorgarse en pública licitacion, que versaria sobre reduccion en los precios de peaje y de transporte. Propuesta esta supresion por el diputado Sr. Gonzalez Brabo, fué admitida por el Gobierno y por las Córtes, que creyeron ver en la subasta forzosa la razon de que estos caminos no tomasen en España todo el desarrollo que en un principio se presumia.

Artículo de la ley de 25 de Junio estableciendo un nuevo impuesto sobre el movimiento de los viajeros por los ferro-carriles.

En el artículo 5.º de la ley de presupuestos para el ejercicio de 1864 á 1865, sancionada por S. M. en 25 de Junio de aquel año, se estableció, en favor del Tesoro, un nuevo impuesto sobre el movimiento de viajeros por los ferro-carriles, consistente en el 10 por 100 del precio de los billetes, cuyo importe se consideraria adicionado á las tarifas y seria exigido por las empresas. Se daban medios al Gobierno para que pudiese comprobar los productos del transporte de viajeros, y se le facultaba para resolver las reclamaciones

que pudieran promoverse sobre exención, en algunos casos, del pago de este impuesto.

Para el cumplimiento de esta disposición de la ley, se dictaron varias reglas, que fueron aprobadas por Real orden de 3 de Julio.

Por el artículo 11 de la ya citada ley de 25 de Junio quedaron relevadas las provincias de todo gravámen, por concepto de subvenciones de ferrocarriles pagaderas por el Estado; y en el artículo 17 se facultó al Gobierno para que, de acuerdo con las empresas concesionarias, que disfrutaban garantía de un mínimo interés, y con arreglo á bases justas y equitativas, pudiera capitalizar aquellas, emitiendo al efecto obligaciones del Estado.

En el artículo 18 de la misma ley de presupuestos se ordenó que por los Ministerios de Hacienda y de Fomento se formara una relacion de los objetos destinados á la construccion y explotacion de los caminos de hierro, que deberian gozar del beneficio concedido por la ley general sobre abono de los derechos de aduanas y otros. Se dispuso, al propio tiempo, que en las concesiones posteriores á esta ley se fijara, ántes de la subasta, el importe total de los derechos del material que se considerase necesario para la construccion y explotacion, durante el plazo determinado por la ley de 1855, y que su valor lo recibiesen las empresas como subvencion adicional, en la misma forma que se hubiese dispuesto para la principal, debiendo pagar las compañías los derechos, á la introduccion de los efectos y útiles. Este sistema, aplicado ya en parte á los caminos de las cuencas carboníferas por la ley de 1862, es desde luego preferible al que hasta entónces se habia seguido, tanto porque es más sencillo, cuanto porque corta los abusos que las empresas pudieran cometer.

En 16 de Julio se sancionó una ley para los caminos de hierro servidos con fuerza animal y para los demás en que no se emplean locomotoras; no difiere de la ley de 5 de Junio de 1859 más que en que se han suprimido los artículos derogados en 15 de Junio de 1864, variando, por consiguiente, la numeracion de todos los que seguian á éstos.

Por Real orden de 18 de Octubre se dispuso que, por la Direccion general de Obras Públicas, se estimulase á las empresas de ferro-carriles, á los ingenieros jefes de las divisiones y á los inspectores administrativos, ó en su caso se les hicieran las más terminantes prevenciones sobre varios puntos, con el fin de evitar la repeticion de accidentes en las líneas, y garantizar la vida de los viajeros.

Por Real decreto de 9 de Noviembre se aprobaron las tarifas uniformes de precios máximos de peaje y de transporte para los ferro-carriles de que era concesionaria en aquella época la compañía de Madrid á Zaragoza y á Ali-

Real órden de 3 de Julio, dictando reglas para el cumplimiento de la disposicion anterior. Artículos de la ley de 25 de Junio sobre pago de subvenciones.

Artículo de la ley de 25 de Junio, disponiendo la manera de hacer efectiva la exención de derechos concedida á los efectos importados del extranjero para los ferro-carriles.

Ley de 16 de Julio, sobre los ferro-carriles en que no se empleen locomotoras.

Real órden de 18 de Octubre, encaminada á evitar, en lo posible, los accidentes de los caminos de hierro.

Real decreto de 9 de Noviembre, aprobando las tarifas uniformadas para

las líneas de que era concesionaria la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Real orden de 16 de Noviembre, concediendo un plazo á las empresas para que procediesen á cerrar los ferro-carriles en explotación.

Concesiones hechas para la construcción de ferro-carriles.

cante. Ya se recordará que por ley de 4 de Junio de 1863 se facultó al Gobierno para unificar, de acuerdo con las empresas, las tarifas de los ferro-carriles que una misma tuviese á su cargo, y que, en su consecuencia, se nombró una comision mista que propusiese las bases para esta unificación en las líneas concedidas á la citada sociedad.

Finalmente, y haciendo caso omiso de otras resoluciones, por Real orden circular de 16 de Noviembre se mandó que, dentro de un plazo fijo, procediesen á cerrar los ferro-carriles en explotación las respectivas empresas concesionarias.

Bastantes fueron en número las concesiones otorgadas durante este año. En la relacion siguiente aparecen todas ellas, con sus principales particularidades.

MOLLET Á CALDAS DE MOMBUY (TRAMWAY) (*Real decreto de 13 de Enero*).

Por Real orden de 1.º de Setiembre de 1862 se aprobó el proyecto para un ferro-carril, servido con fuerza animal, que desde Mollet, en la linea de Barcelona á Granollers, se dirigiese á Caldas de Mombuy; y por otra Real orden de 24 de Noviembre del mismo año se aprobó la relacion del material que habria que importar del extranjero.

Habiendo presentado D. Enrique y D. Federico de Gispert una proposicion para tomar á su cargo la concesion de este camino, redactáronse las condiciones particulares, que fueron aprobadas por Real orden de 19 de Octubre de 1863, y admitidas por los proponentes. En su vista, y despues de consultada la Seccion de Gobernacion y Fomento del Consejo de Estado, dispúsose, por Real orden de 22 del mismo mes y año, que se anunciase la subasta, la cual deberia versar sobre reduccion en los precios de peaje y trasporte, con arreglo á la ley de 5 de Junio de 1859, vigente entónces en todas sus partes. Verificada la licitacion el 1.º de Diciembre de 1863, se adjudicó la concesion, por Real decreto de 13 de Enero siguiente, á D. Ramon Oñós, que presentó una propuesta más ventajosa, reduciendo 26,5 por 100 los precios de peaje de la tarifa admitida por los Sres. Gispert.

ZARAGOZA Á ESCATRON (*Real orden de 30 de Enero*).

Autorizado el Gobierno para conceder esta linea á D. Leon Cappa, sin subvencion, por la ley de 24 de Mayo de 1863; aprobados el proyecto, relacion del material, tarifas y condiciones particulares, por Reales órdenes de 5 de Julio del mismo año y 27 de Enero de 1864, y oido el parecer de la Seccion de Gobernacion y Fomento del Consejo de Estado, se otorgó la concesion al referido Cappa, por Real orden de 30 del propio mes y año.

FIGUERAS Á LA FRONTERA FRANCESA (*Real orden de 10 de Marzo*).

Por ley de 15 de Julio de 1857 fué autorizado el Gobierno para conceder mancomunadamente este camino, sin subvencion, á las Compañías de los de Barcelona á Granollers y de Barcelona á Mataró y Arenys de Mar; por Reales órdenes de 14 de Enero y 11 de Febrero de 1864 se aprobaron el proyecto, tarifas, relacion del material y condiciones particulares; y

habiendo aceptado éstas, en 24 del último mes y año, D. Manuel Gibert, como representante de la Compañía de los caminos de hierro de Barcelona á Gerona, se otorgó la concesion definitiva, por Real orden de 10 de Marzo, con arreglo á todos los documentos citados.

BELMEZ AL CASTILLO DE ALMORCHON (Real orden de 13 de Abril).

Autorizado el Gobierno para conceder esta línea, con la subvencion de 28.400 escudos por kilómetro, por la ley de 24 de Mayo de 1863; obtenida la avenencia de las empresas concesionarias de los ferro-carriles por los cuales habia de continuarse el transporte de los carbones de Espiel y Belmez, desde el Castillo de Almorchon, para conducirlos en sus respectivas líneas, al precio de 300 milésimas de escudo por tonelada y kilómetro; y aprobados el proyecto, tarifas, condiciones particulares y valoracion de los derechos de arancel correspondientes á la relacion del material que debia importarse del extranjero, por Reales órdenes de 26 de Junio de 1863 y 8 de Enero de 1864, se dispuso, en esta última fecha, que se anunciara la subasta. Así se verificó; pero habiéndose padecido un error material en el anuncio, suspendióse el acto, mandándose anunciar de nuevo por Real orden de 27 de Febrero siguiente. La licitacion tuvo lugar el 29 de Marzo y, por Real orden de 13 de Abril, se adjudicó la concesion á D. Eugenio de Abella, como mejor postor, con el subsidio de 1.400.000 escudos por los 65⁴/₄₃ que media el desarrollo de la línea, segun el proyecto. La subvencion ofrecida por la ley ascendia á 1.804.781 escudos 200 milésimas, al tipo de 28.400 escudos por kilómetro.

MEDINA DEL CAMPO Á SALAMANCA (Real orden de 20 de Abril).

Por ley de 13 de Abril de 1864 se autorizó al Gobierno para otorgar, sin subvencion ni subasta, á cualquier particular que lo solicitase, la concesion del camino de Medina del Campo á Salamanca, con arreglo al proyecto, tarifas, relacion del material y condiciones particulares, aprobados por Reales órdenes de 14, 24 y 27 de Febrero del mismo año. En vista de esta autorizacion, y de una instancia de D. Carlos Moreau, presentando una propuesta garantida para tomar á su cargo el ferro-carril, con arreglo á lo prescrito en la ley, le fué otorgada la concesion por Real orden de 20 de Abril de 1864.

ALCÁZAR DE SAN JUAN Á QUINTANAR DE LA ORDEN (Real orden de 7 de Junio).

Por ley de 23 de Marzo de 1864 fué autorizado el Gobierno para otorgar á D. Carlos Vazquez Cervela, sin subvencion del Estado, la concesion del ferro-carril de Alcázar á Quintanar, con arreglo al proyecto, tarifas y relacion del material aprobados por Real orden de 16 de Octubre de 1863 y á las condiciones particulares que formase la Administracion. Redactadas éstas, aprobadas en 26 de Mayo de 1864, y admitidas por Vazquez Cervela, se le otorgó la concesion, por Real orden de 7 de Junio.

PONFERRADA Á LA CORUÑA (Real orden de 24 de Setiembre).

La concesion de este camino pasó por los mismos trámites que las de las líneas de Medina del Campo á Zamora y de Palencia á Ponferrada, hasta la promulgacion de la ley de 3 de Junio de 1859. (Véanse las concesiones otorgadas en 1861.) Aprobados el proyecto, tarifas, condiciones particulares y relacion del material, por Reales órdenes de 27 de Marzo y 3 de Noviembre de 1858 y 2 de Enero de 1864, se dispuso, en esta última fecha, que se anunciase la subasta para el 25 de Abril inmediato, sirviendo de tipo la subvencion de 16.163.152 escudos

629 milésimas, que correspondía á los 312¹/₃₅₇ de desarrollo de la línea, conforme á lo dispuesto en la ley de 5 de Junio de 1859. No habiéndose presentado en la licitacion ninguna propuesta, resolvió una nueva ley, de 15 de Junio de 1864, que el Gobierno pudiese otorgar en pública subasta, con arreglo á la legislacion vigente, la concesion del ferro-carril de Ponferrada á la Coruña, despues de reformados los presupuestos en lo relativo á las explanaciones y obras de fábrica, tomando por tipo los precios adoptados para el camino de Orense á Vigo; la misma ley prevenia que la diferencia que resultase en el importe del subsidio concedido en 1859, haciendo su aplicacion al presupuesto reformado, no podría exceder, en ningun caso, de la cuarta parte del valor que entónces tenía. Aprobadas, por Real orden de 16 de Junio de 1864, las modificaciones introducidas en el presupuesto, se dispuso, en esa misma fecha, que se anunciase desde luego la subasta para la concesion, con arreglo á los mismos documentos que sirvieron de base para la primera, y á los presupuestos reformados, segun los cuales, el tipo de la subvencion ascendia á 20.203.915 escudos 785 milésimas por toda la línea. Verificada la licitacion el 19 de Setiembre, adjudicóse la concesion, por Real orden del 24, á D. José Ruiz de Quevedo, como mejor postor, con el subsidio de 18 millones de escudos.

UTRERA Á OSUNA (*Real orden de 15 de Octubre*).
 Por ley de 22 de Mayo de 1864 se facultó al Gobierno para otorgar, sin subvencion alguna del Estado ni de los pueblos, á los Sres. Conde de Peñafior y D. José Espinosa y Zuleta, la concesion del ferro-carril de Utrera á Osuna, con arreglo al proyecto y relacion del material, aprobados por Real orden de 29 de Enero de 1863, y á las tarifas y condiciones particulares que acompañaban á la ley. En vista de esta autorizacion, se hizo la concesion, en favor de dichos señores, añadiendo al pliego de condiciones las prevenciones acordadas sobre el modo de hacer efectiva, conforme á lo ordenado en la ley de presupuestos, la exencion de derechos de arancel y demás, al material y efectos necesarios para la construccion de este ferro-carril y su explotacion en los diez primeros años.

LEON Á GIJON (*Real orden de 23 de Noviembre*).
 Ya se sabe que, por ley de 21 de Abril de 1858, fué autorizado el Gobierno para otorgar, en pública subasta, la concesion de una línea que, partiendo de la de Palencia á la Coruña, fuese á terminar en un puerto de Asturias. La subvencion señalada á este camino por la citada ley, se varió por otra de 5 de Junio de 1859, hasta cuya fecha siguió el expediente los mismos trámites que los relativos á las concesiones de Medina del Campo á Zamora, y Palencia á la Coruña. Habiéndose fijado, en vista de los estudios, que los puntos extremos de la via férrea de que se trata, fuesen Leon y Gijon, y aprobados por Reales órdenes de 15 y 18 de Diciembre de 1861, el proyecto, tarifas, relacion del material y condiciones particulares, se dispuso, en la última fecha, que se anunciara la correspondiente subasta para el dia 22 de Marzo de 1862, sirviendo de tipo la subvencion de 16.603.596 escudos 515 milésimas, que correspondian á los 194¹/₅₈₈, desarrollo del camino, segun el proyecto, conforme á lo que la ley de 5 de Junio de 1859 prevenia. La subasta no produjo efecto por falta de licitadores, y ningun resolución importante recayó sobre este asunto, hasta que una nueva ley de 15 de Junio de 1864 autorizó al Gobierno, entre otras cosas, para rectificar el presupuesto de este ferro-carril, á fin de colocarlo en condiciones favorables para la licitacion, la cual tendria lugar cuando la Administracion lo estimase conveniente. Aprobado el presupuesto reformado, por Real orden de 51 de Julio del mismo año, se ordenó, en igual fecha, que se anunciase de nuevo la subasta de la concesion, con arreglo á los mismos documentos que sirvieron para la primera, y á las modificaciones introducidas en el presupuesto, que hacian subir la subvencion para los 194¹/₅₈₈, á 19.512.004 escudos 285 milésimas. Anuncióse la subasta el 19 de

Agosto inmediato, expresando en el anuncio que, en cumplimiento de lo prevenido en la ley de presupuestos, se abonaría á la empresa concesionaria, como subvencion adicional, la cantidad á que ascendía el importe de los derechos de arancel y los de puertos y faros, correspondientes al material que podía importarse del extranjero. Verificada la licitación el 10 de Noviembre de 1864, adjudicóse la concesion, por Real orden del 23, á D. Manuel Manzanedo, como mejor postor, con el subsidio de 19 millones de escudos para toda la línea.

Las longitudes concedidas el año 1864 suman 860⁴,239 (1), no recibiendo subvencion las concesiones de Mollet á Caldas de Mombuy, Zaragoza á Escatron, Figueras á la frontera francesa, Medina del Campo á Salamanca, Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden y Utrera á Osuna, que componen un desarrollo de 289⁴,851.

La longitud total concedida hasta fin de 1864 ascendía á 6.796⁴,952, incluyendo sólo las concesiones subsistentes en 1.º de Enero de 1866.

A continuacion se expresa la única de las autorizaciones concedidas al Gobierno en 1864 para la concesion de nuevas líneas, de la que no habia hecho uso al finalizar el año.

PALMA DE MALLORCA Á ALCUDIA. — SANTA MARÍA Á MANACOR
(Ley de 13 de Abril).

Por dicha ley se autorizó al Gobierno para otorgar á D. Federico y D. Enrique de Gispert la concesion, en un solo contrato y sin subvencion, del ferro-carril, en la isla de Mallorca, de Palma á Alcudia, y del que, partiendo de éste en Santa Maria, terminase en Manacor, con arreglo al proyecto, tarifas y relacion del material, aprobados para ambas líneas, por Real orden de 10 de Febrero de 1862, y al pliego de condiciones que con este objeto formase la Administracion.

En 1864 se emprendió un solo estudio por cuenta del Gobierno, el de la línea de Riotinto á Fuente del Arco, y se concedieron ciento una autorizaciones á particulares para verificarlos por sí (2).

En este año quedaron por completo terminadas las líneas de Madrid á Zaragoza, Las Casetas á Irúrzun, Quintanilla de las Torres á Orbó, Medina del Campo á Zamora, Búrgos á Irun, Utrera á Moron y Tardienta á Huesca, el tramway de Carcagente á Gandia, y el camino de enlace de las dos estaciones de Madrid. Se abrieron además al público los trozos de Chinchilla á Agramon y Cieza á Murcia, Ciudad-Real á Puertollano y Mérida á Badajoz, que

Disposiciones
de
Caracter general.

Autorizaciones
otorgadas
al Gobierno para la
concesion
de nuevas líneas.

Real orden de 27 de
Febrero sobre es-
tudios de ferro-
carril.
Estudios.

Real orden de 27 de
Febrero sobre es-
tudios de ferro-
carril.
Ferro-carriles
abiertos al público.

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

(2) Esta cifra y la análoga, que se citará en la reseña correspondiente al año 1865, no pueden merecer completa confianza, porque se han tomado de las colecciones legislativas, en las que es posible se haya omitido alguna autorizacion.

pertenecen respectivamente á las concesiones de Albacete á Cartagena y Ciudad-Real á Badajoz. El número de kilómetros que se pusieron en explotación asciende á 494^k.486, de suerte que á fin de 1864 se explotaban en España 4.062^k.246 de ferro-carril.

Año de 1865.

Disposiciones
de
carácter general.

Escasísimo interés presentan las disposiciones de carácter general sobre ferro-carriles, tomadas en 1865. La Comision se limitará á mencionar algunas de ellas, prescindiendo desde luego de las relativas á la formacion del plan de vias férreas, que serán examinadas en el capítulo siguiente.

Circular
de 23 de Enero
sobre contravencion
al reglamento
de policia.

En una circular de la Direccion general de Obras Públicas, de 23 de Enero, se encargó á las autoridades provinciales que reprimiesen sin contemplacion alguna los excesos de atravesar los caminos de hierro por otros puntos que los designados, destruir ó allanar los cerramientos, ó causar daño de cualquier modo. Se les recomendaba tambien que no dejaran impunes á los dueños de ganados que penetrasen en las vias, y que dictasen bandos y disposiciones conducentes, só pena de que se les exigiese la más estrecha responsabilidad.

Orden de 22 de Febrero sobre dimensiones de traviesas.

Por orden de la Direccion general de Obras Públicas, de 22 de Febrero, se marcaron las dimensiones para las traviesas que se colocasen nuevamente en las líneas, y que no las tuvieran fijadas por órdenes especiales.

Real orden de 27 de Febrero sobre estadística de ferro-carriles.

Por Real orden de 27 de Febrero se aprobaron varios modelos de cuadros para la formacion de la estadística de ferro-carriles.

Real orden de 27 de Marzo para regularizar la libre circulacion de los empleados de las inspecciones.

Por Real orden de 27 de Marzo se dictaron varias disposiciones encaminadas á regularizar el derecho de circular libre y gratuitamente, por las líneas de caminos de hierro, los empleados de las inspecciones.

Real orden de 22 de Abril, estableciendo que las empresas están obligadas á expedir billetes para puntos enlazados con sus líneas.

Por otra Real orden de 22 de Abril se resolvió que las compañías de ferro-carriles en explotacion están obligadas á expedir billetes para viajeros para puntos enlazados con sus líneas, con ó sin el intermedio de otras concedidas á terceras empresas, pero sin solucion de continuidad, y á recibir y facturar cuantos efectos y mercancías se les presenten, consignados á cualquiera estacion enlazada con sus líneas, en igual forma.

Real orden de 4 de Julio sobre wago-nes-retretes.

Por Real orden de 4 de Julio se invitó á las empresas de vias ferreas en explotacion, para que estableciesen wago-nes retretes en los trenes de viajeros.

Por Real orden de 11 de igual mes, expedida por el Ministerio de Hacienda, se dispuso que se admitiesen en las aduanas las relaciones del material que, aprobadas por el Ministerio de Fomento, se comunicasen al de Hacienda.

Real orden de 11 de Julio sobre las relaciones del material.

Por Real orden de 13 del propio mes se previno, tambien por Hacienda, que las cantidades que habian de reintegrar las compañías de ferro-carriles por los gastos de inspeccion anticipados por el Tesoro, ingresasen directamente en las tesorerías de Hacienda.

Real orden de 13 de Julio sobre gastos de inspeccion.

Por Real orden de 17 del mismo mes se previno á las empresas concesionarias que las obras comenzadas y ejecutadas sin prévia aprobacion, se considerarian como no realizadas para el abono de la subvencion y para el examen y aprobacion de los proyectos, debiéndose presentar éstos con seis meses de anticipacion á la época en que hubieran de principiarse los trabajos, salvo los casos en que la entidad de la obra fuese escasa.

Real orden de 17 de Julio sobre obras comenzadas y ejecutadas sin autorizacion.

Por Real orden de 19 de Agosto se aclaró un artículo del reglamento de 8 de Julio de 1859, respecto á si pueden consignarse en el libro de reclamaciones de una empresa, quejas ó peticiones que hagan relacion á otra Compañía.

Real orden de 19 de Agosto, aclarando un artículo del reglamento de 8 de Julio de 1859.

Por Reales órdenes de la misma fecha se tomaron várias medidas para el mejoramiento del servicio de trasportes por los ferro-carriles, y se dispuso que los Gobernadores hiciesen insertar en los periódicos oficiales las quejas justificadas producidas por conducto de los funcionarios de las inspecciones, y las providencias que dictasen, imponiendo multas ó adoptando otros recursos.

Reales órdenes de 19 de Agosto sobre el servicio de trasportes.

Por Real orden de 21 de Setiembre se aprobaron cuatro tipos para los cerramientos de las vías férreas.

Real orden de 21 de Setiembre, adoptando tipos para los cerramientos.

Por Real orden de 3 de Octubre se ordenó que cuando un tren no llegase á tiempo de enlazar con otro, se dispusiera la salida más inmediata posible de uno especial para conducir los viajeros y equipajes á su destino, á expensas de la empresa de la línea que originó el retraso.

Real orden de 3 de Octubre, dictando disposiciones para cuando un tren no llegue á tiempo de enlazar con otro.

Finalmente, por otra Real orden de 1.º de Diciembre se dictaron várias reglas á fin de evitar las cuestiones que sobre derecho á un asiento suelen ocurrir en las estaciones que no son de origen, entre los viajeros de nueva entrada y los que alegan que venian ya ocupándolo.

Real orden de 1.º de Diciembre encaminada á evitar cuestiones entre los viajeros sobre derecho á un asiento.

A continuacion se expresan las concesiones otorgadas en el año que se examina.

Concesiones hechas para la construccion de ferro-carriles.

CÓRDOBA Á BELMEZ (*Real orden de 8 de Abril*).

Los trámites por que pasó el expediente de este camino son ya conocidos hasta la promulgacion de la ley de 24 de Mayo de 1863 (véanse las autorizaciones otorgadas al Gobierno en dicho año para la concesion de nuevas líneas). En virtud de la facultad dada á la Administracion, se rescindió el contrato con el entónces concesionario, por Real orden de 16 de Febrero de 1863. Aprobado el proyecto definitivamente en 12 de Enero de 1863, y las tarifas y condiciones en 9 de Febrero de 1863, se dispuso, por Real orden de 16 de este mismo mes y año, que se anunciára desde luego la subasta, con arreglo á la ley especial para esta concesion, á los documentos citados y á la relacion del material libre de derechos, aprobada al efecto. En el anuncio se decia, entre otras cosas: 1.º Que el adjudicatario deberia abonar á la empresa anterior el importe del proyecto, el 20 por 100 de éste, y el valor de las obras hechas y materiales acopiados en la línea; todo lo cual estaba apreciado, por tasacion aprobada en 9 de Febrero de 1863, en 573.871 escudos 93 milésimas. 2.º Que la licitacion versaria sobre la reduccion en el subsidio asignado por la ley de Mayo de 1863, de 37.757 escudos 100 milésimas por kilómetro, ó lo que es lo mismo, 2.989.607 escudos 178 milésimas, para los 79¹/₂ de longitud de la línea. Y 3.º Que se abonarian por semestres, á la empresa concesionaria, 668.185 escudos 965 milésimas, en equivalencia de los derechos de arancel y los de puertos y faros, correspondientes al material que podia importarse del extranjero. Verificada la licitacion el 30 de Marzo de 1863, adjudicóse la concesion, por Real orden de 8 de Abril inmediato, á D. Ignacio Sabater, como mejor postor, con la subvencion de 2.900.000 escudos para toda la línea.

PLAZA DEL PROGRESO (EN MADRID) Á LA DEHESA DE LOS CARABANCHELES
(*TRAMWAY*) — (*Real decreto de 28 de Mayo*).

Con arreglo á las disposiciones vigentes sobre ferro-carriles servidos con fuerza animal, se otorgó la concesion definitiva del de que se trata á D. Juan Ortega, por Real decreto de 28 de Mayo, acordado en Consejo de Ministros, despues de oir á la Seccion de Gobernacion y Fomento del Consejo de Estado, y con sujecion al proyecto, tarifas, relacion de material y condiciones particulares, aprobadas por Reales órdenes de 15 de Julio de 1864 y 7 de Febrero de 1863. Entre las condiciones se estipulaba que se abonarian al concesionario 57.238 escudos 867 milésimas, á que ascendian los derechos de arancel y los de puertos y faros, correspondientes al material que podia importarse del extranjero.

MADRID Ó ARANJUEZ Á CUENCA (*Real orden de 5 de Octubre*).

Autorizado el Gobierno, por ley de 11 de Julio de 1856, para otorgar al Sr. Gatell y otros la concesion, sin auxilio alguno, de un ferro-carril de Aranjuez, por Cuenca, á las minas de Henarejos, y aprobados el proyecto, tarifas, relacion del material y condiciones particulares para la seccion de Aranjuez á Cuenca, por Reales órdenes de 24 de Febrero, 3 de Abril y 30 de Junio de 1863, se consultó á la Seccion de Gobernacion y Fomento del Consejo de Estado, si deberia adjudicarse la concesion á D. Bartolomé de Fanés, en quien habian subrogado sus derechos las personas designadas en la ley. Habiendo informado dicho Cuerpo que sólo podria suspenderse la concesion por fuertes consideraciones de interés público, se resolvió, por Real orden de 5 de Octubre, que, no existiendo éstas, quedaba otorgada la concesion á Fanés, con entera sujecion á la legislacion vigente y á los documentos citados. De las condiciones particulares sólo se mencionarán aquí dos: 1.º Que el ferro-carril deberá partir de Aranjuez ó bien de Madrid, si en

vista de las observaciones de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se adoptase por una ley el trazado desde esta capital á Cuenca, por Tarancon. Y 2.^a Que se abonarán á la empresa concesionaria 2.010.575 escudos, á que ascendían los derechos de arancel y los de puertos y faros, correspondientes al material que podia importarse del extranjero.

MADRID Á MALPARTIDA DE PLASENCIA (*Real orden de 5 de Octubre*).

Por la ley de 9 de julio de 1856 se autorizó al Gobierno, segun se dijo oportunamente, para otorgar en pública subasta, con subvencion de las provincias, la construccion de este ferro-carril, estableciéndose que, en el caso de que un particular ó empresa se obligase á ejecutar la línea sin subsidio alguno, quedaba facultada la Administracion para hacer la concesion sin necesidad de subasta. Con arreglo á esta base, acudió primeramente, en 29 de Junio de 1863, la *Compañía general de Crédito*, en solicitud de la concesion, garantizando su propuesta, y poco despues hizo la misma instancia el *Banco de Madrid*, conviniendo ambas sociedades en renunciar á la subvencion, y aspirando cada una á ser la preferida. Con este motivo establecióse una especie de subasta privada, sobre reduccion en el plazo del usufructo del ferro-carril, y el Gobierno pasó el expediente al Consejo de Estado en pleno, que consultó que si las dos compañías se ponian de acuerdo, ofreciendo construir la línea segun la propuesta más ventajosa, podia hacerse la concesion en favor de ambas; pero que en otro caso deberia otorgarse en pública subasta. En tal estado, manifestaron las compañías peticionarias que se habian entendido en sus pretensiones, conviniendo en que se hiciese la concesion á favor de la *Compañía general de Crédito en España*.

En Enero de 1864, recurrieron los Sres. Escribá, Mauri y Tenorio, pidiendo la concesion de la misma línea, sin subsidio y con arreglo al proyecto modificado, que presentaron, para dirigir el trazado por la Sagra, con sujecion á la ley. Pedido nuevo informe al Consejo de Estado, lo emitió, manifestando que procedia hacer la concesion en pública subasta, sirviendo de tipo la proposicion más ventajosa, respecto al tiempo del aprovechamiento; pero que si el Gobierno, en uso de las facultades que le concedia la ley de 9 de Julio de 1856, preferia la contratacion directa, los peticionarios que presentaban más títulos eran D. Luis Escribá y consocios, en el supuesto de que se aprobasen sus estudios, y de que ofreciesen una reduccion en los años de la concesion, igual á la que se habia hecho en la proposicion más ventajosa. En vista de todo, se expidió una Real orden en 8 de Marzo de 1865, en la que se dispuso que se otorgase directamente la concesion á D. Luis Escribá y consocios, prévia la aprobacion del proyecto por ellos presentado para la seccion de Madrid á Torrijos, y la aceptacion por los mismos del correspondiente pliego de condiciones particulares. Contra esta Real orden presentóse una demanda por el *Banco de Madrid*, y la Seccion de lo Contencioso del Consejo de Estado informó que era inadmisibile, fundándose principalmente en que las resoluciones dictadas por el Gobierno, en el circulo de sus facultades discrecionales, no son reclamables en la via contenciosa. La Administracion se conformó con este acuerdo, resolviéndose así, por Real orden de 5 de Octubre de 1865. Miéntras tanto, se habian aprobado el proyecto presentado por Escribá, las tarifas, la relacion del material y las condiciones particulares, por Reales órdenes de 3 y 20 de Abril del mismo año; y habiendo aceptado aquellas los Sres. Escribá, Mauri y Tenorio, en 30 del propio mes y año, se otorgó la concesion definitiva en favor de los mismos, por Real orden de 5 de Octubre, con sujecion á la ley de 9 de Julio de 1856, á la Real orden de 8 de Marzo de 1863, y á los documentos últimamente citados. De las condiciones particulares, conviene citar las siguientes: 1.^a La empresa debe percibir 3.033.045 escudos, á que ascienden los derechos de arancel y los de puertos y faros, correspondientes al material que puede importarse del extranjero. 2.^a La concesion se otorgó por ochenta y siete años.

Las longitudes concedidas en este año miden 484^k,086 (1), no recibiendo subvencion las concesiones de las líneas de Madrid ó Aranjuez á Cuenca y de Madrid á Malpartida, ni la del tramway de la Plaza del Progreso á la Dehesa de los Carabancheles, que componen un desarrollo de 410^k,906.

La longitud total concedida hasta fin de 1865 ascendia á 7.281^k,038, incluyendo sólo las concesiones subsistentes en 1.º de Enero de 1866.

Autorizaciones
otorgadas
al Gobierno para
la concesion
de nuevas líneas.

Ninguna autorizacion se otorgó al Gobierno, durante el año 1865, para la concesion de nuevas líneas, si bien fueron bastantes las proposiciones presentadas en el Congreso por los Diputados.

Estudios.

En 1865 no se emprendió estudio alguno por cuenta del Gobierno, pero se concedieron sesenta y nueve autorizaciones á particulares para verificarlos por sí.

Ferro-carriles
abiertos al público.

En este año quedaron por completo terminadas las líneas de Albacete á Cartagena, Tarragona á Martorell, Irúrzun á Alsásua y Córdoba á Málaga. Se abrieron además al público los trozos de Benicasin á Uldecona y Amposta á Tarragona, Santa Cruz de Mudela á las Ventas de Cárdenas y Vilches á Córdoba, Vimbodi á Montblanch, Urtuella á la ria de Bilbao, Puertollano á Veredas y Magacela á Mérida y Bobadilla á Antequera, que pertenecen respectivamente á las concesiones de Valencia á Tarragona, Manzanares á Córdoba, Lérida á Montblanch, Minas de Triano á la ria de Bilbao, Ciudad-Real á Badajoz y Campillos á Granada. El número de kilómetros que se pusieron en explotacion asciende á 764^k,564, de suerte que á fin de 1865 se explotaban en España 4.826^k,810 de ferro-carril.

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

RESÚMEN GENERAL.

LONGITUDES CONCEDIDAS HASTA FIN DE 1865.

1.ª Época.

De 1830 á 1844. K. 0,000

2.ª Época.

De 1845	1845.. . . .	K. 48,340	} 244,678
á	1846.. . . .	0,000	
3 de Diciembre de 1851.	1847.. . . .	66,799	
	1848.. . . .	0,000	
	1849.. . . .	0,000	
	1850.. . . .	116,440	
	1851 (hasta 3 de Diciembre).	13,099	

3.ª Época.

De 3 de Diciembre de 1851	1851 (desde 3 de Diciembre)	137,360	} 4.154,459
á 1855.	1852.. . . .	577,549	
	1853.. . . .	130,016	
	1854.. . . .	0,000	
	1855.. . . .	309,534	

4.ª Época.

De 1856 á 1865.	1856.. . . .	4.246,131	} 5.881,901
	1857.. . . .	466,771	
	1858.. . . .	77,103	
	1859.. . . .	903,140	
	1860.. . . .	308,265	
	1861.. . . .	831,041	
	1862.. . . .	182,637	
	1863.. . . .	522,488	
	1864.. . . .	860,239	
	1865.. . . .	484,086	

TOTAL. 7.281,038

DESARROLLO DE LOS FERRO-CARRILES CONCEDIDOS SIN SUBVENCION
DEL ESTADO.

EPOCAS.	LONGITUD TOTAL CONCEDIDA.	DESARROLLO DE LOS FERRO-CARRILES CONCEDIDOS SIN SUBVENCION.
1.ª	K. 0,000	K. 0,000
2.ª	244,678	70,831
3.ª	1.154,459	38,306
4.ª	5.881,901	1.558,702
TOTALES. . .	7.281,038	1.667,839

Resulta, pues, que el Estado ha subvencionado 5.613^{*},199. Sólo teniendo en cuenta lo considerable de esta longitud y lo crecido de algunos subsidios, puede comprenderse que las subvenciones abonadas por el Gobierno hasta fin de 1864 asciendan á la suma de 97.350.721 escudos 10 milésimas, faltando aun que abonar 78.890.514 escudos 900 milésimas, lo que da un total de 176.241.235 escudos 910 milésimas (1). La mayor parte de la cantidad pagada se ha abonado, al precio de cotizacion, en obligaciones del Estado por ferro-carriles, con el interés anual de 6 por 100 y 1 por 100 de amortizacion.

Debe advertirse que de los 1.667^{*},839 que no reciben subvencion del Estado, algunos la tienen asignada por las provincias ó por los pueblos. En este caso se encuentran los ferro-carriles de Castillejo á Toledo y de Utrera á Moron.

AUTORIZACIONES CONCEDIDAS AL GOBIERNO
PARA OTORGAR NUEVAS LÍNEAS, DE LAS QUE NO HABIA HECHO USO Á FIN DE 1865.

Nombres de las líneas.	Fechas de las leyes.	Observaciones.
Mérida á Alconétar.	18 Junio 1856.	Esta línea forma parte de una gran transversal que propone la Comision, desde Mérida á Zamora. (Véase la parte III, red del Oeste y su enlace con las del Mediodía y Norte.)

(1) Véase el estado núm. 3, que acompaña á esta Memoria.

Nombres de las líneas.	Fechas de las leyes.	Observaciones.
Cuenca á las Minas de Henarejos. }	11 Julio 1856.	Esta línea forma parte en realidad de la que la Comisión propone desde Cuenca á Valencia. (Véase la parte III, red del Este y su enlace con la del Nordeste.)
Madrid á Valladolid, por Segovia. }	11 Julio 1856.	Se reemplaza en el plan por un ramal de Segovia á Ávila ó Navalperal. (Véase la parte III, red del Norte.)
Utrillas á la Zaida. } Gargallo á Escatron. }	5 Agosto 1857.	No se incluyen en el Plan, así como ninguna otra línea exclusivamente destinada á la explotación de minas. (Véase sobre este asunto el capítulo III de la parte II.)
Monforte á Orense.	21 Abril 1858.	Se incluye en el Plan. (Véase parte III, red del Noroeste y su enlace con la del Norte.)
Minas de Buitron al Odiel. }	19 Junio 1859.	No se incluyen en el Plan, por ser líneas exclusivamente destinadas al transporte de productos mineros.
Minas de Buitron al ferro-carril de Mérida á Sevilla. }	23 Noviembre 1859.	
Palma de Mallorca á Alcudia. }	13 Abril 1864.	No se incluyen en el Plan, por concretarse éste á la Península. (Véase sobre estas líneas el capítulo II de la parte II.)
Santa María á Manacor. }		

ESTUDIOS.

Aparte de los verificados por ingenieros del Gobierno, se han concedido, desde 1856, seiscientos doce autorizaciones á particulares para verificarlos por sí. Dicho número se reparte entre los diferentes años de la siguiente manera :

AÑOS.	NÚMERO de autorizaciones.
1856.	42
1857.	50
1858.	39
1859.	60
1860.	36
1861.	56
1862.	59
1863.	100
1864.	101
1865.	69
TOTAL.	612

El número de proyectos presentados es muy inferior á la suma precedente, como puede verse en los estados que acompañan á las *Memorias sobre el estado de las obras públicas en España*, lo cual depende tanto de que muchas de las autorizaciones otorgadas se refieren á la misma línea que han estudiado ó pensado estudiar distintos interesados, cuanto de que, no marcándose plazo fijo para la presentación de los trabajos, suelen llegar éstos á poder del Gobierno con gran retraso, siendo indudable que aun se presentarán proyectos en lo sucesivo, referentes á autorizaciones incluidas en el cuadro anterior.

LONGITUDES DE CAMINOS DE HIERRO ABIERTOS AL PÚBLICO.

1.ª Época.	1830 á 1844.	K.	K.
		0,000	0,000
2.ª Época.	1845.	0,000	76,597
	1846.	0,000	
	1847.	0,000	
	1848.	28,257	
	1849.	0,000	
	1850.	0,000	
	1851 (hasta 3 de Diciembre).	48,340	
3.ª Época.	1851 (desde 3 de Diciembre).	0,000	398,343
	1852.	25,452	
	1853.	115,933	
	1854.	114,454	
	1855.	142,504	
4.ª Época.	1856.	47,584	4.351,870
	1857.	148,741	
	1858.	180,622	
	1859.	297,227	
	1860.	764,357	
	1861.	456,431	
	1862.	360,154	
	1863.	837,704	
	1864.	494,486	
	1865.	764,564	
TOTAL.			4.826,810

La anterior reseña y los datos que preceden, extractados estos últimos de los cuadros con que esta Memoria termina, bastarán para dar una idea general de la marcha seguida en la ejecución de los ferro-carriles españoles, y del desarrollo que han adquirido, así como para poder juzgar con más acierto de los trabajos que la Comisión presentará, en la segunda Parte de esta Memoria, sobre el arduo asunto sometido á su exámen. En cuanto á la mayor parte de los datos referentes á la red actual que puedan necesitarse, y no se hayan mencionado en el cuerpo de este escrito, se encontrarán en los estados que se acompañan.

CAPÍTULO SEGUNDO.

ESTADO ACTUAL DE LA RED.—FORMACION DE UN PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

ARTÍCULO PRIMERO.

ESTADO ACTUAL DE LA RED.

En el capítulo anterior se han señalado todas las líneas concedidas hasta 1.º de Enero de 1866; pero la Comision debe pasar ya á considerar la red en conjunto, con objeto de que sea más fácil formarse una idea general de su desarrollo y de las comarcas á que más directamente favorece.

Division
que puede hacerse
de las
lineas concedidas.

El sistema de vias férreas que cruzan nuestro suelo está constituido: primero, por varias líneas radiales que parten de la capital de la monarquía y se dirigen á las naciones vecinas, á los mares Atlántico y Mediterráneo ó á poblaciones importantes del interior; segundo, por ferro-carriles derivados de las anteriores, que, ya satisfacen á necesidades de primer orden como las arterias principales, ya están sólo destinados á enlazar con la red á grandes centros de produccion ó consumo, y de los cuales suelen arrancar otros ramales de segundo orden, que á veces dan origen á nuevas derivaciones; tercero, por algunas líneas trasversales que establecen la comunicacion entre las radiales; y cuarto, por caminos derivados de los de enlace, que van á terminar en ciertos focos fabriles, industriales ó mineros.

Adoptando esta clasificacion para las líneas concedidas, se podrán agrupar todas ellas, como aparece en el cuadro siguiente, en el que se especifican primero, las vias radiales y sus ramales, empezando por la de Madrid á Santander, que establece la comunicacion más directa entre la Côte y el litoral cantábrico, y enumerando las demás en el orden en que se presentan marchando de izquierda á derecha; á continuacion de las radiales se mencionan las trasversales y las que de ellas se derivan, señalando las arterias que quedan enlazadas por los caminos de union concedidos.

LÍNEAS RADIALES Y SUS RAMALES.

LÍNEAS RADIALES PRINCIPALES.	LÍNEAS RADIALES, Y RAMALES DERIVADOS DE LAS QUE FIGURAN EN LA PRIMERA CASILLA.	RAMALES DE 2.º ORDEN.	RAMALES DE 3.º ORDEN.
Madrid, por Ávila, Valladolid y Palencia, a Santander.	Medina del Campo á Salamanca. Medina del Campo á Zamora. Venta de Baños, por Burgos, Vitoria, San Sebastian e Irun, á Hendaia.	Leon á Gijón. Monforte, por Orense, á Vigo, del cual falta conceder el trozo comprendido entre Monforte y Orense.	Sama de Langreo á Gijón.
Madrid, por Guadalajara, Zaragoza, Lerida, Barcelona, Granollers y Girona, á la frontera francesa.	Palencia, por Leon y Lugo, á la Coruña. . Quintanilla de las Torres á Orbó. Zaragoza á Escatron. Tardienta á Huesca. Lerida á Tarragona. Barcelona, por Mataró, á la Rambla de Santa Coloma. Barcelona á Sarriá. Mollet á Caldas de Mombuy. Granollers á San Juan de las Abadesas.		
Madrid ó Aranjuez á Cuenca (1).	Castillejo á Toledo. Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden.	Albacete, por Murcia, á Cartagena.	
Madrid, por Alcázar de San Juan, Manzanares, Córdoba y Sevilla, á Cádiz.	Alcázar de San Juan, por Albacete, á Alicante. Manzanares, por Ciudad Real y Badajoz, á la frontera portuguesa. Córdoba á Málaga. Útrera á Osuna. Útrera á Moron. Puerto Real al Trocadero.	Campillos (Bobadilla) á Granada.	
Madrid, por Torrijos y Talavera, á Malpartida de Plasencia.			

(1) Si este ferro-carril partiese de Aranjuez, sería una derivación del tronco de Madrid á Cádiz; se considera, sin embargo, como línea radial principal, porque la Comisión, como se verá más adelante, propone que arranque de Madrid.

LÍNEAS TRASVERSALES Y SUS RAMALES.

LÍNEAS TRASVERSALES.	RAMALES DERIVADOS DE ELLAS.	OBSERVACIONES.
Las Casetas, por Pamplona é Irún, á Alsasua.		Este ferro-carril establece la union entre el de Madrid á la frontera de Francia por Barcelona, y el importante de Venta de Baños á Hendaya.
Castejon, por Logroño y Miranda de Ebro, á Bilbao.	Minas de Triano á la ria de Bilbao.	La parte de la linea principal comprendida entre el arranque y Miranda de Ebro, juntamente con el trayecto de Castejon á las Casetas, que pertenece á la trasversal anterior, establece otro enlace entre los ferro-carriles de Madrid á Francia por Barcelona, y de Venta de Baños á Hendaya. En cuanto al trozo de Miranda de Ebro á Bilbao, es en realidad una derivacion de la linea principal, aunque tambien podria considerarse como ramal del camino de Irun.
Almansa, por Valencia, Castellon de la Plana y Tarragona, á Barcelona.	Carcagente, por Gandía, á Denia. . San Saturnino de Noya á Igualada.	El camino de Almansa, por Valencia, á Barcelona, enlaza las dos lineas radiales de Alcázar de San Juan á Alicante y de Madrid á Francia por Barcelona.
Córdoba, por Belmez, al Castillo de Almorchon.		Este ferro-carril, además de servir á los importantes criaderos de Es- piel y Belmez, une las lineas de Manzanares á Portugal y de Madrid á Cádiz.
Sevilla á Mérida.		Este camino establece una nueva comunicacion entre las lineas del Guadiana y de Cádiz.

En el cuadro anterior están comprendidas todas las líneas cuya concesion se habia otorgado el 1.º de Enero de 1866, si se exceptúan el tramway de Madrid á la dehesa de los Carabancheles, el camino de Santiago al Carril, en Galicia, y el del Thársis al Odiel, en la provincia de Huelva, ninguno de los cuales puede tener cabida en él, á causa de estar completamente aislados hasta ahora, y ser independientes, por lo tanto, de la red general. La longitud concedida asciende, segun se ha dicho en el primer capítulo, á 7.281^k,038, explotándose, al finalizar el año 1865, 4.826^k,810.

Juicio
de la Comision
sobre los dos
sistemas de vias
radiales
y transversales.

Basta echar una rápida ojeada sobre el mapa de España para reconocer, despues de lo expuesto, que el sistema existente de vias férreas radiales es bastante completo y que en un porvenir más ó ménos lejano se echará de ver, por el contrario, la necesidad de aumentar las líneas trasversales, á fin de que, enlazándose convenientemente las grandes arterias que afluyen al centro, se facilite el movimiento comercial, evitándole los rodeos considerables á que de otro modo estaria expuesto. Esta observacion, que aquí sólo se indica de paso, se verá confirmada en lo sucesivo, al discutir la Comision las líneas que deben figurar en el plan general de ferro-carriles de la Península.

Distribucion
de los ferro-carriles
concedidos entre
las 47 provincias de
la Península.

De las cuarenta y siete capitales de provincia que ésta encierra, sólo se encuentran sin enlazar con la red otorgada siete, que son: Almería, Cáceres, Huelva, Pontevedra, Segovia, Soria y Teruel; sin embargo, tan sólo hay dos provincias, Almería y Segovia, por cuyo territorio no cruce ningun camino de hierro. En las demás el número de kilómetros concedidos es muy variable, siendo el máximo 413, que corresponde á la de Barcelona, y el mínimo 20, en cada una de las de Teruel y Vizcaya (1), y el término medio 155 kilómetros. Estas cifras no dan gran luz sobre la reparticion de las líneas otorgadas, puesto que las provincias españolas están muy léjos de poder considerarse como idénticas, bajo los diferentes puntos de vista de la extension, la poblacion y la riqueza.

Distribucion
entre las provincias
con relacion
á la extension
superficial.

Atendiendo á la extension, resulta ser tambien Barcelona la provincia más favorecida, que cuenta 5 kilómetros 341 metros por miriámetro cuadrado, y Teruel, que sólo tiene 0^k,140 por igual unidad superficial, forma el otro extremo de la escala, prescindiendo, por supuesto, de las dos provincias privadas hasta hoy de vias férreas. El término medio es de 1^k,435 por miriámetro cuadrado (2).

Distribucion
entre las provincias
con relacion
á la poblacion.

Teniendo en cuenta la poblacion, se llega á consecuencias muy distintas. Albacete es entonces la provincia que figura á la cabeza de todas las demás, con 14^k,555 por cada 10.000 habitantes; casi la iguala Ciudad-Real, á la que

(1) Véase el estado núm. 9, que acompaña á esta Memoria.

(2) Véase el estado núm. 12.

corresponden 14^k,435, y se coloca la última Teruel, que sólo tiene 0^k,842. Barcelona, que ocupaba el primer lugar con arreglo á su área, difiere poco del promedio, 4^k,654, cuando se consideran las longitudes de camino de hierro, con relacion al número de habitantes, pues la cifra que entónces debe aplicársele es 5^k,686 (1).

Distribucion
entre las provincias
con relacion
á la riqueza.

Resultados análogos á los anteriores se obtienen al comparar los desarrollos concedidos en cada provincia, con las riquezas respectivas de éstas, medidas, ya que no pueda recurrirse á otro medio más exacto, por las sumas con que contribuyen á sostener las cargas del Estado. Siguen ocupando los dos primeros lugares Albacete y Ciudad-Real, que cuentan 1^k,667 y 1^k,350 por cada 10.000 escudos de contribucion; los tres últimos términos de la escala los forman Cádiz, Teruel y Madrid, á cuyas provincias corresponden los números 0^k,102, 0^k,137 y 0^k,154, por igual suma de contribucion. El término medio es 0^k,462 (2), y Barcelona se encuentra algo por debajo de esa cifra, pues sólo tiene 0^k,354.

Consecuencias
que se deducen de
los resultados
anteriores,
y explicacion de
algunas anomalías.

Difícil es darse cuenta de las consecuencias que de los datos anteriores se desprenden, y decidir si es que en realidad la distribucion de los ferro-carri-les concedidos no es equitativa, ó si el sistema actual obedece á las leyes ya creadas por el tráfico, y las líneas que lo componen siguen las direcciones generales más convenientes, bajo el punto de vista de las necesidades que los caminos de hierro deben satisfacer. La Comision no cree poder pronunciarse abiertamente en favor de ninguna de las dos hipótesis, si bien se inclina á admitir la primera, porque no puede ménos de reconocer que algunas provincias, como Almería, Cáceres, Huelva, Segovia, Soria, Teruel y alguna otra, están incompletamente servidas ó carecen de vias férreas, y que en las direcciones de algunas líneas se han cometido errores en el detalle ó en el conjunto; deduciendo, en consecuencia, que la red existente, realizada sin sujecion á un verdadero plan, difiere bastante de la que *a priori* hubiera podido proyectarse despues del más detenido estudio.

No obstante, como de la comparacion hecha resultan algunas anomalías, que la Comision conceptúa aparentes, se dirá algo acerca de ellas. A primera vista podrían, en efecto, parecer muy perjudicadas provincias como las de Barcelona, Cádiz y Madrid; pero téngase en cuenta que es sólo, al ménos respecto á algunas de ellas, comparando uno ó dos elementos aislados y prescindiendo de todos los otros; se ha visto ya, por ejemplo, que Barcelona, que parece tan desatendida cuando se compara el desarrollo de vias férreas que posee con sus habitantes y su riqueza, es, por el contrario, la más favoreci-

(1) Véase el estado núm. 12.

(2) Véase el mismo estado.

da al determinar la relacion entre la longitud de ferro-carriles y la extension superficial. La provincia de Madrid, que ocupa el antepenúltimo lugar de la escala al hacer la comparacion de sus caminos de hierro con la contribucion que satisface, se halla bastante por encima de los términos medios que resultan para toda la Península, al determinar las longitudes que corresponden por miriámetro cuadrado y por cada 10.000 almas de poblacion, puesto que dichos promedios son respectivamente, conforme se ha indicado ya, 1^k,435 y 4^k,654, y las cifras relativas á Madrid 3^k,684 y 5^k,845 (1). Y por lo que toca á esta provincia, debe añadirse que aun cuando aparezca con menor número de kilómetros del que le corresponderia, con arreglo á su riqueza, proviene de que todos los caminos que afluyen á la Córte se reunen en muy pocos troncos, lo cual en realidad no constituye perjuicio notable para la provincia, que se encuentra enlazada por vias férreas con las fronteras, las costas y los principales centros productores y de consumo de la Península.

No puede decirse lo mismo respecto á Cádiz, que es la provincia peor dotada de cuantas tienen líneas de hierro, bajo el punto de vista de su riqueza, y que tampoco presenta ventajas, si se atiende á los demás elementos; las longitudes que le corresponden, por miriámetro cuadrado, y por cada 10.000 habitantes, son respectivamente 1^k,099 y 2^k,044, números inferiores á los términos medios consignados. Pero obsérvese que la situacion topográfica de la provincia de Cádiz, que se halla colocada en un extremo de la monarquía, y bañada, en gran parte de su perímetro, por el Atlántico, hace que sean muy pocas, acaso nada más que una, las líneas de verdadero interés general que deban cruzarla; es cierto que su capital es una de las poblaciones más florecientes de España, y que en su comarca están enclavados pueblos de considerable riqueza y vecindario, pero estas circunstancias sólo demostrarán que en el porvenir serán várias las líneas locales que el interés particular promoverá; en manera alguna que el Estado, que únicamente por excepcion ha impulsado la construccion de vias férreas que no estén destinadas á satisfacer intereses generales, haya desatendido los de esa localidad, cuya importancia no puede ponerse en duda.

Razones especiales son tambien las que motivan el que algunas provincias, como Albacete y Ciudad-Real, aparezcan en gran desproporcion relativa, pero en sentido contrario que Cádiz. Aquellas dos localidades son las que están en condiciones más ventajosas cuando se comparan las longitudes de caminos de hierro que atraviesan su territorio, con la poblacion y con la riqueza, y ambas dan para las relaciones de los mismos desarrollos

(1) Véase para todos estos números el estado núm. 12.

con el área, números superiores al término medio en la Península, puesto que las cifras correspondientes son 1^k,939 y 1^k,763, y el promedio 1^k,435, tomando por unidad superficial el miriámetro cuadrado. Las ventajas de que disfrutaban las dos provincias citadas son debidas exclusivamente á su situacion particular, que las hace centros de grandes líneas destinadas á satisfacer necesidades importantes de primer orden. La de Madrid á Alicante, que establece hoy la comunicacion más corta entre el centro y el Mediterráneo, atraviesa la provincia de Albacete, de cuya capital arranca además la via que va á Cartagena, uno de los mejores puertos del litoral de Levante. La provincia de Ciudad-Real, no sólo cuenta en su demarcacion parte del referido camino de Alicante y de la gran línea que, pasando por aquella capital, marcha paralela á la corriente del Guadiana, sino que á su territorio pertenece un trozo del ramal de Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden.

Por detenidamente que se estudiase un plan general de vias de comunicacion de cualquiera especie, sería imposible obtener una distribucion por completo equitativa entre las diversas provincias; siempre la situacion topográfica de algunas de ellas, y otras muchas circunstancias, que sería prolijo enumerar, harian forzoso el que en ciertas localidades apareciese una desproporcion notable, bien en uno ó en otro sentido. Ejemplo de ello se tiene en las carreteras, que casi desde un principio se ejecutaron con arreglo á un plan preconcebido y redactado despues de oir á cuantas autoridades y corporaciones podian ilustrar la materia. Si se examinan las longitudes de carreteras de primero, segundo y tercer orden, construidas ó en construccion en cada provincia, y se comparan con la extension superficial, la poblacion y la riqueza de las respectivas demarcaciones, se obtienen cifras que se prestan á consideraciones análogas á las que se han desarrollado para los ferro-carriles (1). No quiere decir esto, por consiguiente, que el plan sea vicioso, puesto que prescindiendo de algunas faltas de detalle, imposibles de evitar, es seguro que la mayor parte de las anomalías aparentes tendrán explicaciones más ó ménos fundadas.

Dificultad de redactar un plan de vias de comunicacion, que se distribuyan equitativamente entre todas las provincias.

Lo que precede sirve de contestacion á la siguiente pregunta, que es natural fuera una de las primeras que la Comision se dirigiese á sí misma, al estudiar detenidamente el estado de nuestra red: ¿es equitativa la distribucion de los ferro-carriles concedidos entre las diversas localidades de la mo-

Rápido desarrollo que han tomado los ferro-carriles en España.

(1) Véase el estado núm. 11, en cuya discusion no se ocupa la Comision, por no alargar esta Memoria.

narquía, ó se ha favorecido extraordinariamente á algunas de ellas á expensas de las otras? Pero examinada esta cuestion, ocurre una no ménos importante y que procede abordarla de frente; se enunciará así: ¿el desarrollo de nuestra red está en armonía con los diversos elementos del país, que deben determinar su extension, esto es, con la poblacion, la riqueza, la industria, la superficie y el desenvolvimiento de las otras vias que cruzan nuestro suelo?

Basta la lectura de las consideraciones que sobre diferentes puntos se han consignado en el capítulo anterior, para conocer el pensamiento de la Comision. Cree ésta que las vias férreas han adquirido en España un gran desarrollo, que no corresponde, en manera alguna, al estado de la nacion, bajo los distintos aspectos que este asunto debe mirarse. Pocas palabras se necesitarán para probarlo palmariamente: será suficiente comparar la red española con las de varios países de Europa, lo cual no ofrecerá dificultad, teniendo á la vista los estados números 18, 19 y 20, que acompañan á esta Memoria y que encierran todos los datos que se necesitan para este fin.

Comparacion
entre la red española
y las
de otros países,
teniendo en cuenta
la poblacion.

El número de kilómetros otorgados en España, al principiar el año 1866, ascendia á muy cerca de 7.300, que deberán explotarse en su totalidad, segun las condiciones particulares de cada concesion, en un plazo que no excederá de cuatro ó cinco años. En tan corto período no hay razon que motive el que la poblacion y riqueza del país aumenten de un modo tan notable, que no puedan admitirse para esos elementos, al hacer las comparaciones, los mismos números que en la actualidad los representan (1). Esto supuesto, siendo la poblacion de España de 15.138.163 almas (2), claro es que el número de kilómetros correspondiente á cada millon de habitantes será, una vez concluida la red, 482. Comparando ahora esta cifra con las relativas á las diferentes naciones que se consideran en el estado núm. 20, resulta que tan sólo hay dos, Inglaterra y Suiza, que cuenten con mayor longitud de vias férreas que la nuestra para cada millon de habitantes. ¿Puede explicarse satisfactoriamente que el desarrollo de los ferro-carriles, con relacion á la poblacion, sea mayor en España que en países como Francia, Prusia, Austria, Bélgica y otros varios, que marchan á la cabeza de la civilizacion, y en los

(1) Otro de los errores que este cálculo lleva consigo es que en realidad se compara el desarrollo de caminos de hierro en España, dentro de cuatro ó cinco años, con las longitudes explotadas en otros países hace dos ó tres; pero fácilmente se comprenderá que puede admitirse este método de comparacion, toda vez que á nadie puede ocurrir que un plazo de seis á ocho años sea suficiente para igualar las condiciones de España á las actuales de países como Inglaterra, Francia, Bélgica, Austria, etc., que son las que principalmente se examinarán.

(2) Véase el estado núm. 18.

que, por consiguiente, la vida comercial ha adquirido grandes proporciones? Evidentemente no. Y no se crea que las diferencias que se notan son de escasa importancia, pues del estado referido se desprende que las cifras correspondientes á las cuatro naciones citadas son, por el mismo orden que se han nombrado éstas, 363, 330, 170 y 423, las cuales difieren casi todas, de una manera notable, de la de 482, determinada para España.

Resultados análogos se obtienen comparando las longitudes de las redes con los gastos generales del Estado en cada nacion, los cuales dan ya una idea, si bien no completamente exacta, de las riquezas respectivas. El presupuesto general de gastos en España ascendió, en el año económico de 1864 á 1865, á la suma de 255.854.984 escudos (1); de suerte que, contando con una red de 7.300 kilómetros, corresponden próximamente 29 por cada millon de escudos invertidos al año. Los números relativos á Suecia, Gran Bretaña, Bélgica, Prusia, Francia, Austria, Italia y Rusia son los siguientes, verificadas las operaciones del mismo modo que se ha hecho para la Península (2).

Comparacion
de la red española
con las
de otros países,
teniendo en cuenta
los presupuestos
generales de gastos
en los
Estados respectivos.

Bélgica.	49 kilómetros.
Suecia.	43 "
Gran Bretaña.. . . .	31 "
Prusia.	30 "
Francia.	19 "
Austria.	12 "
Italia.	8 "
Rusia.	6 "

Se tropieza, pues, con la anomalía de que España esté, bajo este aspecto, casi al nivel de la Gran Bretaña y de Prusia y muy por encima de Francia, Austria, Italia y Rusia. Estas consecuencias no son, sin embargo, de tanta fuerza como las precedentes, porque los importes de los presupuestos de gastos dependen de los servicios prestados por la administracion pública y, por lo tanto, del régimen político de las naciones. Debe advertirse tambien que la cifra correspondiente á Italia aparece en extremo baja, porque en los datos referentes á dicho país se encuentran englobados los presupuestos de gastos ordinarios y extraordinarios.

Otra circunstancia, que viene á corroborar el aserto de la Comision, es la

Rapidez
con que se ha llevado
á cabo
la red española.

(1) Véase el estado núm. 18.

(2) Los elementos se han tomado del mismo estado núm. 18.

rapidez con que se ha llevado á cabo en España la parte que se explota de la red.

El término medio de los kilómetros abiertos al público, desde el año 1849, en que se inauguró el ferro-carril de Barcelona á Mataró, hasta fin de 1864, es 254 (1), número superior al relativo á todas las naciones de Europa, si se exceptúan Inglaterra y Francia, á las que corresponden respectivamente 578 y 357. Rapidez tal en la construccion de los ferro-carriles no es, en verdad, lógica, atendiendo á los escasos elementos de tráfico con que, por desgracia, cuenta aun España.

Producto bruto
kilométrico
de los ferro-carriles
en distintos
países de Europa.

Pero la demostracion más contundente de que el desenvolvimiento de nuestras vías férreas no guarda proporcion con los elementos del país, se manifiesta en los escasísimos productos que los ferro-carriles rinden. El tráfico depende exclusivamente de la vida comercial de las naciones, y si los beneficios que aquel produce en un camino de hierro son exiguos, claro es que la vía de comunicacion no puede estar económicamente justificada. Este triste resultado se toca en España, no ya para algunos ferro-carriles, sino para la inmensa mayoría de los que constituyen la red. Las consecuencias que se desprenden del estado núm. 19 son verdaderamente desconsoladoras. El producto medio bruto, por kilómetro, de nuestros caminos de hierro, durante el año 1864, fué de 7.615 escudos, número inferior á los correspondientes á todas las demás naciones que figuran en el referido estado, si se exceptúa Suecia, para la cual el producto bruto kilométrico fué sólo de 2.305 escudos en el año 1863.

Las diferencias que aparecen entre España y los demás países son muy notables, como puede verse por el siguiente extracto :

NACIONES.	PRODUCTO BRUTO KILOMÉTRICO.
Bélgica (líneas del Gobierno). .	17.192 escudos.
Francia.	16.719 »
Gran Bretaña.	14.998 »
Países Bajos.	13.380 »
Prusia.	12.479 »
Austria.	11.133 »
Alemania(líneas de los Gobiernos).	10.388 »
Idem (Id. de las Compañías). . .	9.065 »
Suiza.	8.659 »
Rusia.	8.341 »

(1) Véase el estado núm. 18.

Lo mismo sucede considerando los productos líquidos, respecto á los cuales está España por debajo de todas las naciones, excepto Rusia y Suecia, puesto que á estas dos últimas correspondieron respectivamente, en 1863, 2.759 y 724 escudos por kilómetro, y á la nuestra 3.483, en 1864. Las cifras referentes á los otros países extranjeros, la mayor parte de las cuales exceden en mucho á la que se deja consignada para España, aparecen en el resumen inserto á continuacion :

Producto líquido
kilométrico
de los ferro-carriles
en distintos
países de Europa.

NACIONES.	PRODUCTO LÍQUIDO KILOMÉTRICO.
Francia.	9.631 escudos.
Bélgica (líneas del Gobierno). . .	8.714 »
Países Bajos.	7.918 »
Gran Bretaña.	7.765 »
Prusia.	7.395 »
Austria.	6.586 »
Alemania (líneas de los Gobiernos). .	5.527 »
Idem (Id. de las Compañías). . . .	5.035 »
Suiza.	4.533 »

Estos números no tendrían gran valor si, por cualquier circunstancia, el coste de los ferro-carriles españoles hubiese sido muy superior al de las otras naciones ; pero tan no es así, que dicho importe es menor que el correspondiente á los caminos de hierro de la Gran Bretaña, Francia, Bélgica y Suiza, por más que ascienda á la respetable suma de 123.672 escudos, por kilómetro (1). Nada se dirá en este lugar, para no salirse de la cuestion, de la conveniencia de tratar de aminorar los gastos de establecimiento de esta clase de vias ; el Gobierno de S. M. se ocupa ya en este importante asunto (2), y la Comision indicará algo acerca de él en la segunda Parte. Para apreciar convenientemente la importancia de los rendimientos, es preciso, pues, no considerar los números que los representen en absoluto, sino con relacion al coste kilométrico; en una palabra, deducir el interés medio de los capitales invertidos. Hecha esta operacion, resulta ser el tipo correspondiente á España 2,66 por 100, número mayor que los relativos á Rusia y Suecia (2,30 y 1,84 respectivamente), y menor que los determinados para las demás naciones, que se expresan á continuacion :

Interés medio
producido por los
capitales invertidos
en ferro-carriles
en los distintos
países de Europa.

(1) Véase el estado núm. 18.

(2) Recientemente se ha nombrado una comision, compuesta de los inspectores generales de Caminos, Canales y Puertos, D. Jacobo González Arnao y D. Luis de Torres Vildósola, y del ingeniero jefe del mismo Cuerpo, D. Gabriel Rodríguez, á fin de que proponga los medios de alcanzar tales resultados.

NACIONES.	INTERESES DE LOS CAPITALS INVERTIDOS.
Prusia.	7,46 por 100.
Bélgica (líneas del Gobierno). . .	6,76 "
Países Bajos.	6,73 "
Francia.	6,46 "
Austria.	6,20 "
Alemania (líneas de las Compañías)	5,96 "
Idem (Id. de los Gobiernos). . .	5,70 "
Gran Bretaña.	3,99 "
Suiza.	3,62 "

Consecuencias
de lo expuesto.

Inútil es todo comentario. Los datos que anteceden hablan más alto que cualquiera clase de consideraciones, y prueban evidentemente que ni el comercio, ni la industria, ni la riqueza del país están en armonía con el desarrollo que los ferro-carriles han tomado en España. Bien sabe la Comisión que en la época á que estas cifras se refieren, habia interrupciones en algunas líneas radiales de importancia, por no estar terminada la construcción de algunos trozos, y que, por lo tanto, el tráfico no sería tan considerable como despues de explotarse toda la longitud; no ignora tampoco que el movimiento acrecerá, á medida que se vayan ejecutando caminos ordinarios, que afluyan á los de hierro y les lleven los productos de centros hoy apartados de la red; tambien es probable que algunas líneas trasversales que establezcan comunicacion conveniente entre arterias de primer orden, contribuyan á mejorar las condiciones de unas y otras; pero ninguna de estas causas, ni todas reunidas, pueden explicar la situacion desventajosa de España respecto á la mayor parte de las naciones de Europa; y, por el contrario, alguna de aquellas viene á confirmar, una vez más, que el desenvolvimiento de sus vias férreas se ha verificado en un plazo demasiado corto.

Las causas principales de este hecho se han señalado ya en el capítulo anterior; la consecuencia natural de él ha sido el mal estado financiero en que las compañías se encuentran, al que contribuye tambien el subido coste de establecimiento, que en lo sucesivo conviene procurar disminuir, segun se ha indicado. En el artículo que sigue se insistirá sobre la situacion de los ferro-carriles españoles, considerados como especulacion mercantil.

Pero ocurre ahora preguntar: consignadas estas consecuencias, ¿procede hoy la formacion de un plan? En sentir de la Comisión, la respuesta debe ser afirmativa. En efecto, el número total de kilómetros concedidos en la Península, hasta 1.º de Enero de 1866, es de 7.281 kil.; es cierto que con esta

longitud, ú otra tal vez menor, las principales atenciones hubieran podido quedar satisfechas, y hoy sería innecesario un complemento; pero, realizado lo existente con falta de equidad, y sobre todo con inoportunidad, anticipando la construccion de líneas que debian haberse ejecutado las últimas, no puede ménos de consultarse á la Superioridad para la terminacion de la red, la adiccion de algunas líneas en los términos que se indicarán en la segunda Parte, en la cual la Comision se hará cargo de todas las circunstancias que, en su entender, deban tenerse presentes.

ARTÍCULO SEGUNDO.

LEY DE 13 DE ABRIL DE 1864 Y DISPOSICIONES PARA SU CUMPLIMIENTO.

En la sesion celebrada en el Congreso el 13 de Enero de 1864, se leyó una proposicion de ley, suscrita por los Diputados Sres. Ardanaz, Duque de Villahermosa, Marqués de Figueroa, Escario, García Gomez, García Miranda y Calderon (D. Manuel), cuyos dos artículos estaban concebidos en estos términos :

Proposicion
presentada al
Congreso
por varios diputados.

«ARTÍCULO PRIMERO. 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, deban formar, por ahora, nuestra red de caminos de hierro.

»ART. 2.º 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 orden de preferencia de las diferentes líneas, los períodos en que hayan de construirse, y las subvenciones que en caso deban satisfacerse.»

En la sesion del 25 del mismo mes, se leyó de nuevo el proyecto de ley, en cuyo apoyo manifestó el Sr. Ardanaz que para demostrar la necesidad de discutirlo, le bastaria un ligerísimo exámen de las concesiones hechas y de las autorizadas por los poderes públicos; del estado en que las compañías tenían el cumplimiento de sus obligaciones; de la situacion económica que el Tesoro y las mismas empresas se habian creado con las concesiones otorga-

Razones aducidas
en el Congreso
para que se tomara
en consideracion.

das; de las medidas que deberian tomarse para que los ferro-carriles concedidos tuviesen el desarrollo á que legítimamente debian aspirar por conveniencia suya y del país, y por último, de los que debian autorizarse para completar, por ahora, nuestra red; deseoso, sin embargo de molestar poco al Congreso, y creyendo que todas esas cuestiones podian discutirse cuando el asunto se sometiese á la deliberacion de la Cámara, limitóse á preguntar al Gobierno si tendria inconveniente en que su proposicion se tomara en consideracion, para que, pasando por todos los trámites reglamentarios, pudiera suscitarse una discusion cumplida y razonada, á fin de que desapareciesen todas las dudas sobre la construccion de los caminos de hierro, consolidándose la situacion económica de las empresas de tal modo, que no diese lugar al menor recelo.

El Ministro de Fomento, Sr. Moyano, declaró que por su parte no veia inconveniente en que se tomase en consideracion la proposicion del Sr. Ardanaz, á fin de que pudiese provocarse una detenida discusion sobre los puntos marcados por éste; y procediéndose á la votacion, así se acordó.

Nombramiento
de la Comision del
Congreso.

En la sesión del 17 de Febrero se dió cuenta de que las secciones habian nombrado con ese objeto á los Diputados Sres. Ardanaz, Diez del Rio, Marqués de Salamanca, Silvela, Arias (D. Antonio de Jesus), Polanco y Lasala; cuyo informe se leyó al Congreso en 9 de Marzo siguiente.

Dictámen
de la Comision
del Congreso.

En el proyecto de ley presentado por la Comision se conservaban íntegros los dos artículos de la proposicion del Sr. Ardanaz, pero se añadia un tercero, redactado en estos términos:

« ART. 3.º 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 Cortes el proyecto de ley necesario para su construccion. Autorizada ésta, la linea á que se refiera formará parte del plan general.»

En el preámbulo se decia que si en una ley general se establecieron las condiciones y requisitos que todo proyecto de ferro-carril ha de reunir para ser debidamente autorizado, habia llegado el caso de sujetar la concesion de los que aun no habian alcanzado legal autorizacion, á un plan general, que atendiese á las necesidades del país en cierto periodo de tiempo, armonizase numerosas aspiraciones, repartiese con la posible igualdad en la extension del territorio las líneas por construir, tuviese presentes las obligaciones contraidas por el Estado, no perdiendo de vista la rápida y extraordinaria emision de capitales por las Compañías concesionarias, y previniendo hasta el más remoto vislumbre de perturbacion económica; á un plan, en fin, que por la prevision reguladora de las Cortes y la Corona, sirviese á la vez de ga-

rantía y aliento á las empresas que en lo sucesivo intentáran beneficiar los preciosos recursos de la nacion.

Aceptada por la Comision la idea, dos objeciones podian ofrecerse, ante las cuales hubieran retrocedido los Diputados que la componian, á no haberse convencido de su deleznable fundamento. Eran aquellas, la difícil y lenta formacion del plan general, y la suspension de las obras á que se consagraban grandes masas de trabajadores. Rebatíase la primera objecion, manifestando que no era un plan fundado en prolijos estudios de muchas líneas lo que debia formarse; la simple inspeccion de nuestro mapa, señalado con las concesiones hechas ó decretadas; el conocimiento de las grandes corrientes de los intereses mercantiles, agrícolas é industriales del país; ciertos reconocimientos prácticos; los muchos estudios ya verificados por la Administracion y por los particulares, y la opinion, pronto conocida, de importantes corporaciones locales, eran suficientes elementos, á juicio de la Comision, para que el plan se formase concienzudamente y sin demora. Aducia, en apoyo de su sentir, que el plan de carreteras, decretado por la ley de 16 de Julio de 1857, se redactó en un breve plazo.

En cuanto á la suspension de la construccion de ferro-carriles, se sostenia en el dictámen que no podria resultar del proyecto presentado, fundándose en que de los datos remitidos por el Gobierno se deducia que era grande la extension de los ferro-carriles decretados, pero no construidos aun; de suerte que estudiando la marcha de las obras en los últimos años, se adquiria el convencimiento de que no faltaria, en bastante tiempo, ni trabajo á las masas, ni aplicacion á los capitales.

A pesar de todo lo expuesto, y á fin de prever lo que determinadas circunstancias pudieran demandar, la Comision introdujo en su proyecto el art. 3.º, que se deja consignado.

El dia 10 de Marzo de 1864 fué discutido en el Congreso el proyecto de ley, hablando en contra de la totalidad los Sres. Lopez Dominguez, Concha Castañeda, y Casado y Sanchez, y en pro los Sres. Polanco, Ardanaz y Arias (D. Antonio de Jesus), terciando tambien en el debate el Ministro de Fomento, que lo era á la sazón el Sr. Ulloa. Las razones principales que se adujeron en contra fueron: 1.º Que la concesion al Gobierno del crédito de dos millones de reales no se necesitaba, porque por la ley general de ferro-carriles estaba autorizado para verificar todos los estudios indispensables para la clasificacion de las líneas, y consignar en los presupuestos las cantidades consiguientes. 2.º Que la Comision pretendia con su proyecto coartar el derecho de iniciativa que tienen los Diputados, y el derecho de todo particular de estudiar una via férrea y presentarse á las Córtes solicitando su concesion, previo el cumplimiento de las condiciones legales; poniendo así una

Discusion
en el Congreso
sobre
la totalidad
del proyecto de ley.

cortapisa á la libertad absoluta que debe reinar en materia de comercio, de industria y de todo lo que tienda al engrandecimiento de la riqueza del país. Y 3.^a Que las pocas provincias que en aquella fecha no tenían ferrocarriles, quedarían completamente postergadas, viéndose sujetas á una ley más severa y restrictiva que las demás.

Las consideraciones expuestas en oposicion á las que anteceden, serán perfectamente conocidas con sólo extractar, de un modo ligero, el extenso discurso pronunciado por el Sr. Ardanaz. Manifestó este Diputado que dos fueron las principales razones que presidieron á la presentacion del proyecto de ley: 1.^a Dar estabilidad y seguridad á la industria de los caminos de hierro, y hacer que tuviera un desarrollo conveniente para el país y para los intereses en ella comprometidos. 2.^a Apartar del palenque de la discusion política cuestiones que se habian llevado á él con demasiada frecuencia, produciendo honda perturbacion; llevarlas, pues, á la discusion sosegada y científica de la Administracion, que es donde primero deben ventilarse, yendo después á que el Parlamento les dé un voto de aprobacion ó reprobacion, pero sin mezclarse jamás en cuestiones de intereses individuales, que por lo ménos perturbaban la accion de cuerpos eminentemente políticos.

Para demostrar que la ley que se proponia no era ineficaz ni innecesaria, como pensaban algunos de los que la atacaban, empezó el orador por encajear la importancia que las obras públicas en general, y en particular los caminos de hierro, tienen en la gobernacion del Estado y en la administracion de sus vitales intereses, deduciendo de ahí el gran orden y la exquisita prudencia con que debe procederse para marcar la direccion y llevar á cabo el establecimiento de estas vías perfeccionadas.

El primer dato para la resolucion del complicado problema de un ferrocarril es su trazado, cuya eleccion, difícil siempre para el ingeniero, lo es mucho más cuando se examina bajo el punto de vista del interés privado, no buscando más que una buena colocacion inmediata á los capitales que en él hayan de emplearse. Por el contrario, estudiadas las direcciones de las líneas bajo el aspecto del interés general, puede conseguirse, como conviene, que las vías férreas sigan las corrientes naturales de los trasportes; atiendan al tráfico parcial, uniendo los pueblos importantes de la zona recorrida, sin dar una exclusiva preferencia al mínimo trayecto entre los dos puntos extremos, y favorezcan marcadamente á las relaciones del comercio interior, de mayor importancia que las del exterior, haciendo que nuestros centros de produccion y consumo queden enlazados con los puertos, que son los grandes mercados donde se cambian todos los productos del mundo. Sentadas estas condiciones para la determinacion del trazado de un ferrocarril, deducia como natural consecuencia que la direccion de una línea no se puede considerar

aisladamente para resolver si es acertada, sino al mismo tiempo que las demás que hayan de enlazar con ella, y que, por consiguiente, era indispensable formar un plan general, no siendo suficiente lo que la ley de 3 de Junio de 1855 previno.

Combatió el Sr. Ardanaz la idea de que en materia de ferro-carriles debiese reinar una libertad absoluta, manifestando que pedir eso equivalia á pedir el derecho de matar la libertad por medio del monopolio. Citó en su apoyo que no hay absolutamente nacion alguna en que se haya admitido el principio de libertad en los caminos de hierro; en la misma Inglaterra hay leyes especiales para estos caminos, restrictivas en alto grado, y continuamente se están aumentando las trabas, como único medio de que no se haga intolerable el monopolio que los ferro-carriles realizan en todas partes.

Para saber si lo que en el proyecto se pedia era oportuno, examinó el señor Ardanaz la situacion financiera de los ferro-carriles españoles. De datos oficiales resultaba que las líneas concedidas hasta fin de Junio de 1863 sumaban un total de 5.933 kilómetros (1), que habian exigido la suscripcion de un capital de 254.400.000 escudos, en acciones de las compañías concesionarias; impuesto al Tesoro una obligacion de 138.600.000 escudos efectivos de subvencion, y autorizado á las compañías para una emision de 786 millones de escudos al 3 por 100 de interés anual, de la que habian hecho uso en la cantidad de 387 millones, á intereses variables entre 3 y 6 por 100.

Ahora bien, para tener una idea exacta de los compromisos contraidos por el Tesoro y por las empresas, y á los cuales habia de hacerse frente en un plazo de cuatro ó cinco años, era preciso agregar á estas concesiones aquellas para las cuales estaba autorizado el Gobierno, y que se habian concedido con posterioridad ó estaban corriendo los trámites indispensables para serlo. Componian éstas, segun el Sr. Ardanaz, una longitud de 1.500 kilómetros (2), para la cual se habia comprometido el Tesoro con una subvencion de 38.400.000 escudos; y calculando el capital suscrito y la emision autorizada para este desarrollo, proporcionalmente á los números expresados para los

(1) Del estado número 2 resulta que hasta fin del año 1862 se habian concedido 5.414¹/₂225; y del número 1 se desprende que desde 1.º de Enero hasta 30 de Junio de 1863 se concedieron 456¹/₂458. Por consiguiente, hasta esta última fecha las longitudes concedidas sumaban 5.870¹/₂683; cifra que difiere de la consignada por el Sr. Ardanaz en 62¹/₂317. Esta diferencia debe provenir de que en los estados á que éste se refirió en su discurso, se considerasen las longitudes de las líneas segun los proyectos que sirvieron de base para las concesiones, en vez de tomar, como se ha hecho en los cuadros que se acompañan, los desarrollos efectivos de los caminos en explotacion y los que resultan para los otros, despues de modificados los proyectos. Por lo demás, la diferencia es bastante pequeña para que no altere en nada las consecuencias.

(2) Esta cifra es bastante aproximada, puesto que desde 30 de Junio de 1863 á fin de 1865 se han concedido: 7.281¹/₂038 (longitud total de las concesiones en esta época), ménos 5.870¹/₂683 (longitud de las concesiones en Junio de 1863), ó lo que es lo mismo, 1.416¹/₂355; á lo cual hay que añadir el desarrollo de algunas líneas autorizadas, que es posible se concedan muy en breve.

5.933 kilómetros, deducia que exigirá una suscripción de 64.400.000 escudos, y una facultad de emision de 205.600.000 escudos, al 3 por 100. Reunidos todos estos datos, resulta que dentro de cuatro ó cinco años habrá 7.433 kilómetros de ferro-carril en explotacion, que habrán exigido un desembolso de 318.800.000 escudos, hecho por los accionistas; otro de 177.000.000 efectivos, ó sea 190 millones nominales, emitidos por el Estado, con el interés y amortizacion de 7 por 100 anual, y otra emision de 991.600.000 hecha por las compañías, con el interés variable entre 3,20 y 3,25, segun los periodos establecidos para la amortizacion por las distintas compañías (1).

Dijo el Sr. Ardanaz que aceptaba la cifra total de la facultad de emision, porque todos los hombres de negocios están conformes en que es absolutamente imposible quedarse por bajo de ella, si la Compañía ha de realizar su fin social.

Reconoció que habia alguna empresa que no hizo uso de esta facultad, prefiriendo la creacion de una deuda flotante, en forma de pagarés ó de préstamos á corto plazo; pero, en oposicion á este hecho, citó que una gran parte de las compañías habian agotado su facultad de emision, sin estar libres de otras obligaciones exigibles en la forma ántes indicada, y que si á esto se agregasen los desembolsos que aun tenian que hacer para dar por realizado su fin social, se comprenderia que era un cálculo prudente el atenerse á la cifra de emision autorizada por las leyes.

El servicio de los intereses y amortizacion, que anualmente correrá á cargo del Estado, será de 13.300.000 escudos (7 por 100 de los 190 millones nominales emitidos por el mismo), mientras que las compañías habrán de pagar,

(1) Del estado número 3 se deduce que la subvencion abonada por el Estado ó que le faltaba abonar para los 7.281,038 concedidos á fin de 1865, ascendia á 176.241.235 escudos 910 milésimas. Del cuadro número 5 se desprende que á fin de 1864 el capital representado por acciones emitidas ascendia á 262.203.185 escudos 600 milésimas. En cuanto á la emision de obligaciones, consta en el mismo estado que el valor nominal de las emitidas, en la propia fecha, era 542.715.200 escudos. Desde luego se ve que los tres primeros números indican bastante aproximacion en los correspondientes deducidos por el Sr. Ardanaz, puesto que si bien los estampados en esta nota son menores que aquellos, hay que tener en cuenta, respecto al número de kilómetros y á la subvencion, que dentro de dos ó tres años podrán explotarse algunos kilómetros que no estuviesen aun concedidos á fin de 1865; y respecto al capital en acciones, que los 262 millones se refieren á fin de 1864, habiéndose concedido un número no escaso de kilómetros en 1865, que aumentará bastante esta cifra, sin contar con los incrementos que reciba con las longitudes que puedan concederse en lo sucesivo y que se exploten dentro del plazo señalado por el Sr. Ardanaz. Finalmente, por lo que toca á la facultad de emision, se comprende que si se habia hecho uso de ella, á fin de 1864, en cerca de 543 millones de escudos, no debe ser exagerada la cifra de 991 millones, si se atiende á las razones precedentes y á que casi todas las compañías han hecho la emision al 3 por 100, lo cual aumenta notablemente el valor nominal que fija el límite á la facultad de emision. En efecto, si todas las emisiones se hiciesen al 3 por 100, dicha facultad estaria limitada, en vista de las disposiciones vigentes, por el doble del capital suscrito en acciones y de la subvencion; de suerte que, admitiendo la exactitud de las cifras deducidas para ésta y aquel, sería $2(319+177)=992$ millones de escudos.

por igual concepto, 32 millones de escudos anuales (3,225 por 100 de los 991.600.000 escudos nominales emitidos en obligaciones por las empresas).

Las cifras que preceden bastan para llamar notablemente la atencion, y si se considera que la mayor parte de estos documentos de crédito se hallan en manos extranjeras, se echarán de ver las consecuencias fatales que para la industria y el comercio puede tener, la perturbacion que en los cambios ha de producir la necesidad constante de saldar en numerario la suma de 45 millones de escudos anuales.

Combatió la idea de que mientras las empresas puedan hacer frente á los compromisos que contraigan, no deba atenderse para nada á los efectos, favorables ó desfavorables, que incidentalmente produzcan en las demás industrias del país. Esta teoría sería exacta, en su concepto, si la industria de los caminos de hierro se desarrollase libre y espontáneamente; pero desde el momento en que el Estado interviene para protegerla y activarla, tiene el indispensable deber de examinar en qué direccion y en qué medida ha de contribuir á que se desarrolle; añádase á lo dicho que, segun el sistema seguido, el Estado es el propietario de los caminos de hierro y que los concesionarios sólo tienen el usufructo, y se comprenderá el absurdo en que se cae queriendo aplicar á este sistema las reglas del que le es contrario.

Admitia, sin embargo, la objecion para discutirla, pasando á examinar si la situacion de las compañías era bastante tranquilizadora dentro de sí misma, para que no hubiese necesidad de recurrir á alguna medida prudente, que detuviera el mal. Durante el primer semestre de 1863, el producto bruto de todos los caminos de hierro de España ascendió á 11.547.303 escudos, y suponiendo que la explotacion consumiese el 50 por 100, resultaba un beneficio liquido de 5.773.651 escudos 500 milésimas, en un período de seis meses. Habia, el dia 30 de Junio de 1863, 3.133 kilómetros en explotacion (1); pero, como una parte de éstos no lo estuvieron durante todo el semestre, es necesario hacer la correspondiente reduccion para conocer la manera como ha de distribuirse el producto liquido total entre el número de kilómetros explotados todo el semestre, á que equivalga la longitud abierta al público en distintas épocas de ese período. Hecha esta reduccion, con arreglo á la fecha exacta en que las distintas líneas se abrieron al servicio público, resulta un desarrollo de 2.949 kilómetros en explotacion en todo el semestre que se

(1) Del estado número 2 resulta que hasta 31 de Diciembre de 1862 se explotaban 2.730⁴.056, y que desde 1.º de Enero á 30 de Junio de 1863 se abrieron al público 404⁴.697; total 3.134⁴.753. Este número sólo difiere del citado por el Sr. Ardanaz en 1⁴.753, lo que provendrá probablemente de que consideraria la longitud parcial de cada trozo aproximada nada más que hasta kilómetros, al paso que aquí se ha aproximado hasta metros.

examina, lo cual da un producto bruto kilométrico de 3.915 escudos 600 milésimas en un semestre, ó sea 7.831 escudos 200 milesimas en un año (1).

Aplicando estos datos á la red de 7.433 kilómetros, se obtendrá de ella un producto bruto de 58.209.309 escudos 600 milésimas, ó sea un producto líquido de 29.104.654 escudos 800 milésimas, descontando el 50 por 100 para los gastos de explotacion (2).

Ahora bien, habiéndose deducido que para cuando se explote esa longitud, pesará sobre las compañías una obligacion de 32.000.000 de escudos, solamente para cubrir el pago de los intereses y amortizacion de las obligaciones emitidas, se encuentra que la operacion económica realizada por los caminos de hierro dejará un déficit anual de tres millones de escudos, para cubrir el servicio de las obligaciones, que podrá llamarse deuda consolidada.

Si á lo expuesto se agrega: primero, lo que las compañías tendrán que abonar por los préstamos á corto plazo, que pueden mirarse como deuda flotante; segundo, que habrá de quedar sin esperanza alguna de producto un capital de 318.800.000 escudos, representado en acciones; y tercero, que con nada se cuenta para la formacion del fondo de reserva de las empresas, ni tampoco para la renovacion del material fijo y móvil, podrá adquirirse una idea exacta del resultado económico que esta grande operacion producirá, bien distinto, por cierto, del que hubiera debido obtenerse si al desórden y á la imprevision con que se ha llevado á cabo, hubieran sustituido el órden y el concierto. Pero el mal no sólo se veia en lontananza, sino que comenzaba á sentirse, y era preciso poner remedio, á juicio del Diputado. En 1863 ascendian los intereses y amortizacion de las obligaciones emitidas por las empresas cuyas líneas estaban en explotacion, á 14.500.000 escudos; el producto bruto de las mismas, en igual año, fué 25.400.000 escudos, de cuya suma descontando el 50 por 100 para gastos de explotacion, queda 12.700.000 escudos como producto líquido; resultando, pues, un déficit de 1.800.000 escudos, sólo para cubrir el servicio de intereses y amortizacion de las obligaciones.

Para evitar los males presentes y futuros se debia aspirar ante todo á la consolidacion de los intereses existentes, al término natural de todas las líneas concedidas, para construir luego las que unidas á éstas debian hacerlas más productivas, á fin de que el interés de los capitales que en ellas se em-

(1) En el año 1864 disminuyó algun tanto el producto bruto de los ferro-carriles. El término medio de los kilómetros explotados durante ese período fué 3.782, y el producto bruto total 28.800.137 escudos 754 milésimas; de suerte que el producto total por kilómetro sólo fué de 7.615 escudos 55 milésimas. (Véase el estado número 6.)

(2) La relacion media del gasto al producto bruto, en 1864, fué 0,5426. (Véase el estado número 6.)

plearon se asegurase con el mayor producto que les ofrecieran los nuevos trasportes que fuesen á alimentarlas. Á la par de esto, sería necesario dar un grande y acertado impulso á la riqueza del país, aumentando las comunicaciones ordinarias; estimulando nuestra industria hasta donde fuera preciso, para que el movimiento de las personas y cosas diera mayor producto á los caminos de hierro, y por último, como base principal de toda nuestra riqueza, una proteccion decidida á la agricultura, para sacar del estado de postracion á provincias feracísimas, que por su extension son iguales á algunos reinos muy florecientes de Europa, en las que se ve con dolor una escasa poblacion, que languidece en ellas, sin tener vigor apénas para manejar el arado.

Terminó su discurso el Sr. Ardanaz manifestando que no habia temor de que con el proyecto de ley que se discutia, quedasen pospuestos los intereses de algunas provincias; en la formacion del plan general de ferro-carri-les no habia de ser el Gobierno el único juez, puesto que el Congreso y el Senado debian dar su fallo en esta cuestion. Pero, como si esto no fuera bastante, en el artículo 3.º del proyecto se consignaba que cuando quiera que se hiciese sentir la necesidad de un ferro-carril, el Gobierno podria presentar á las Córtes la oportuna proposicion, que sería ley una vez votada en las Cámaras y sancionada por S. M., y la línea á que se refiriera formaria desde luego parte del plan. Mas si todas estas garantias no satisfaciesen á algun Diputado, debia saber éste además que nunca habia sido el ánimo del Gobierno ni de la Comision poner cortapisa alguna á la facultad que la Constitucion da á los representantes del país para hacer uso de su iniciativa. Con la ley que se proponia quedaba completamente libre la accion de los Diputados; su objeto se limitaba á dictar reglas de conducta prudente y acertada, para llegar al término deseado por todos.

Concluida la discusion sobre la totalidad del proyecto, principiaron á discutirse los artículos. Presentóse al primero una enmienda suscrita por los Sres. Cláros, Moreno (D. Antonio Ángel), Fernandez Vallejo, Concha Castañeda, Catalina, Silva (D. Vicente) y Caro y Cárdenas, pidiendo que al hablar de clasificacion de los ferro-carriles se añadiese la palabra *subvencionados*. Solicitó el Sr. Cláros que se suspendiera la discusion para darle tiempo para ponerse de acuerdo con los demás Diputados por Extremadura, pero habiéndosele negado la peticion, renunció á apoyar su enmienda, que fué desechada por el Congreso en votacion ordinaria.

Contra la redaccion del artículo 1.º del proyecto habló el Sr. Concha Castañeda, pidiendo que se fijára en él un término de ocho ó diez meses para la redaccion del plan general de ferro-carriles, pero esta adiccion fué combatida por los Sres. Ardanaz y Ministro de Fomento. Manifestó aquel que la Comi-

Discusion
de los artículos
en el
Congreso.

sion habia discutido este punto, recordando que existia algun ejemplo de haber fijado un plazo para trabajos análogos, pero que, considerando que esto envolvía una especie de desconfianza hacia la Administracion, habia desistido de la idea por unanimidad, y despues de haber conferenciado con el Gobierno. Añadió que la fijacion de un plazo era innecesaria, tanto porque el plan podia redactarse con premura, cuanto porque se dejaba abierta la puerta por el artículo 3.º para ocurrir á cualquiera necesidad urgente. El Ministro, por su parte, expuso que no podia aceptar lo propuesto por el señor Concha, porque no habiendo consultado á los cuerpos científicos, carecia de autoridad propia para declarar si el plazo de ocho meses sería bastante.

Sin más incidentes, quedó aprobado el artículo 1.º, en votacion nominal, por 105 votos contra 28.

Sin discusion aprobóse el artículo 2.º

Contra el tercero manifestó el Sr. Bedmar que ese artículo indicaba que los dos precedentes alteraban el derecho que el Gobierno tiene, segun la ley general de ferro-carriles, para presentar á las Córtes los proyectos de ley que juzgue oportunos para la concesion de esta clase de vias, y que de no ser cierto que los dos primeros cohibian esa facultad, era completamente inútil el último.

El Sr. Ardanaz contestó á esta observacion que sin el artículo que se discutía, al presentar el Gobierno un proyecto de ley sobre un ferro-carril, parecería que anulaba ó modificaba la relativa al plan, lo cual se evitaba con la adicion del artículo. Sin más discusion, fué éste aprobado.

Finalmente, leído el proyecto de ley en la sesion del 11 de Marzo de 1864, y hallándose conforme con lo acordado, se aprobó y votó definitivamente.

Aprobacion definitiva
en el Congreso
del proyecto de ley.

Trámites
por que
pasó el proyecto,
y aprobacion
del mismo
en el Senado.

En la sesion celebrada en el Senado el 15 de Marzo, se leyó, y pasó á las secciones para el nombramiento de comision, el proyecto de ley aprobado ya en el Congreso. El 18 del propio mes dióse cuenta de que la Comision debían componerla los Sres. D. Facundo Infante, D. Joaquin de Barroeta y Aldámar, D. José de Sierra y Cárdenas, D. Manuel Bermudez de Castro, Don Alejandro Olivan, D. Segundo Sierra Pambley y Marqués de Castellanos, los cuales redactaron su dictámen, que fué leído en la sesion del 30 del propio mes, proponiendo la aprobacion del proyecto, sin modificacion alguna. El 2 de Abril se abrió discusion sobre la totalidad, y no habiendo ningun Senador que pidiese la palabra, se acordó proceder á deliberar por artículos, siendo aprobados sin debate los tres de que constaba. El mismo dia se verificó la votacion definitiva, aprobándose el proyecto por 84 bolas blancas contra 10 negras.

El 13 de Abril de 1864 fué sancionada la ley por S. M., publicándose como tal y con la redaccion que puede verse en las *Disposiciones oficiales relativas á la formacion del plan general de ferro-carriles*, que acompañan á esta Memoria (Disposicion núm. 1).

Sancion de la ley.

Cuatro palabras bastarán para que la opinion de la Comision sobre esta ley sea conocida. Que el sistema que se ha seguido para el establecimiento de nuestros ferro-carriles no ha sido el más conveniente; que se han cometido yerros difíciles de enmendar por completo, no hay para qué detenerse en demostrarlo. Basta leer, siquiera sea ligeramente, las consideraciones expuestas en el capítulo anterior y en el primer artículo de éste, y el estado en que las concesiones otorgadas han colocado al Tesoro y á las mismas empresas concesionarias; estado descrito con tanta exactitud por el Diputado Sr. Ardanaz, en la discusion del Congreso que se ha reseñado, para convenirse plenamente de la verdad de estos hechos. ¿Mejorará el plan de ferro-carriles la situacion existente? Indudablemente sí, pues las consecuencias que hoy se lamentan provienen, en gran parte, del poco orden con que se ha procedido y de no haber estudiado suficientemente las condiciones de las diversas líneas para prever su porvenir, deducir la época conveniente para la construccion de cada una, teniendo en cuenta su enlace con otras; determinar los auxilios que prudentemente podia otorgar el Estado á las vias que subvencionase; sujetar, en fin, todas las concesiones á un plan preconcebido, del que no debiera haberse apartado el Gobierno, una vez admitido el principio de conceder subvenciones á la inmensa mayoría de las líneas de servicio general. En vez de seguir este sistema, se ha caminado á ciegas; la iniciativa para la concesion de gran número de líneas ha partido del Congreso, aprobándose la ley sin conocer el proyecto del camino, y marcando, sin embargo, en algunas ocasiones, el subsidio que habia de disfrutar la empresa concesionaria. El plan general de ferro-carriles servirá de norma á la Administracion en lo sucesivo, contribuyendo no poco á que las concesiones futuras se otorguen oportuna y meditamente.

Juicio
de la Comision
sobre la ley.

Podrá extrañarse que la Comision, que viene sosteniendo la idea de que en España se han construido demasiados caminos de hierro, se ocupe en analizar las condiciones á que deban sujetarse las nuevas líneas, pues á primera vista parece lógico que opinase que no debia construirse ninguna otra. Varias consideraciones debe exponer sobre este asunto.

En primer lugar, la Comision no cree que las líneas que formen el plan general hayan de comenzar á ejecutarse al siguiente dia de sancionada la ley; tampoco puede decir cuál será la época á propósito para otorgar las respectivas concesiones, pues dependerá de un sinnúmero de circunstancias, que sólo el Gobierno podrá apreciar debidamente.

En segundo lugar, en España se han concedido ya muchas vías férreas radiales, que unen el centro de la monarquía con las costas y fronteras, pero relativamente muy pocas transversales, las cuales, sin duda, servirán para alimentar las primeras y acrecer sus productos. Dadas las condiciones actuales del país, no puede desconocerse que la realizacion de éstas no es urgente y que su falta podrá suplirse con carreteras que afluyan á los caminos de hierro, y en general, con todos los medios que tiendan al fomento de la riqueza; pero es asimismo exacto que en un plazo, próximo tal vez, mejorado el estado de la nacion, podrá ser factible y prudente emprender la ejecucion de esas vías, que deben ligar las grandes arterias existentes.

Y por último, altísimas razones de equidad aconsejan que ya que la Administracion ha promovido á todo trance la ejecucion de un sistema de líneas con el que quedan cruzadas gran número de provincias, no deje abandonadas á las que no han recibido ese beneficio. ¿Sería equitativo que las provincias de Almería y Segovia, por ejemplo, que han contribuido como las demás á la ejecucion de los ferro-carriles subvencionados, no pudiesen aspirar á que el Estado contribuyera á sacarlas de su aislamiento, no ya para dotarlas con más de 350 kilómetros de camino de hierro, que cuentan algunas provincias (1), sino para enlazarlas simplemente con la red? Evidentemente no. Y esto prueba cuán temibles son las consecuencias de un mal paso dado en asuntos de esta especie. Si la Comision no hubiese tenido que atender, en el desempeño del trabajo que se le ha confiado, á lo que ya existia, es seguro que no habria propuesto para la red el número de kilómetros que más adelante se verá, y sobre todo, que habria inclinado el ánimo del Gobierno á que sólo concediese su apoyo material á un número muy reducido de líneas.

Basta lo expuesto, que en parte se explayará en los capítulos siguientes, para explicar la contradiccion aparente de la Comision.

En 14 de Abril de 1864 se expidió, por el Ministerio de Fomento, una Real orden, cuyo texto literal está consignado en la segunda de las *Disposiciones oficiales sobre el plan general de ferro-carriles*, que acompañan á esta Memoria. Preveníase para llevar á cabo lo dispuesto por la ley: primero, que en el término preciso de dos meses se formase un ante-proyecto de la red de caminos de hierro, oyendo á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y teniendo en cuenta los datos indispensables para ello; segundo, que formado el ante-proyecto, se abriese sobre él una amplia informacion, por espacio de cuatro meses, en la que se consultase el dictámen de los diversos

Disposicion
dictada
por el Gobierno,
en
14 de Abril de 1864,
para el
cumplimiento
de la ley.

(1) Véase el estado núm. 9 y el artículo anterior.

centros directivos, Gobernadores, Diputaciones, principales Ayuntamientos, Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, ingenieros jefes de las provincias y de las divisiones de ferro-carriles, así como de las diversas corporaciones, compañías y personas que pudiesen ilustrar la materia; ciñéndose todos, al emitir su dictámen, á un interrogatorio que abrazara los puntos de verdadera utilidad, el cual debería redactarse con intervencion de la citada Junta Consultiva; tercero, que, simultáneamente con la informacion, se hiciesen sobre el terreno los reconocimientos facultativos que el Gobierno considerase necesarios; y cuarto, que, reunida la suficiente copia de datos, se someteria el proyecto al exámen de una Comision en que estuviesen representados los diversos elementos sociales á que más principalmente hubiera de afectar el plan, oyendo, si pareciese oportuno, á los altos cuerpos consultivos del Estado, y verificando todos los trabajos con la actividad necesaria para poder presentar el proyecto á las Córtes en la siguiente legislatura.

A consecuencia de la Real orden anterior, la Direccion general de Obras Públicas nombró, en 25 de Abril del mismo año, una Comision de ingenieros para que se ocupase, sin levantar mano, en determinar las lineas que habian de componer el plan general de ferro-carriles.

Componian la Comision los inspectores generales del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, vocales de la seccion tercera de la Junta Consultiva del ramo, D. Carlos María de Castro, D. Calixto de Santa Cruz y D. Jacobo Gonzalez Arnao, y el ingeniero jefe del propio Cuerpo, secretario de la referida seccion, D. Gabriel Rodriguez.

Sus trabajos, que fueron remitidos á la Superioridad en 25 de Junio siguiente, sirvieron de base al ante-proyecto que redactó la Junta Consultiva, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 1.º de la Real orden de 14 de Abril, y sobre ambos documentos versó la informacion prevenida en el artículo 2.º de la misma disposicion oficial. Estas razones justifican la conveniencia de dar á conocer los principios sentados y las lineas admitidas en cada uno de los dos ante-proyectos.

Orden
de
la Direccion General
de Obras públicas,
de
25 de Abril de 1864,
nombrando
una Comision
de Ingenieros para
que redactase
un ante-proyecto del
plan general
de ferro-carriles.

ARTÍCULO TERCERO.

ANTE-PROYECTO DE LA COMISION DE INGENIEROS.

Objeto del plan.

Constituida la Comision, y despues de haber recibido de la Direccion general de Obras Públicas los antecedentes que juzgó necesarios, empezó por estudiar detenidamente la ley de 13 de Abril, así como la proposicion de que procedia y la discusion que tuvo lugar en el Congreso ántes de aprobarla, teniendo á la vez en cuenta la ley general de ferro-carriles, consultando tambien los proyectos anteriores para la formacion de un plan, y fijándose en el estado actual de la red. Practicado este estudio, la Comision entendió que el objeto del plan general de ferro-carriles no podía ser otro que el de introducir cierto orden en la concesion de nuevas líneas: 1.º Para que los recursos que el Estado pudiese aplicar al desarrollo de nuestras comunicaciones férreas se consagrasen exclusivamente á las que con más energía fuesen reclamadas por las necesidades generales del país. Y 2.º Para que las nuevas líneas que se concediesen no pudieran ser un obstáculo que se opusiera á la buena explotacion de las ya concedidas ó á la concesion de otras reclamadas por el interés general, suscitándoles una competencia que, por el momento, sería ruinosa para todas, por la pequeña importancia del tráfico existente en nuestro país.

Bases adoptadas.

Dado este objeto del plan, considerando los sacrificios hechos ya por el Estado, y la imposibilidad de determinar *a priori* para toda España las líneas de importancia secundaria y de interés local, era fácil deducir las bases que la Comision debia fijarse para su trabajo, limitado al exámen de aquellas líneas que satisfaciesen grandes necesidades. Determinadas estas vías, y consagrados á ellas los recursos de que pudiese disponer el Estado, nada se oponia á que se estudiasen é incluyesen individualmente en el plan las otras líneas de interés secundario, cuya ejecucion no podria ménos de autorizarse, con tal que no perjudicára á la de los caminos señalados como de mayor importancia, y que fuese solicitada por particulares ó por las mismas localidades, sin reclamar subvencion.

Objeto
que
debían proponerse
las nuevas líneas.

En este supuesto, la Comision tomó por punto de mira para la determinacion de las líneas del ante-proyecto, tres objetos principales: 1.º Poner del mejor modo posible, y aprovechando lo existente, á todas las capitales de provincia en comunicacion con la Côte. 2.º Poner en comunicacion con las costas y entre sí, del mejor modo posible y aprovechando tambien lo exis-

tente, á todas las grandes regiones productoras del país. 3.º Establecer, bajo los mismos principios, el enlace y comunicacion de nuestro país con los vecinos, por las fronteras de Francia y Portugal.

Para clasificar las nuevas líneas, la Comision adoptó un principio claro, que consistia en considerar como de primera importancia las que correspondian á necesidades desatendidas de una manera completa ó casi completa todavía; y como de segunda, las que tuviesen por principal objeto ampliar y mejorar la satisfaccion ya conseguida, bien por medio de acortamientos en la longitud, bien por un cambio favorable en la direccion y en las condiciones de la explotacion económica ó técnica. Formábanse asi dos grupos de líneas, marcándose un orden natural de preferencia para la concesion de los auxilios de que pudiese disponer el Estado, y que no deberian concederse á las de la segunda hasta que se hallase asegurada la ejecucion de las de la primera categoría, sin que esto se opusiese á la construccion de aquellas, si hubiese álguien dispuesto á llevarlas á cabo sin subvencion.

Clasificacion
de
las nuevas líneas.

Para ver con facilidad las necesidades satisfechas y las que estaban aun desatendidas, dividió la Comision el territorio de la Península en seis grandes regiones, á cada una de las cuales correspondia una red perfectamente determinada. Eran estas regiones: 1.ª La del Norte, que comprendia casi todas las provincias de Castilla la Vieja y las Vascongadas. 2.ª La del Nordeste, que abrazaba todas las de la cuenca del Ebro. 3.ª La del Este, que comprendia Castilla la Nueva y las provincias de los antiguos reinos de Valencia y Murcia. 4.ª La del Mediodía, que abrazaba toda la Andalucía. 5.ª La del Oeste, formada por parte de las Castillas y Extremadura. 6.ª La del Noroeste, constituida por Leon, Astúrias y Galicia (1).

Clasificacion
de las
líneas existentes.

Cada una de las seis redes correspondientes á las regiones indicadas, debia componerse de uno ó más troncos principales, que desde el centro de la nacion se dirigiesen á las costas y fronteras, y de los cuales arrancasen ramales secundarios, que atravesando los centros de mayor produccion y riqueza, formasen un sistema general de líneas radiales. Complemento de estas redes habian de ser las grandes líneas trasversales, que las pondrian en

Lo que debia ser
la red general
de ferro-carriles.

(1) Esta misma division fué despues aceptada por la Junta Consultiva, y tambien la ha admitido esta Comision especial, considerando que facilita extraordinariamente el exámen de las necesidades satisfechas por la red existente y el de las líneas que deban adicionarse para completar el sistema. La red general quedará, pues, dividida en seis redes parciales, estudiándose en cada una de ellas sus uniones con la que le precede en el orden que se deja señalado, y además, en las redes del Oeste y del Noroeste, las uniones de las mismas con la del Norte. En resumen, la red general se divide en las seis siguientes: 1.ª Red del Norte. 2.ª Red del Nordeste y su enlace con la del Norte. 3.ª Red del Este y su enlace con la del Nordeste. 4.ª Red del Mediodía y su enlace con la del Este. 5.ª Red del Oeste y sus enlaces con las del Mediodía y Norte. 6.ª Red del Noroeste y sus enlaces con las del Oeste y Norte.

Por lo demás, la extension de cada red la definirá esta Comision con completa exactitud, en el lugar oportuno. (Véase la Parte tercera.)

inmediata comunicacion por las direcciones más convenientes, y de las que saldrian otros ramales, que fuesen á los puntos que no pudieran servirse fácilmente, de un modo directo, por las líneas radiales del primer sistema.

Juicio
sobre el estado
actual
de la red.

En concepto de la Comision, á pesar de la falta de un plan preconcebido, las líneas actuales, aunque no exentas de algunos graves defectos en la determinacion de sus direcciones generales, se han ido ajustando, por la naturaleza de las cosas, al plan que el más detenido estudio pudiera haber señalado. Con pocas excepciones, todas las líneas que se han concedido debian construirse; habrá podido haber en el orden de preferencia algunos errores; quizás para ciertas líneas se debiera haber aguardado algunos años; quizás otras no mereciesen ser estimuladas con los poderosos auxilios del Estado; pero, respondiendo todas ellas á necesidades del presente ó de un próximo porvenir, ninguna podia crear un serio embarazo para la fijacion de un plan completo, que atendiese en conjunto á los intereses generales del país, del modo más conveniente y acertado.

Líneas propuestas
por la Comision
de Ingenieros.

Se continuará la reseña del ante-proyecto, formulado por la Comision de Ingenieros, dando á conocer las líneas que en él se incluian; pero, como sería muy largo el enumerar las razones en que aquella se fundaba para aceptar tal ó cual via, no se hará más que colocar en la siguiente relacion las líneas que además de las concedidas formaban parte de este ante-proyecto, expresando las redes en que se encuentran, y haciendo las observaciones que se juzguen indispensables.

Red del Norte.

Línea de Navalperal á Segovia, con ramal á la Granja.—Esta línea partiria de Navalperal, en el camino del Norte. Deberia suprimirse si el Gobierno concediese la de Madrid á Valladolid, por Segovia, para cuya concesion estaba autorizado por la ley de 11 de Julio de 1856; pero la Comision conceptuaba que el ramal citado era el que deberia tratar de impulsar el Gobierno, si la cuestion estuviere intacta.

Línea de Santander á Santoña.

Línea de Estépar á Alar del Rey.—Esta línea uniria las de Madrid á Irun y Madrid á Santander.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Línea de Torralba, por Soria, á Castejon.—Esta línea deberia arrancar en Torralba de la de Madrid á Zaragoza, terminando en Castejon, punto situado en la de Zaragoza á Alsásua. La Comision manifestaba que su opinion no era decisiva respecto al punto de empalme con el primer ferro-carril.

Línea de Irúrzun á San Sebastian.

Línea de Rio Martín á Reus.—Esta línea partiría de la de Zaragoza á Escatron, dirigiéndose á Reus, y por consiguiente á Tarragona, puesto que está concedida la línea que une á ambas poblaciones.

Línea de Valladolid á Almazan.—Este ferro-carril empalmaría en Almazan con el de Torralba á Castejon.

Línea de Huesca, por Jaca y Canfranc, á la frontera francesa.—La Comision indicaba que para determinar la direccion más acertada para la línea que atravesase el Pirineo central, convendría nombrar uno ó más ingenieros que practicasen los necesarios reconocimientos.

Línea de Igualada á Calaf.—Este camino constituiría la prolongacion del de San Saturnino á Igualada, yendo á terminar en Calaf, en el de Barcelona á Zaragoza.

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

Línea de Aranjuez, por Cuenca y Teruel, á Castellon.—La Comision proponía la inclusion en el plan de la línea autorizada de Aranjuez, por Cuenca, á las minas de Henarejos, prolongándola á Teruel y Castellon, y considerándola toda como línea nueva, porque en la fecha en que redactó su informe no se habia concedido la parte que media entre el origen y Cuenca. Proponía, primero, que se comparasen los estudios aprobados desde Aranjuez con los directos de Madrid á Tarancon, y segundo, que se examinase por un ingeniero el terreno comprendido entre Teruel y Castellon, así como el paso de la divisoria entre Teruel y el rio Mijares.

Línea de Landete á Valencia.—Este ramal debería arrancar del camino anterior.

Línea de Calatayud á Teruel.—Esta línea partiría, de Calatayud, de la de Madrid á Zaragoza, enlazando las redes del Este y del Nordeste.

Línea de Novelda á Murcia.—Este camino se separaría en Novelda del de Madrid á Alicante.

Línea de Carcagente, por Gandía, á Denia.—La Comision opinaba que concedido el *tramway* de Carcagente á Denia, tal vez conviniese modificarlo para ser explotado con locomotoras, si sus concesionarios lo desearan.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Línea de Javalquinto, por Jaen, á Huétor-Tájar.—Este ferro-carril debería arrancar de las inmediaciones de Javalquinto, en el de Manzanares á Córdoba, y terminar en Huétor-Tájar, punto correspondiente al de Campillos á Granada.

Línea de Sevilla á Huelva.

Línea de San Fernando, por Chiclana, Veger, Tarifa y Algeciras, á San Roque.—Esta línea debería derivarse, en San Fernando, de la de Sevilla á Cádiz.

Línea de Murcia á Granada.—Proponía la Comision que se reconociese por un ingeniero el terreno comprendido entre Zújar y Granada, para determinar si el trazado podría hacerse en buenas condiciones.

Línea de Almería á Lorca.—Esta línea establecería el enlace de Almería con la trasversal anterior.

Línea de Osuna á Bobadilla.—Este camino sería prolongacion del de Utrera á Osuna, y debería enlazar en Bobadilla, Puente-Genil ú otro punto más conveniente, con la línea de Córdoba á Málaga.

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

Línea de Madrid, por Talavera, Navalmoral de la Mata y Cáceres, á entrar en Portugal por Assumar.—La Comision manifestaba que la direccion de esta línea debía considerarse como

una mera indicacion, hasta que la informacion pública, un detenido exámen de los proyectos hechos para la via internacional directa, y los reconocimientos convenientes sobre el terreno, indicasen la direccion más acertada. Cuando la Comision redactó su dictámen, no se habia concedido aun la linea de Madrid á Malpartida de Plasencia.

Línea de Mérida á Zamora.—Esta linea partiria de Mérida, en la de Ciudad Real á Badajoz, continuando, por Cáceres, Béjar y Salamanca, hasta Zamora, constituyendo así un enlace entre las redes del Norte y del Oeste. El ferro-carril autorizado de Mérida á Alconétar formaria parte de esta gran trasversal.

Línea de Salamanca á Aldea del Obispo.—La Comision proponia que la cuestion de enlace de esta linea con los ferro-carriles portugueses, así como su comparacion con los diversos caminos internacionales que podrian proponerse, sea yendo á Portugal, por Vitigudino y la Fregeneda, desde Salamanca, ó en la direccion de Braganza, desde Zamora, se estudiasen por uno ó más ingenieros, sobre el terreno, y en el vecino reino.

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

Línea de Redondela, por Pontevedra, al Carril ó al Padron.—Esta linea deberia arrancar en Redondela de la de Orense á Vigo, dirigiéndose á empalmar con la de Santiago al Carril.

Línea de Santiago á Cambre.—Este camino enlazaria en Cambre con el de la Coruña y constituiria, con el anterior y con el de Santiago al Carril, una linea continua entre la Coruña y Vigo.

Línea de Belanzos al Ferrol.—Este ramal podria separarse en Betanzos de la linea de Palencia á la Coruña, y pasar por Puente deume.

Línea de Lugo á Rivadeo.—Este ramal se derivaria tambien del tronco principal del Noroeste.

Línea de Monforte á Orense.—La Comision proponia que se estudiase detenidamente sobre el terreno la cuestion del empalme del ferro-carril de Orense con el de la Coruña. Ya se recordará que en la ley de autorizacion para la concesion de este camino no se establecia fijamente el punto de enlace.

Línea de Zamora á Astorga.—Esta linea deberia pasar por Benavente y dirigirse á empalmar en Astorga con la de Palencia á Ponferrada.

Observaciones
sobre algunas líneas
autorizadas,
y en general sobre
las destinadas al
fomento de
la industria minera.

La Comision no incluia en el plan las líneas autorizadas por leyes de 5 de Agosto de 1857, de las minas de carbon de Utrillas y Gargallo á la Zaida y Escatron respectivamente, en la margen del Ebro, porque no estaban destinadas á un servicio general, á no ser que se les diese mayor desarrollo, como podria hacerse quizás más adelante, prolongando la de Utrillas hasta Teruel. Pero limitado su objeto á la explotacion de las cuencas carboníferas, entendia que podian concederse, si hubiese quien las solicitára, aunque no se incluyesen en el plan, con arreglo á la ley especial para los caminos carboneros. Estos ramales no podian perjudicar á las líneas de servicio general, ni á la idea capital del plan de ferro-carriles; y la Comision, teniendo en cuenta que era casi imposible señalar todos los que se hallaban en el mismo caso que los citados, no incluyó ninguno de ellos, limitándose á abrazar en su ante-proyecto las líneas importantes destinadas al servicio general.

Tampoco formaban parte de la red propuesta por la Comision, las líneas autorizadas por leyes de 19 de Junio y 23 de Noviembre de 1859, de las minas de cobre de Buitron al Odiel y á la línea de Mérida á Sevilla, respectivamente. No habiéndose llegado á hacer los estudios, podian considerarse estas concesiones como abandonadas por sus peticionarios, á los cuales, sin embargo, deberia autorizarse, si lo reclamaban, para ejecutar las líneas con arreglo á las leyes citadas, esto es, sin subvencion del Gobierno.

Respecto á los ferro-carriles que pudiesen servir para enlazar con la red los establecimientos mineros de Riotinto y Linares, manifestaba la Comision que el Estado, propietario de esas minas, podria promover la ejecucion de los ramales, si creia que el aumento que recibiera la importancia de aquellas fuese suficiente para compensar los sacrificios y gastos impuestos por la construccion.

Las nuevas líneas incluidas en el plan por la Comision de Ingenieros, formaban una longitud aproximada de 3.814¹/₁₀₀, correspondiendo 3.034¹/₁₀₀ á la primera categoría, y 780¹/₁₀₀ á la segunda. El coste de la construccion lo presuponia alzadamente en 357.100.000 escudos.

La longitud concedida y autorizada hasta el 25 de Junio de 1864, ascendia, segun los datos consignados por la misma, á 6.866¹/₉₁₄ (1), de suerte

Resumen
y conclusion.

(1) La cifra exacta se determina á continuacion:

Longitud concedida hasta 31 de Diciembre de 1863 (estado núm. 2).	5.936 ¹ / ₇₁₃										
Longitud concedida desde 1.º de Enero hasta 25 de Junio de 1864 (estado núm. 1).	289 ¹ / ₅₈₃										
Líneas autorizadas con anterioridad al 25 de Junio de 1864.	<table> <tr> <td>Utrera á Osuna.</td><td>63¹/₇₁₁</td></tr> <tr> <td>Ponferrada á la Coruña.</td><td>312¹/₃₅₇</td></tr> <tr> <td>Monforte á Orense.</td><td>44¹/₃₁₁</td></tr> <tr> <td>Leon á Gijon.</td><td>194¹/₅₈₈</td></tr> <tr> <td>Córdoba á Belmez.</td><td>79¹/₁₈₀</td></tr> </table>	Utrera á Osuna.	63 ¹ / ₇₁₁	Ponferrada á la Coruña.	312 ¹ / ₃₅₇	Monforte á Orense.	44 ¹ / ₃₁₁	Leon á Gijon.	194 ¹ / ₅₈₈	Córdoba á Belmez.	79 ¹ / ₁₈₀
Utrera á Osuna.	63 ¹ / ₇₁₁										
Ponferrada á la Coruña.	312 ¹ / ₃₅₇										
Monforte á Orense.	44 ¹ / ₃₁₁										
Leon á Gijon.	194 ¹ / ₅₈₈										
Córdoba á Belmez.	79 ¹ / ₁₈₀										
TOTAL.	6.920 ¹ / ₄₄₃										

Notas.—1.ª La diferencia de 53¹/₆₂₉ que existe entre esta cifra y la consignada por la Comision, proviene de dos causas principales: 1.ª De que en los 6.866¹/₉₁₄, no se incluyen las longitudes concedidas de tramways, que ascienden á 78¹/₈₆₆ (13¹/₂₃₄ de Mollet á Caldas, 35¹/₀₇₅ de Carcagente á Gandia, y 30¹/₅₆₀ de Gandia á Denia), con cuya correccion se convierte aquel número en 6.945¹/₇₈₀. 2.ª De que formados los estados, que acompañan á esta Memoria, con bastante posterioridad á la fecha en que la Comision terminó sus trabajos, han podido introducirse en las longitudes algunas variaciones, producidas por modificaciones de trazados; así, por ejemplo, la Comision asignaba al ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas 103¹/₈₅₆ de desarrollo, lo que entónces era exacto, pero posteriormente se aprobó una variacion de trazado, que reducía ese número á 84¹/₆₅₀. Este hecho y otros semejantes justifican por completo la diferencia entre los 6.945¹/₇₈₀ y los 6.920¹/₄₄₃.

2.ª La Comision consideraba en los estados como línea nueva toda la de Aranjuez á Castellon, por lo cual no aparece en la relacion anterior, entre las líneas autorizadas, la de Aranjuez ó Madrid á Cuenca y las minas de Henarejos.

3.ª Tampoco se han contado los ferro-carriles de Madrid, por Segovia, á Valladolid, y de Madrid á Malpartida de Plasencia, porque la Comision los sustituia con los de Navalperal á Segovia y Madrid, por Talavera y Navalmorales, á Cáceres.

4.ª En cuanto á los caminos de Utrillas y Gargallo á la Zaida y Escatron respectivamente, y de las minas de Buitron al Odiel y al ferro-carril de Mérida á Sevilla, no podian constar, porque, segun se ha dicho, estas vias no formaban parte del ante-proyecto de la Comision de Ingenieros.

5.ª y última. Tampoco podian tenerse en cuenta las longitudes de las líneas de Palma de Mallorca á Alcudia y de Santa Maria á Manacor, por estar limitado el plan á la Peninsula.

que la red de caminos de hierro de España, en un plazo prudencial, mediria un desarrollo de 10.681¹/₂,014, segun el ante-proyecto que se examina.

Terminaba la Comision su Memoria manifestando que todas las líneas propuestas satisfacian á las bases generales adoptadas; no habiéndose incluido ninguna que sólo tuviera una importancia secundaria y local. No se le ocultaba, sin embargo, que la parsimonia con que habia procedido en la adopcion de nuevos ferro-carriles sería censurada por muchas personas que de buena fe deseaban el aumento de nuestras comunicaciones férreas, sin detenerse á considerar las condiciones que ese aumento necesita para ser verdadera causa de progreso y bienestar, y olvidando que el ferro-carril, como todo instrumento industrial, puede costar más de lo que vale, en cuyo caso, su construccion disminuye la riqueza en vez de fomentarla, y que el sistema de subvenciones, adoptado en nuestro país, tiene precisamente el inconveniente de que facilita con frecuencia la ejecucion de ferro-carriles que valen mucho ménos de lo que cuestan. En atencion á estas razones, creia la Comision que, léjos de haber pecado por prudente, habia incurrido en el exceso contrario, al adicionar la red actual con cerca de 3.800¹/₂,000 presupuestos en más de 357 millones de escudos.

Por último, declaraba que la mayor parte de las líneas que proponia no debian considerarse sino como indicaciones generales de su direccion, la cual, solamente en vista de detenidos estudios, podria fijarse.

Voto particular
de D. Carlos María
de Castro.

El presidente de la Comision de Ingenieros, D. Carlos María de Castro, formuló voto particular respecto á la línea de Pamplona, por Zubiri y Larasoña, á la frontera francesa, que desechada por los demás vocales, creia él que debia formar parte del plan, aunque sólo se la clasificára como de segunda categoría. Fundábase principalmente el Sr. Castro para apoyar su dictámen, en las razones manifestadas por la seccion tercera de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos en primer lugar, y despues por la Junta en pleno, en su acuerdo sobre el exámen del proyecto de la línea en cuestion.

ARTÍCULO CUARTO.

ANTE-PROYECTO DE LA JUNTA CONSULTIVA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS.

Trámites
por que pasó el ante-
proyecto
de la Comision.

El ante-proyecto de la Comision de Ingenieros pasó á informe de la seccion tercera de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, la cual se encontró en completa conformidad, no sólo con el objeto esencial, sino tambien

con las bases, principios y consideraciones, que habian servido de fundamento á la Comision para la formacion de su ante-proyecto. En este estado el expediente, pasó á la Junta plena, que, despues de examinarlo, con la mayor detencion, en sesiones celebradas los dias 4, 5, 6 y 7 de Julio de 1864, acordó, por mayoría de votos, que procedia desechar el dictámen de la seccion en todas sus partes, y que la Junta formulase el suyo, con arreglo á lo prevenido en su reglamento para casos semejantes.

En el acta de la sesion celebrada el último de los dias citados se consignaba que hubiera sido más cómodo para la Junta, en atencion al poco tiempo que se le concedia, indicar las razones de mayor fuerza por las que desechara el pensamiento general ya formulado, y abstenerse de señalar la esencia de lo que, en su opinion, debia ser el ante-proyecto de nuestra red de ferro-carriles. Sin embargo, entre aparecer como un obstáculo para la mayor ilustracion que se queria dar al asunto, ó abordarlo resueltamente para ponerlo á buena luz, aunque con precipitacion, optó sin vacilar por esto último.

Razones
que tuvo la Junta
para redactar otro
proyecto.

En concepto de la Junta, lo que realmente se habia propuesto la ley de 13 de Abril, y lo que el Gobierno tambien procuraba, era resolver el siguiente problema: *fixar la red de ferro-carriles que en un plazo prudencial podia ejecutarse, y satisfacer las necesidades de la Península, en sus relaciones comerciales, interiores y exteriores.*

Problema
que se trataba de
resolver.

Examinado así el problema, quedaba tambien definido el objeto del ante-proyecto con toda su importancia y generalidad; pero, al resolver esta cuestion, se previno además que se determinase el orden de preferencia de las líneas, y como un medio conducente á la más acertada solucion, que precediesen las informaciones y estudios necesarios á la clasificacion que definitivamente hubiera de proponer el Gobierno á las Córtes. La Junta deducia, por lo tanto, que no era ni podia considerarse el ante-proyecto sino como el planteamiento del problema propuesto.

Entre los datos que señalaba la Real orden de 14 de Abril, ocupaban el primer lugar las líneas ya construidas y las autorizaciones de estudios que se habian concedido, siendo inútil advertir que al efecto deberian igualmente tenerse presentes aquellas líneas que ya tenian una autorizacion ó declaracion legal en su favor, puesto que así lo habia dispuesto la ley de 13 del mismo mes. La Junta manifestaba que unas y otras servirian, por lo tanto, para la formacion del ante-proyecto, si bien respecto á las primeras, ó sean las ya construidas, sería preciso evitar todas las dudas y cuestiones á que ellas principalmente podrian dar lugar.

Bases
que debian servir
de fundamento
al ante-proyecto.

Manifestábase en la Memoria que las líneas férreas construidas hasta entónces, y distribuidas, por lo general, en direcciones radiales, se debian, en

Líneas existentes.

su mayor parte, al esfuerzo de compañías particulares, combinado con el poderoso auxilio del Estado. Este sistema económico, sancionado ya en nuestro país, había bastado para que con notable rapidez se construyesen, ó estuviesen próximas á terminarse, muchas líneas, cuya longitud ascendía á unos 4.300 kilómetros (1). A este hecho acompañó desgraciadamente la circunstancia de haber procedido sin obedecer á ningún pensamiento general, y por más que no pudiera desconocerse que aun así, habían llenado, hasta cierto punto, su objeto, tampoco ignoraba nadie que algunas de ellas adolecían de grandes defectos en sus direcciones generales; que se habían cometido errores en el orden de preferencia, con que otras se habían impulsado y subvencionado por el Tesoro público, y que algunas otras hubieran podido quedar totalmente entregadas á la industria privada.

La Junta se extendía en largas consideraciones sobre si los poderes públicos debían ó no quedar coartados para conceder nuevas líneas, que más ó ménos pudieran menoscabar las ventajas en cuyo disfrute se hallaban los explotadores de las ya existentes. Opinaba que si bien las líneas construidas, así como las concedidas ó legalmente autorizadas, debían formar, sin exclusion alguna, la parte más esencial del nuevo plan, no por eso habría de sobreponerse el interés aislado de ninguna de ellas á lo que reclamasen las necesidades atendibles del país, y que éstas, por el contrario, habrían de ser las que decidiesen, en todos los casos, la direccion y demás condiciones que se impusiesen á las nuevas vías pendientes de concesion; pero sin que por esto quisiese decir que las compañías de los actuales ferro-carriles quedasen expuestas á que, so pretexto de ocurrir á las necesidades de carácter público, pero de muy dudosa ó escasa importancia, se fuesen estableciendo junto á sus líneas, otras que, siendo rivales, sólo podrían coexistir para envolverse en su mutua ruina.

Líneas nuevas.

Hallándose en explotacion ó próximas á terminarse la mayor parte de nuestras líneas radiales, juzgaba la Junta que casi todos los ferro-carriles que pudiesen ser objeto de nuevas concesiones corresponderían á un orden más secundario; sin que por eso desconociera que habían quedado hasta entónces desatendidas importantes comarcas, que reclamaban con justicia llegase á ellas el beneficio de las vías férreas pendientes de concesion.

Entre las nuevas líneas, consideraba como de verdadera importancia las radiales que aun se echaban de ménos, y las que, en sentido trasversal,

(1) Hasta fin de 1863 se explotaban en España 3.567¹/₂,760 (véase el estado núm. 2), y desde 1.º de Enero á 15 de Julio de 1864, época en que la Junta ultimó su trabajo, 211¹/₂,294 (véase el mismo estado); total 3.779¹/₂,054. El número consignado por la Junta no es exagerado, sin embargo, puesto que á fin de 1865 se explotaban ya más de 4.800 kilómetros.

fuesen enlazando á las demás, para facilitar comunicaciones directas entre comarcas distantes, cuyos productos podrian trasportarse con mayor baratura, siguiendo las líneas las direcciones más convenientes para unir los puntos de extraccion con los de consumo. Abriendo asi nuevas corrientes al tráfico general, se conseguiria la doble ventaja de aumentar tambien el movimiento de viajeros, los cuales siguen de ordinario las direcciones en que tienen lugar mayor número de transacciones mercantiles.

Las líneas férreas que mejor parece se prestan á llenar tan importantes necesidades llamaron muy especialmente la atencion de la Junta. Los estudios hechos para fijar el plan general de carreteras, y los resultados de las ya construidas, demostraban la existencia en la Península de direcciones muy marcadas, en las que no podia ménos de considerarse necesario el establecimiento de algunos ferro-carriles, cuya longitud, dificultades y coste serian de consideracion. A esta especie correspondian las líneas de más interés que, en vista de un detenido exámen, creyó la Junta deber incluir en el plan.

Fáciles eran de comprender las necesidades que reclamaban las nuevas comunicaciones, pero no conceptuaba evidente que á cada provincia, y ménos á sus capitales, debiera servirse directa y particularmente con alguna línea principal de ferro-carril. La índole de esta especie de vias, su enorme coste inicial y otras circunstancias se opondrian, en algunos casos, á que se llenára, de una manera conveniente, la condicion apuntada. Creia, sin embargo, la Junta que era de bastante inportancia, para que al formar el anteproyecto se procurase satisfacerla, no por medio de simples ramales, derivados de las líneas principales, en direccion de cada capital que se encontrase más ó ménos separada de ellas, sino procurando más bien que se le acercára cuanto fuese dable alguna nueva de aquella categoría, análogamente á lo que se habia verificado respecto á las capitales de provincia unidas ya á la red que, con pocas excepciones, utilizaban las grandes líneas explotadas. Tan sólo en el caso de que no pudiera conseguirse esto, parece que deberia procederse á la fijacion de un ramal.

Provincias
y sus capitales.

La Junta creia deber decir algo respecto á las líneas del litoral por más que fuesen muy diferentes, bajo todos los puntos de vista, las diversas regiones en que se dividen las costas de España, y por lo mismo, no fuera igual en todas ellas la posibilidad ni los resultados del establecimiento de grandes líneas férreas en sus direcciones respectivas.

Línea del litoral.

En el litoral de Levante existen cuatro provincias cuyas capitales se encuentran sobre la orilla del mar; dos de ellas, Barcelona y Valencia, son por sí solas de las mayores y más ricas ciudades de la Península; sus puertos son tambien de los más concurridos, especialmente el primero, al que ninguno le disputa la prèferencia en España. Otro puerto intermedio, y

tambien capital de provincia, tiene asimismo una importancia reconocida, y á eso se agrega la ventaja de que las producciones de una gran parte de su territorio apenas ceden en valor y cuantía á las de las otras tres, que son de las más estimadas y ricas. Tantas circunstancias, reunidas á la gran facilidad que generalmente ofrecen las localidades á lo largo de aquellas costas, habian permitido que, sin grandes sacrificios y casi naturalmente, se hubiese planteado una extensa línea en la misma direccion, prolongándose, con el propio carácter de camino del litoral, hasta empalmar en el Pirineo con otra de igual clase del vecino imperio.

De desear sería, á juicio de la Junta, que las demás provincias litorales del Mediterráneo, y las no ménos importantes bañadas por el Océano, reunieran, á lo largo de sus costas, tan ventajosas circunstancias para el pronto establecimiento de vias férreas; mas á semejante empeño se oponian desde luego grandes obstáculos naturales por una parte, y por otra, el diverso modo como generalmente se encontraba la poblacion distribuida. Reconocia, no obstante, la existencia de comarcas y provincias, así en el Océano como en el Mediterráneo, en las que podian terminarse las direcciones de algunas líneas, no separándose demasiado de la costa, que satisfarian grandemente, tanto las necesidades de los pueblos, cuanto las del tráfico general.

A lo largo de la costa del oeste de Galicia se hallaba ya iniciada, y deberia completarse, á su modo de ver, una línea que favoreceria el tráfico directo de dos provincias y cinco ciudades importantes entre sí. De una manera análoga sería posible y conveniente dirigir otra línea de costa en las provincias cántabras, hasta encontrar en Guipúzcoa el empalme que debia estudiarse con el ferro-carril del Norte, y acaso reclamaria Astúrias, en un breve plazo, que la misma línea se prolongase hasta internarse en aquella provincia, cuya mayor poblacion y riqueza se extiende por su litoral. Por último, y á fin de que en el porvenir fuese fácil establecer otra comunicacion semejante en la costa, de uno y otro lado del Estrecho, no podian ménos de aceptarse las indicaciones suministradas por los estudios especiales ya hechos, por un lado en la parte litoral de la provincia de Almería, y por el otro desde Cádiz á Algeciras.

La circunstancia, entre otras, de haberse promovido el establecimiento de un ferro-carril servido con fuerza animal entre Málaga y Vélez-Málaga, suministraba á la Junta el convencimiento de que más adelante, y á medida que avanzasen las dos porciones extremas, se facilitaria su reunion, impulsada indudablemente por la notoria importancia del puerto de Málaga.

Líneas
que
debían constituir
la
red de ferro-carriles.

Las ya construidas, que formaban la parte principal de la red, se tomaban en el mismo estado que tenian, y las ya concedidas ó regularmente autorizadas, que se hallaban en el mismo caso que aquellas, se consideraron deter-

minadas por las indicaciones de los proyectos respectivos. La Junta estimaba además, según se deja consignado, que se encontraban en idénticas circunstancias las líneas que habían sido objeto de alguna declaración ó decisión legislativa.

La dirección de las líneas nuevas se señaló, teniendo en cuenta el objeto con que se habían promovido por el Gobierno, las provincias ó los pueblos, y la determinación que tenían por los proyectos aprobados, ó por estudios que la Junta había examinado; á falta de estos datos, se recurrió á las indicaciones suministradas por el plan de carreteras y sus resultados, así como también á otros diversos elementos de estudio.

Los ferro-carriles de las cuencas carboníferas no se incluían en el anteproyecto, porque, según la Junta, debían concederse con arreglo á su ley especial.

Sentadas las bases precedentes, entraba la Junta en el exámen de si había datos bastantes para proceder al señalamiento de cuáles líneas merecían ser impulsadas por el Estado, otorgándoles, si preciso fuera, los recursos del Tesoro público ú otros auxilios efectivos, que se estimasen suficientes; y cuáles otras podrían aplazarse si no encontraban ántes empresarios particulares que, previa la concesión oportuna y con el auxilio de las localidades respectivas, ó sin ninguna concurrencia del Estado ni de las provincias y pueblos interesados, quisieran ejecutarlas, con arreglo á la ley general de ferro-carriles.

Clasificación
ú orden
de preferencia de las
nuevas líneas.

Esto consideraba la Junta que debía ser el fin con que la ley de 13 de Abril previno que se determinara el orden de preferencia de las líneas que debían constituir el plan general, y por lo mismo, daba como sentado que en la clasificación sólo habrían de comprenderse las nuevas líneas.

Respecto á este importantísimo punto de vista, la base que, á su juicio, reunía la sencillez y claridad deseables era la que se determinaba con las siguientes disposiciones:

1.º Impulso del Estado, con auxilios inmediatos y efectivos del mismo, en la cuantía y de las maneras que, en cada caso, se estimasen suficientes y posibles, á las líneas consideradas como de primera categoría.

2.º Impulso del Estado para la formación de proyectos y auxilios aplazados, pero que en su día podrían otorgarse, de igual modo que en el caso precedente, á las líneas de segunda importancia.

3.º Protección á toda línea comprendida en la red y que los empresarios particulares quisieran ejecutar con ó sin el auxilio de las provincias y pueblos interesados.

Sentado este orden de categorías, creyó la Junta que, por lo demás, era preciso aguardar á que los resultados de la información diesen suficiente

luz para fijar con acierto el lugar que habia de tener cada una de las líneas comprendidas en el ante-proyecto.

Líneas propuestas
por
la Junta Consultiva.

Se continuará la reseña del trabajo de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, enumerando las líneas que proponia para completar la red de ferro-carriles, para lo cual se seguirá el mismo sistema adoptado ya al dar cuenta del ante-proyecto de la Comision de Ingenieros.

Red del Norte.

Línea de Madrid, por Segovia, á Valladolid.—La concesion de esta línea estaba autorizada por la ley de 11 de Julio de 1856.

Línea de Santander, por Bilbao, á Zumárraga.—Esta línea formaria parte de la del litoral cantábrico, propuesta por la Junta, y enlazaria con la del Norte en Zumárraga ú otro punto conveniente.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Línea de Baidés, por Soria, á Castejon.—Este camino arrancaria en Baidés del de Madrid á Zaragoza, terminando en Castejon, punto situado en el de la última capital á Alsásua. De los dos trazados propuestos entre Baidés y Castejon, pasando uno por Soria y sirviendo el otro á esta poblacion con un ramal, consideraba preferible la Junta el primero.

Línea de Pamplona, por Zubiri, á la frontera francesa.

Línea de Huesca, por los valles de Aran y Benasque, á la frontera francesa.—La Junta adoptaba para atravesar el Pirineo central esta línea, como base para la informacion; pero indicaba que para hacer la eleccion definitiva convenia que se examinase la cuestion sobre el terreno por uno ó más ingenieros.

Línea de Tarragona á Barcelona, por la costa.—Este ferro-carril deberia servir á Villanueva y Geltrú, Sitges y otros pueblos importantes de la costa.

Línea de Valladolid, por Almazan, á Calatayud.—Este camino tendria sus puntos extremos situados respectivamente en el tronco principal del Norte y en el del Nordeste.

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

Línea de Quintanar de la Orden, por Cuenca y Teruel, á Murviedro.—Este camino seria prolongacion del de Alcázar de San Juan á Quintanar de la Orden, y enlazaria por el otro extremo, en Murviedro, con la línea de Valencia á Tarragona. Cuando la Junta propuso este ferro-carril, no se habia concedido aun el de Aranjuez ó Madrid á Cuenca.

Línea de Calatayud á Teruel.—Esta línea se derivaria en Calatayud de la de Madrid á Zaragoza, enlazando las redes del Este y del Nordeste.

Línea de Novelda á Murcia.—Este camino se separaria en Novelda del de Madrid á Alicante, y serviria á las poblaciones de Elche y Orihuela. El empalme con el ferro-carril de Albacete á Cartagena no deberia hacerse precisamente en Murcia, sino en un punto no distante de Orihuela.

Línea de Carcagente, por Gandía, á Denia.—La Junta opinaba que este tramway, ya concedido, podria trasformarse para ser explotado con locomotoras.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Línea de la de Manzanares á Córdoba, por Jaén, á Huétor-Tájar ó Granada.—Esta línea debería derivarse de la de Manzanares á Córdoba, inmediatamente despues de atravesar ésta el Guadalquivir, y terminar, bien en Huétor-Tájar, punto del ferro-carril de Bobadilla á Granada, bien en esta misma poblacion, separándose de la direccion anterior en las cercanías de Alcalá la Real. Proponia la Junta que se practicasen reconocimientos sobre el terreno mientras se hacia la informacion.

Línea de Granada á Murcia.—Esta línea, enlace de las redes del Mediodía y del Este, pasaria por Guadix, Baza y Lorca. Manifestábase la conveniencia de que se reconociera la parte comprendida entre Granada y Zújar, procurando rodear la sierra de Huétor Santillan por el puntal de Bogarre.

Línea de Almería á Lorca.—En la Memoria de la Junta no se marcaba el punto de empalme del ramal de Almería con la línea anterior.

Línea de Osuna á Bobadilla —Este camino enlazaria los concedidos de Utrera á Osuna y de Bobadilla á Granada.

Línea de Sevilla á Huelva.

Línea de Huelva, por las minas de Riotinto, á Zafra ó Los Santos.—Este ferro-carril enlazaria con el de Mérida á Sevilla en Zafra ó Los Santos.

Línea de Albacete, por Alcaraz, la Loma de Úbeda y Linares, á empalmar con la de Manzanares á Córdoba.—Esta línea enlazaria tambien las redes del Este y del Mediodía, sirviendo á los establecimientos metalúrgicos de Alcaraz, á las villas de Villacarrillo, Sabiote é Iznatorafe, á la comarca de la Loma de Úbeda y al distrito minero de Linares. Proponia la Junta que se hiciera un estudio mientras duraba la informacion.

Línea de San Fernando, por Algeciras, San Roque y Málaga, á Almería.—Esta línea seguiria la direccion de la costa, partiendo de San Fernando, en la de Sevilla á Cádiz.

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

Línea de Madrid, por Talavera y Cáceres, á entrar en Portugal por Assumar.—La Junta proponia que se cumpliese la ley de 9 de Julio de 1856, que autorizaba al Gobierno para conceder una línea de Madrid á Malpartida, la cual debería prolongarse, desde las inmediaciones de Plasencia, á Cáceres y la frontera. Sin embargo, indicaba la conveniencia de que se estudiase la cuestion ántes de fijar definitivamente la direccion del camino. Inútil es recordár que cuando la Junta redactó su informe, no se habia otorgado aun la concesion del ferro carril de Madrid á Malpartida.

Línea de Mérida á Cáceres.—*Línea de las inmediaciones de Plasencia á Salamanca.*—Estas dos líneas, juntamente con la parte de la anterior comprendida entre las inmediaciones de Plasencia y Cáceres, constituiria la gran transversal de Mérida, por Cáceres y Béjar, á Salamanca, de la cual sería un trozo la de Mérida á Alconétar, autorizada por la ley de 18 de Junio de 1856.

Línea de Salamanca á Aldea del Obispo.—La Junta proponia que la cuestion de enlace de esta línea con los ferro-carriles portugueses, así como su comparacion con los diversos caminos internacionales que podrian proponerse, sea yendo á Portugal, por Vitigudino y la Fregeneda, desde Salamanca, ó en la direccion de Braganza, desde Zamora, se estudiasen por uno ó más ingenieros sobre el terreno y en el vecino reino.

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

Línea de Redondela, por Pontevedra, á la de Santiago al Carril.—Esta línea debería arrancar en Redondela de la de Orense á Vigo, dirigiéndose á empalmar con la de Santiago al Carril.

Línea de Santiago á Cambre.—Este camino enlazaria en Cambre con el de la Coruña, y constituiría, con el anterior y con el de Santiago al Carril, una línea continua entre la Coruña y Vigo.

Línea de Betanzos al Ferrol.—Este ramal se derivaria en Betanzos del ferro-carril de Palencia á la Coruña.

Línea de Lugo á Rivadeo.—Este ramal se separaria tambien del tronco principal del Noroeste.

Línea de Rivadeo á Oviedo, por la costa.—Este ferro-carril formaria parte de la línea del litoral del mar Cantábrico.

Línea de Montefurado á Orense.—La Junta opinaba que la línea de Orense debía empalmar con el tronco principal en Montefurado, más bien que en Monforte, á fin de acortar la distancia á Vigo, y conseguir una notable economía en la longitud y coste de las obras.

Línea de Zamora á Orense, por las Portillas.—Este camino establecería un enlace entre las redes del Noroeste y las del Norte y Oeste.

Línea de Salamanca á Leon.—Esta línea, unida á las de Mérida á Sevilla y Mérida á Salamanca, formaria una gran transversal paralela á la frontera portuguesa.

Línea de Oviedo á Santander, por la costa.—Este enlace de las redes del Norte y del Noroeste, juntamente con las líneas de Rivadeo á Oviedo y de Santander á Zumárraga, constituiría la vía férrea del litoral cantábrico.

Observaciones
sobre algunas líneas
autorizadas.

La Junta hacia la misma observacion que la Comision de Ingenieros, relativamente á las líneas autorizadas por leyes de 5 de Agosto de 1857, de las minas de carbon de Utrillas y Gargallo á la Zaida y Escatron respectivamente, en la margen del Ebro. No las incluía en el plan, porque no estaban destinadas á un servicio general, á no ser que se les diese mayor desarrollo, como podia hacerse quizás más adelante, prolongando la de Utrillas hasta Teruel. Pero limitado su objeto al transporte de carbones, entendia que podrian concederse, si hubiese quien las solicitara, aunque no se incluyesen en el plan, con arreglo á la ley especial para los ferro-carriles de las cuencas carboníferas.

Resúmen general.

Las nuevas líneas incluidas en el ante-proyecto por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, formaban una longitud aproximada de 5.380^k,998, presupuestos por la misma en 541.267.099 escudos 500 milésimas. La longitud concedida y autorizada hasta el 15 de Julio de 1864 ascendía, segun los datos de la Junta, á 6.866^k,814 (1), proponiéndose, por lo tanto, una red de 12.247^k,812.

(1) Desde el 25 de Junio de 1864, en que presentó su dictámen la Comision de Ingenieros, al 15 de Julio del mismo año, no se concedió ni autorizó ninguna línea; de suerte que la cifra consignada

Manifestábase en la conclusion que, en razon de la grande importancia de algun punto, ó porque realmente fuese su situacion en la Península un centro de naturales comunicaciones, podrian aparecer algunos distritos más favorecidos que otros en la distribucion de las líneas; pero que esto de ninguna manera habia sido resultado de un plan preconcebido, así como tampoco la omision de alguna línea que tal vez se echára de ménos.

Léjos de haberse propuesto la exclusion sistemática de ningun ferro-car-ril de los que debian tener cabida en el ante-proyecto, la Junta procuró disponer la red con tanta holgura, que pudiera adicionarse cualquiera línea omitida, si se reconocia que la reclamaban justamente las necesidades des-atendidas de una ó más localidades.

Sin embargo, confesaba que al estudiar este asunto no se habia preocupado tanto de los intereses particulares y aislados como de los generales. Las poblaciones más ilustradas, lo mismo que cada provincia, miraban, en concepto de la Junta, lo que más inmediata y directamente convenia á su particular provecho, sin cuidarse de lo que á la vez podrian conseguir algunas otras, y quizás con recíprocas ventajas.

Tratándose de un mero bosquejo, una omision de línea por la que resultase perjudicada cualquiera localidad, tendria sin duda fácil enmienda, al revisar y perfeccionar este trabajo, despues de la informacion pública; pero se comprendia asimismo que habria mayor riesgo en que, por falta de preparacion oportuna, quedáran sin el conveniente esclarecimiento algunas grandes líneas, de cuyos beneficios podrian participar dos, tres ó más comarcas ó provincias, si al efecto no se excitase fuertemente la atencion general sobre las vias que, en un porvenir no lejano, convendria realizar para que adquiriese todo el posible desarrollo el tráfico de nuestro país.

Repetia, finalmente, la Junta que sólo consideraba su ante-proyecto como el punto de partida para que las informaciones recayesen sobre objetos concretos, ya que no definidos por completo; única manera de llegar á encontrar la solucion más ventajosa y acertada del problema propuesto por la ley, y las órdenes dictadas para su cumplimiento.

por la Junta deberia ser idéntica á la citada por la Comision; difieren, sin embargo, en 100 metros (6.866⁸,814 y 6.866⁸,914), lo que debe provenir de algun pequeño error material cometido en la determinacion de una ú otra.

Ya se dijo, al examinar el ante-proyecto de la Comision, que la cifra verdadera, incluyendo los tramways y tomando por longitudes de las diversas líneas las que resultaban, despues de terminadas ó modificados sus proyectos, era 6.920⁸,443. No se insistirá más en este asunto, recordando sólo que en la longitud de líneas concedidas ó autorizadas hasta Julio de 1864, incluia la Junta las correspondientes á los ferro-carriles de Utrera á Osuna, Ponferrada á la Coruña, Monforte á Orense, Leon á Gijon y Córdoba á Belmez.

Votos particulares. Al ante-proyecto de la Junta acompañaban tres votos particulares, suscritos por los diferentes miembros de la minoría, que conviene dar á conocer.

Voto particular de D. Francisco Barra, D. Calixto de Santa Cruz y D. Jacobo Gonzalez Arnao. Firmaban el primero el Presidente de la Junta Consultiva, D. Francisco Barra y los vocales D. Calixto de Santa Cruz y D. Jacobo Gonzalez Arnao, manifestando que no podian aceptar el dictámen de la mayoría, porque, conformes con el pensamiento general que habia presidido al trabajo de la Comision de Ingenieros, sin que, á su juicio, se hubiesen aducido razones bastantes en el curso de la discusion para modificarle, consideraban suficientes, y las más á propósito para llenar el objeto de la ley de 13 de Abril y de la Real órden del 14, las bases propuestas por la Comision, juzgando, además, que los datos con que se contaba no permitian descender á detalles que habian de esclarecerse en la informacion pública, y que mientras ésta no se verificase y fuera conocido su resultado, no podia ni debia emitirse una opinion concreta y definitiva, que no podria ménos de aparecer muy poco fundada.

Voto particular de D. Carlos Maria de Castro. D. Carlos María de Castro, que suscribia otro voto particular, indicaba que, mientras sostenia, con la minoría de la Junta, la bondad y la conveniencia de las bases generales fijadas por la Comision como punto de partida de sus trabajos, la consecuencia de sus convicciones, manifestadas con repeticion, le llevaba á apoyar á la mayoría en lo referente á la inclusion en el plan general de ferro-carriles, como altamente conveniente, de la linea de Pamplona á la frontera francesa.

Voto particular de D. Ramon de Echevarría. Finalmente, el vocal D. Ramon de Echevarría, en su voto particular, expresaba que disentia del parecer de la mayoría de la Junta, y que, en su concepto, podia aceptarse como ante-proyecto del plan general de ferro-carriles, el formado por la Comision, para que sirviese de base á la informacion pública, adicionándolo con las observaciones que en su voto hacia, tanto respecto á las bases fijadas por la Comision, como á cada una de las líneas propuestas por la misma. Entre dichas observaciones debe notarse la relativa al ramal de Santander á Santoña, que opinaba el Sr. Echevarría que conveniria prolongarlo en ambos sentidos, incluyendo, por consiguiente, en el ante-proyecto la gran linea de costa del mar Cantábrico, por Oviedo, Santander, Bilbao y San Sebastian, cuya ejecucion consideraba de gran importancia.

ARTÍCULO QUINTO.

INFORMACION PÚBLICA Y RECONOCIMIENTOS SOBRE EL TERRENO.—NOMBRAMIENTO DE LA COMISION ESPECIAL Y MARCHA SEGUIDA POR LA MISMA EN EL DESEMPEÑO DE SU COMETIDO.

Al propio tiempo que la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos envió á la Superioridad el ante-proyecto del plan general de ferro-carriles formado por la misma, remitió tambien el interrogatorio á que, en su concepto, debia ceñirse la informacion, con arreglo á la disposicion segunda de la Real órden de 14 de Abril de 1864 (1). Aceptado este documento por la Administracion, se expidió por el Ministerio de Fomento una Real órden circular á los Gobernadores de provincia, en 1.º de Agosto de igual año (2), mandando que por estas autoridades se abriese desde luego una amplia informacion, en la que se oyera el parecer de las Diputaciones y principales Ayuntamientos, Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, Juntas de Estadística, Sociedades económicas, Ingenieros Jefes de los distintos ramos, y á cualesquiera otros funcionarios públicos, corporaciones, empresas y particulares, que pudiesen ilustrar la materia. A este fin, y como base de la informacion, se remitió á las provincias un número suficiente de ejemplares de los ante-proyectos redactados por la Comision de Ingenieros y por la Junta Consultiva, previniendo á los Gobernadores que, una vez reunidas las contestaciones sobre los diferentes extremos abrazados por el interrogatorio, formalizasen 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 pudieran afectar las líneas primitivamente designadas ó las que se agregaren como consecuencia de la informacion, y acompañando todo ello de su parecer razonado. Finalmente, se ordenaba que los expedientes obrasen en poder de la Direccion general de Obras Públicas para el día 1.º de Noviembre de 1864.

El interrogatorio de que se ha hablado se ha copiado literalmente, y forma parte de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria. Las ocho preguntas de que constaba pueden extractarse del siguiente modo :

1.º Las direcciones, en cada provincia, de las líneas designadas en los ante-proyectos, son las más convenientes para servir los intereses de la misma, sin desatender los generales?

Real órden de 1.º de Agosto de 1864, mandando abrir la informacion pública sobre los ante-proyectos del plan general de ferro-carriles.

Interrogatorio á que debia ceñirse la informacion.

(1) Véase en la cuarta Parte, la segunda de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

(2) Véase en la cuarta Parte, la tercera de las disposiciones oficiales, y el interrogatorio que va unido á ella.

2.ª ¿Sería más conveniente sustituir ó modificar su direccion, para servir mejor unos y otros intereses?

3.ª Además de las líneas señaladas, ¿conviene incluir alguna otra para completar el servicio general de la provincia?

4.ª ¿Qué dificultades podrán presentarse en la traza de las líneas señaladas?

5.ª ¿Con qué elementos de produccion y movimiento podrán contar las líneas señaladas y las que en la informacion se propongan?

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

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

8.ª ¿Cuál debe ser el orden de preferencia para la construccion de las diferentes líneas, teniendo en cuenta los intereses de cada provincia y los generales de la nacion?

Reales órdenes de 1.º de Agosto, invitando á los Ministerios de Guerra y Marina á que cooperasen á la informacion.

En la misma fecha (1.º de Agosto de 1864) que se mandaba á los Gobernadores abriesen la informacion, se pasaron por el Ministerio de Fomento dos Reales órdenes á los de Guerra y Marina, dándoles conocimiento de los ante-proyectos del plan general de ferro-carriles, y significándoles la conveniencia de que, por su parte, reclamáran los informes que juzgasen oportunos para que, ántes del plazo señalado, pudiesen pasar á Fomento, y tenerse en cuenta al fijar, de una manera definitiva, el número y direccion de las líneas que debian completar, en un período prudencial, la red existente de caminos de hierro.

Nombramiento de varias comisiones especiales de Ingenieros para que verificasen reconocimientos sobre el terreno.

Al propio tiempo nombráronse varias comisiones especiales de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con objeto de que estudiasen sobre el terreno todas las cuestiones técnicas que en los ante-proyectos no habian podido decidirse por falta de datos. Al efecto se dispuso: 1.º Que el Inspector general D. Jacobo Gonzalez Arnao y el Ingeniero jefe D. Gabriel Rodriguez se encargasen de reconocer la direccion más conveniente para el ferro-carril del Pirineo central, teniendo en cuenta los caminos concedidos en el vecino imperio, y el pensamiento que en éste predominase para completar su red en nuestra frontera. 2.º Que los Ingenieros jefes D. Eusebio Page y D. Inocencio Gomez Roldan estudiasen el sistema más adecuado de líneas para enlazarnos con Portugal, teniendo presentes análogas prescripciones á las indicadas respecto á Francia (1). 3.º Que el Ingeniero jefe D. Juan Moreno Rocafull exa-

(1) El Gobierno portugués nombró á su vez una comision, compuesta de los dos Ingenieros Don Francisco de Souza Brandaõ y D. José Diego Mousinho d'Albuquerque, que se reunieron á los españoles, redactándose la Memoria de comun acuerdo entre los cuatro.

minase si era posible enlazar en buenas condiciones, por medio de un camino de hierro, á Murcia con Granada. 4.º Que el mismo funcionario y el Ingeniero segundo D. José Rodríguez Acerete reconociesen la direccion más acertada para la via de Albacete, por San Juan de Alcaraz y la Loma de Ubeda, á empalmar con la línea radial de Andalucía. 5.º Que el Ingeniero jefe D. Luis Corsini y el segundo D. Ricardo Galvis se ocupasen en tantear la posibilidad de enlazar á Cuenca con Teruel, así como de construir las prolongaciones propuestas desde la última capital á Castellon de la Plana y Murviedro. Y 6.º Que el Ingeniero primero D. Bruno Moreno examinase en qué punto del ferro-carril de la Coruña debería derivarse el destinado á unir á Orense con la red y á completar la comunicacion de Vigo con el centro. Aparte de estas comisiones especiales, se dispuso que los ingenieros de caminos, jefes de los servicios de provincias y divisiones de ferro-carriles, practicasen, con toda urgencia, los reconocimientos necesarios para demostrar la posibilidad de ejecutar las líneas enclavadas en las respectivas demarcaciones, y la conveniencia de las que debian preferirse, atendiendo á las condiciones topográficas y á las económicas de produccion, tráfico y consumo de las comarcas recorridas. A este efecto se remitió á los citados funcionarios copia de la Real orden y documentos que, con la misma fecha (1.º de Agosto), se enviaron á los gobiernos de provincia (1).

Con el fin de dar aun mayor amplitud á la informacion, por la Direccion general de Obras Públicas se trasladó la Real orden referida á varios particulares y á los inspectores administrativos y mercantiles, jefes de las líneas en explotacion, invitando á aquellos y mandando á éstos que emitiesen su parecer razonado, dentro del plazo que al efecto se habia marcado (2).

Acercábase el término en que la informacion debia estar completa, y sin embargo, muy pocas eran las provincias que habian remitido sus expedientes, y las comisiones especiales de ingenieros que habian redactado sus respectivos dictámenes. La importancia de los asuntos que en los citados expedientes tenian que tratarse, para que su formacion correspondiera al elevado objeto que los motivaba, y, asimismo, la falta de tiempo material para los reconocimientos técnicos que se estaban practicando en difíciles zonas de terrenos, que por sus circunstancias especiales merecian detenido estudio, hizo comprender la necesidad de prorogar el plazo fijado, para que los trabajos y operaciones ofreciesen las necesarias garantías de acierto. Así se hizo por

Disposiciones
que se dictaron para
dar más amplitud
á la informacion.

Primera próroga
del plazo concedido
para
la informacion.

(1) Véanse las comunicaciones segunda y tercera de las marcadas con el núm. 4 en las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

(2) Véanse las comunicaciones primera y cuarta de las señaladas con el núm. 4 en las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

Real orden de 25 de Octubre de 1864, en la que se amplió hasta el 15 de Enero siguiente la presentacion de los mencionados documentos (1).

Segunda próroga
del plazo concedido
para
la informacion.

No fué suficiente esta próroga, puesto que á últimos de Enero de 1865 eran aun muy pocos los expedientes recibidos en el Ministerio de Fomento, lo cual dió origen á que por éste se expidiera una nueva Real orden, en 28 del referido mes y año, concediendo un último é improrogable plazo, que finalizaria el 28 de Febrero inmediato, para que indefectiblemente se presentasen todos los informes, en la inteligencia de que si alguna provincia, olvidando sus propios intereses, dejase de hacer presentes, en tiempo oportuno, las razones de conveniencia que aconsejasen la adopcion, modificacion ó supresion de alguna de las líneas incluidas en los ante-proyectos sometidos á su informe, se entenderia su silencio como una prueba evidente de que, considerando perfectamente cubiertas sus necesidades con lo existente, conceptuaba innecesario todo aumento ó modificacion (2).

Reales decretos de 26
de Abril, 10 de Ma-
yo y 11 de Setiem-
bre, designando los
individuos que de-
bian componer la
comision especial
encargada de pro-
poner el plan gene-
ral de ferro-carri-
les.

Al terminar este nuevo plazo, se hallaban en poder de la Direccion general de Obras Públicas la mayor parte de los documentos, resultado de la informacion y de los estudios practicados sobre el terreno por los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; pudo ya, por consiguiente, pensarse en nombrar la Comision especial que habia de proponer al Gobierno el proyecto del plan general, conforme á lo prevenido en la disposicion cuarta de la Real orden de 14 de Abril de 1864, para el cumplimiento de la ley sancionada el dia anterior (3). Así se hizo, en efecto, creándose, por Real decreto de 26 de Abril de 1865 (4), una Comision especial, que ocupándose en el exámen de todas las informaciones, propusiese, en definitiva, el número y clasificacion de las líneas, que, con las ya acordadas, hubiesen de constituir la red de caminos de hierro de nuestra Península. La Comision debian formarla el Marqués del Duero, como presidente; D. Manuel García Barzanallana, como vicepresidente; y como vocales, el 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 de Areitio, D. Carlos María de Castro, D. Calixto de Santa Cruz, D. Lucio del Valle, D. Cipriano Martinez de Velasco, D. Agustin de Elcoro y Berecibar y D. Joaquin Nuñez de Prado, inspectores generales de Caminos, Canales y Puertos; D. Constantino de Ardanaz y D. Angel Retortillo, ingenieros jefes del mismo Cuerpo; D. Manuel Sivila,

(1) Véase la quinta de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

(2) Véase la sexta de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

(3) Véase la segunda de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

(4) Véase la sétima de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

jeje de escuadra; D. Pedro Burriel, brigadier de ingenieros del ejército; D. Ildefonso Sierra, coronel de la propia corporacion; el Marqués de Salamanca, D. Manuel Bertran de Lis, D. José Campo, D. Ignacio de Olea, don Fausto Miranda, el Marqués de Casa-Loring y D. Joaquin de la Gándara, en representacion de las empresas concesionarias de ferro-carriles, y D. Gabriel Rodriguez, ingeniero jefe de Caminos, que debia desempeñar las funciones de secretario. Hizo éste dimision de su cargo, por el mal estado de su salud, y por Real decreto de 10 de Mayo del mismo año (1) fué relevado, nombrándose en su reemplazo á D. Eusebio Page, tambien ingeniero jefe del cuerpo de Caminos. Aun cuando sea alterando algun tanto el orden cronológico de esta reseña, conviene decir en este lugar que habiéndose ausentado de Madrid, por diversas causas, algunos de los individuos de la Comision, se creyó conveniente aumentar su número, á cuyo fin, por Real decreto de 11 de Setiembre de 1865 (2), fueron nombrados vocales de la Comision, D. Facundo Infante, D. Pascual Madoz, D. Fermin Caballero, D. Francisco de Luxán, Don Pedro Salaverria, el Marqués de Corvera y D. Manuel Moreno Lopez, consejeros que habian sido de la Corona; D. Celestino del Piélagos, ex-director general de Obras Públicas y presidente de la Junta superior facultativa de Ingenieros del ejército; D. Romualdo Lopez Ballesteros, director general de Impuestos Indirectos; D. Francisco Coello, director general de operaciones geográficas; D. Andrés Mendizabal y D. Luis de Torres Vildósola, inspectores generales de Caminos, Canales y Puertos; D. Indalecio Mateo, director de la Escuela especial de Montes, y D. José de Monasterio, que desempeñaba igual cargo en la de Minas.

En 21 de Mayo de 1865 remitió la Direccion general de Obras Públicas al Presidente de la Comision todas las informaciones incoadas en los gobiernos de provincia, referentes á los ante-proyectos de plan general de ferro-carriles; las memorias redactadas por las comisiones de ingenieros, encargadas de hacer reconocimientos especiales, y los demás antecedentes que existian en aquel centro directivo (3). Respecto á los expedientes de provincias, sólo faltaban los de las de Guipúzcoa, Madrid, Oviedo y Vizcaya, que no se habian recibido aun; pero que, una vez formados, se remitieron al Presidente, en 31 de Mayo y 8 de Julio de 1865 (4). Posteriormente llegaron á poder de la Comision algunos proyectos de ferro-carriles, instancias de particulares y

Remision
á
la Comision especial
de todos
los antecedentes
relativos
al plan general.

(1) Véase la octava de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

(2) Véase la duodécima de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

(3) Véase la novena de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

(4) Véanse la décima y la undécima de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

dictámenes sobre los ante proyectos emitidos por ciertas corporaciones, entre ellas la Junta General de Estadística (1).

Número
total de documentos
recibidos
por la Comision.

El número total de informes y documentos recibidos por la Comision ha sido 651 (2), que se pueden clasificar de la siguiente manera:

Informes comprendidos en los expedientes formados por los gobernadores.	630
Informes de comisiones especiales de ingenieros. . .	7
Informes de ingenieros jefes de divisiones de ferrocarriles y de compañías concesionarias de los mismos, remitidos directamente al Ministerio de Fomento.	3
Informes de dependencias centrales.	3
Reales órdenes recomendando líneas.	1
Expedientes para la concesion de líneas.	1
Proyectos de ferro-carriles.	2
Solicitudes de ayuntamientos y particulares, no incluidas en los expedientes de provincia. . .	4
TOTAL.	<u>651</u>

Conviene hacer dos observaciones: primera, que, como ya se expresa en la relacion detallada de los documentos recibidos, el número efectivo de éstos es algo menor del consignado, á consecuencia de haber varios de ellos, particularmente informes de compañías concesionarias de ferro-carriles y de ingenieros jefes de division de esta clase de vias, que obran repetidos en los expedientes de várias provincias; y segunda, que las tres dependencias centrales que han emitido su dictámen sobre los ante-proyectos son la Junta General de Estadística y las Direcciones Generales de los Cuerpos de Estado Mayor del ejército y plazas y de Ingenieros militares. Los informes de estas dos últimas direcciones son los únicos remitidos por el Ministerio de la Guerra; en cuanto al de Marina, no llegó á enviar ninguno, á pesar de las repetidas veces, que por Fomento se le invitó á que lo verificára.

Nombramiento
del personal afecto
á la Secretaría
de la
Comision especial.

En 29 de Mayo de 1865 nombró la Direccion General de Obras Públicas, á propuesta del Presidente de la Comision, el personal que debia estar afecto á la secretaria de ésta. Componíase de los ingenieros primeros de Caminos, Canales y Puertos, D. Rogelio de Inchaurreandieta y D. Manuel Pardo, y del licenciado en derecho D. Manuel Gaya, destinados los tres á auxiliar los trabajos de la Comision, y de los escribientes y demás empleados subalternos que se conceptuaron necesarios.

(3) Véase la décima tercera de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.
(4) Véase en la cuarta Parte la relacion detallada de los documentos recibidos.

Desde el 1.º de Junio empezó la Secretaría á ocuparse en un trabajo bastante penoso, cual era el extracto de todos los expedientes recibidos, para lo que se siguió el sistema de reseñar por separado cuanto de la informacion resultaba respecto á cada línea de las incluidas en los ante-proyectos y de las propuestas por diferentes autoridades, corporaciones y particulares; y se comprenderá la extension de este trabajo prévio, con sólo indicar que el número de líneas sobre que la informacion versó asciende á 223, repartido entre las diferentes redes como se expresa á continuacion:

Primeros trabajos de la Secretaría y número de líneas sobre que versó la informacion.

Red del Norte.	22
Idem del Nordeste y su enlace con la del Norte. . .	71
Id. del Este y su enlace con la del Nordeste. . . .	27
Id. del Mediodía y su enlace con la del Este. . . .	38
Id. del Oeste y su enlace con las del Mediodía y Norte.	21
Id. del Noroeste y su enlace con la del Norte.. . .	44
TOTAL.	<u>223 (1)</u>

La Secretaría pudo, sin embargo, terminar este trabajo, y además el extracto de los ante-proyectos de plan general, redactados por la Comision de Ingenieros y por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en el breve plazo de dos meses.

Entre tanto se habia ya constituido la Comision especial, que celebró su primera junta el 11 de Junio, en la que se acordó que una sub-comision, compuesta de los Sres. Barzanallana, Ardanaz, Santa Cruz, Miranda, Olea, Sierra y Page, se encargase de estudiar las bases á que habia de sujetarse el plan, y de formar un primer proyecto del mismo, despues de aprobadas aquellas por la Comision en pleno. En junta celebrada el 17 de Julio quedaron aprobadas las bases que debian servir de guia á la sub-comision en el desempeño de su cometido, y eran las siguientes:

Nombramiento de una Sub-comision encargada de proponer á la Comision un proyecto de plan general.

Bases á que la Sub-comision habia de sujetar su trabajo.

- 1.º Poner á Madrid en comunicacion con todas las capitales de provincia, ya directamente, ya por líneas transversales.
- 2.º Poner en comunicacion todos los centros productores con los puntos de consumo ó de exportacion.
- 3.º Enlazar nuestra red, de la manera más conveniente, con la de los países vecinos.
- 4.º Ligar las grandes líneas entre los puntos que se elijan, á fin de que el movimiento de unas á otras se verifique con el mejor resultado posible para las localidades de más importancia.

(1) Véase el índice de las líneas, que acompaña á la tercera Parte de esta Memoria.

5.ª Establecer líneas transversales, que puedan influir en el mejor porvenir de las que hoy se hallen en explotacion, procurando no se perjudiquen, tanto con éstas como con todas las demás del proyecto, los intereses de las empresas creadas, á no ser que el interés general exija lo contrario.

6.ª Tener presentes las consideraciones, ya económicas ó políticas, ya técnicas ó militares, que puedan influir en modificar la direccion de una línea, ó aun en desecharla ó adoptarla.

7.ª Proponer el orden de preferencia de las diferentes líneas, teniendo en cuenta, entre otras razones, el mayor desarrollo, tanto de los caminos ordinarios, como de la produccion agrícola y fabril, y las subvenciones con que en su caso se calcule puedan las provincias auxiliar su construccion.

8.ª Llamar la atencion del Gobierno y de las provincias sobre la conveniencia de modificar los planes de carreteras generales y provinciales y caminos vecinales, de modo que se hagan dependientes del plan general de ferro-carriles, y que, al mismo tiempo que contribuyan á mejorar el porvenir de éstos, sean desde luego los más convenientes para las localidades.

Nuevos vocales
agregados
á la Sub-comision
y época
en que la misma
terminó su encargo.

Adoptadas estas bases, y terminados los trabajos previos de secretaría, pudo ésta ocuparse en la redaccion de un dictámen, sobre el cual la sub-comision extendiese el suyo. Hizolo así en el mes de Agosto y parte del de Setiembre, teniendo muy en cuenta los resultados de la informacion, y en el último mes citado sometió sus trabajos á los siete vocales que componian la sub-comision. Empezó ésta su tarea con la mayor asiduidad; pero bien pronto tuvo que suspenderla á causa de la epidemia que afligió á la Córte por aquella época, y que hizo sucumbir á los Sres. Santa Cruz y Olea, dos de los individuos designados por la Comision para la redaccion del proyecto. Tanto por estas lamentables desgracias, cuanto por la ausencia de algunos de los otros miembros de la sub-comision, tuvo la misma que recurrir por dos veces al Presidente, Marqués del Duero, en solicitud de que nombrára nuevos vocales para completarla, á lo cual accedió, designando á los Sres. Infante, Amblard y Gándara primeramente, y más tarde á los Sres. Castro y Coello. Reanudó sus sesiones la sub-comision en el mes de Noviembre, y 'el 6 de Diciembre del año 1865 terminó su informe, que empezó á discutirse por la Comision el 28 de Enero de 1866.

Proyecto
de la Sub-comision.

Antes de pasar adelante, conviene enumerar las líneas que se incluyeron en el proyecto citado, análogamente á lo que se verificó con los ante-proyectos de la Comision de Ingenieros y de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. Y como quiera que ya se han señalado las bases á que se sujetó este trabajo, bastará indicar las líneas que, para completar las seis redes, se propusieron, así como las observaciones más importantes respecto á cada una de aquellas.

Red del Norte.

Línea de Ávila ó Navalperal á Segovia, con ramal á la Granja. — La sub-comision, á falta de proyectos detallados, dejaba al criterio del Gobierno resolver si esta línea habia de arrancar en Ávila ó en Navalperal, del ferro-carril radial de Madrid á Santander.

Línea de Reinosa á Miranda de Ebro, Cubo ó sus inmediaciones. — Este camino deberia enlazar el de Santander con el llamado del Norte, arrancando en Reinosa del primero, y terminando en Miranda de Ebro, Cubo ú otro punto del segundo, que los estudios determinasen ser conveniente.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Línea de Torralba á Castejon. — Esta línea deberia partir de Torralba de la de Madrid á Zaragoza, terminando en Castejon, punto situado en la de las Casetas á Alsásua. La sub-comision manifestaba que no tenia suficientes datos para resolver si el camino habia de pasar por Soria, pero expresaba que, en caso contrario, tendria que quedar asegurada la ejecucion de un ramal, que enlazase á dicha capital con la línea que se considera.

Línea de Irúrzun á San Sebastian ó Pasajes. — Este camino tendria su origen en Irúrzun, en el de las Casetas á Alsásua.

De la línea de Zaragoza á Escatron, por Alcañiz y Tortosa, al Puerto de los Alfaques. — La sub-comision indicaba que, si esta línea resultase no ser aceptable económicamente por sus condiciones técnicas, podria reemplazarse por la que, partiendo de la misma línea de Zaragoza á Escatron, se dirigiese á Tarragona, propuesta ya por la Comision de Ingenieros.

Línea de Valladolid á Almazan. — Este ferro-carril deberia marchar paralelamente al Duero, terminando en Almazan, en la línea de Torralba á Castejon.

Línea de Igualada á Cervera ó Tárrega. — Este camino constituiria una prolongacion del de San Saturnino de Noya á Igualada. En cuanto á su empalme con el de Barcelona á Zaragoza, no decidia la sub-comision si habia de ser Calaf, Cervera ó Tárrega, aun cuando se inclinaba á dar la preferencia á uno de los dos últimos.

Red del Este y su enlace con la del Nordeste.

Línea de Cuenca á Valencia. — En concepto de la sub-comision, de Cuenca á Valencia habia dos trazados aceptables, pasando el uno por Cañete y el otro por Landete, entre los cuales opinaba debia elegirse el que, sin producir aumento sensible en la distancia entre los puntos extremos, permitiese establecer en mejores condiciones el ramal á Teruel, de que se habla á continuacion.

Ramal á Teruel. — Este ferro-carril deberia arrancar de la línea anterior en el punto más conveniente.

Línea de Calatayud á Teruel. — Este camino, que tendria su origen en Calatayud, punto situado en el de Madrid á Zaragoza, estableceria, juntamente con el ramal á Teruel, el enlace del tronco principal del Nordeste con el del Este ó sea la línea directa de Madrid á Valencia.

Línea de Monóvar ó Novelda á Murcia ó Zeneta. — Este ferro-carril enlazaria los de Alcázar de San Juan á Alicante y Albacete á Cartagena. La sub-comision no resolvía si el punto de empalme con el primero habia de ser Monóvar ó Novelda, ni si la union con el segundo debia verificarse en Murcia ó Zeneta.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Línea de Menjíbar, por Jaen, á Almería. — Esta línea arrancaría en Menjíbar de la de Madrid á Cádiz, pasando por Jaen, dirigiéndose despues á Almería por las inmediaciones de Huelma y Guadix. Proponiase que, si las dificultades técnicas hiciesen renunciar á la parte comprendida entre Jaen y Almería, se reemplazase ésta por dos caminos: el uno de Jaen, por Alcaudete, Mártos y Alcalá la Real, á Pinos Puente, en el de Bobadilla á Granada, y el otro de Almería á Baza, Vertientes ó Chirivel, puntos todos del ferro-carril de Murcia á Granada, de que luego se hablará.

Línea de Sevilla, por la Palma y Huelva, á la frontera de Portugal. — Para la prolongacion de la línea de Sevilla á Huelva hasta la frontera portuguesa, se proponia que se aprovechara la concesion otorgada del Thársis al Odiel.

Línea de Puente Genil ó sus inmediaciones á Jaen. — Esta línea arrancaría en Puente Genil, de la de Córdoba á Málaga, y serviría á Lucena, Cabra, Baena y Mártos. Claro es que debería quedar reducida al trozo comprendido entre esta última localidad y el origen, si, por no aceptarse el camino de Jaen á Almería, se reemplazase por el de la misma capital á Pinos-Puente.

Línea de Osuna, por Estepa, á la Roda. — Este ferro-carril serviría de prolongacion al de Utrera á Osuna, é iria á terminar á la Roda, en el de Córdoba á Málaga. Entre ambos unirían, pues, las líneas radiales, que terminan respectivamente en Cádiz y Málaga.

Línea de Murcia, por Lorca y las inmediaciones de Baza y Guadix, á Granada. — La subcomision proponia que si se aceptaba el ferro-carril de Jaen á Almería, se construyera también éste; pero que, en caso contrario, el enlace de las redes del Este y del Mediodía se verificase por la línea de Murcia á Javalquinto ó Menjíbar, por Lorca, Zújar y el valle del Guadiana menor. Este último camino tendría comun con el de Murcia á Granada la seccion comprendida entre el origen y las cercanías de Baza.

Línea de Huelva, por las minas de Riotinto, á la línea de Mérida á Sevilla. — La subcomision proponia que esta línea enlazase con la de Mérida á Sevilla en Zafra ó Los Santos.

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

Línea de Malpartida, por Coria, á la frontera de Portugal. — Este ferro-carril, que desde la frontera portuguesa debería dirigirse á empalmar en Abrantes con la red de dicho país, establecería, juntamente con el concedido de Madrid á Malpartida, la comunicacion más directa entre las dos córtes de la península ibérica.

Línea de Mérida, por Cáceres, Béjar, Salamanca y Ledesma, á Zamora. — Esta gran trasversal partiría de la red del Oeste en Mérida, y terminaría en Zamora, en la del Norte.

Línea de Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda. — Este camino arrancaría en Ledesma del anterior, y enlazaría en la frontera de Portugal con una línea que en el vecino reino se dirigiese á Oporto.

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.

Línea de Monforte á Orense. — La subcomision proponia que esta línea se derivase en Monforte de la radial de Palencia á la Coruña, despues de modificar ésta entre aquel punto y Quiroga, conforme á las indicaciones del Ingeniero comisionado para estudiar este asunto. Con-

signaba, sin embargo, que no aceptaba definitivamente la traza, por no creerlo de su incumbencia.

Ramal á Rivadeo.—La subcomision no decidia si el punto de empalme de este ferro-carril con el tronco principal del Noroeste habia de ser Lugo ó Bahamonde.

Ramal al Ferrol.—Tampoco se determinaba si este ramal habia de enlazar en Betanzos ó en Begonte con el camino de la Coruña.

Línea de la Coruña (Cambre) á Santiago.—Proponíase que este ferro-carril empalmase en Cambre con el de la Coruña, sin decidir si el trazado convendría fuese directo ó se acercase á la costa, atravesando el país de Bergantiños.

Línea de Vigo (Redondela) por Pontevedra, al Padron ó al Carril.—Este camino debería partir de Redondela en el de Orense á Vigo, enlazando, por su otro extremo, con el de Santiago al Carril. Este último, el de que ahora se trata, y el de la Coruña á Santiago, constituirían un ferro-carril de enlace entre los importantes puertos de la Coruña y Vigo. La Subcomision dejaba indeterminado si la union con la via de Santiago al Carril debía verificarse en este último punto ó en el Padron, aun cuando se inclinaba á lo primero. En cuanto á los dos trazados que se proponían entre Pontevedra y el Carril, se daba la preferencia al más corto.

Línea de Tuy á Valencia (Portugal).—Este ferro-carril internacional tendría por origen á Tuy, punto del de Orense á Vigo, y por extremo á Valencia, poblacion portuguesa, situada en el proyectado camino de Oporto, por la costa, á dicha localidad.

Línea de Zamora, por Benavente, á Astorga.—Este ferro-carril establecería la union entre las redes del Norte y del Noroeste.

Línea de Benavente á Leon.—Este ramal de la línea precedente, unido al trozo de Zamora á Benavente, formaría un nuevo enlace entre las mismas redes.

El número de kilómetros correspondiente á líneas nuevas propuestas por la sub-comision ascendía á 3.402, clasificados 1.477 como de primera categoría, y 1.925 como de segunda. En la época en que se formó este proyecto se habian concedido ya 7.281¹,038 (1), de suerte que la red completa debía tener un desarrollo total de 10.683¹,038, número casi igual al correspondiente á la red de la Comision de Ingenieros (10.687¹,014) (2).

Ya se ha dicho que el exámen de este proyecto fué empezado por la Comision especial en 28 de Enero de 1866, invirtiendo en este trabajo nueve sesiones, que tuvieron lugar desde dicha fecha hasta 18 de Marzo siguiente. En este intervalo, la secretaria se ocupó en la redaccion de algunos de los estados que acompañan á esta Memoria. Nada se dice aquí acerca de las modificaciones introducidas en el proyecto extractado, porque el informe de la Comision, sobre todas las líneas propuestas en la informacion, se expondrá con todo detalle en la Parte tercera de este trabajo.

En la junta celebrada el 18 de Marzo de 1866 se acordó nombrar una sub-comision, compuesta de los Sres. Marqués del Duero, Monasterio, Nuñez

Exámen
por la Comision
del
proyecto presentado

Nombramiento
de una Sub-comision
encargada de
redactar el dictámen
sobre
las cuestiones que
habian de tratarse
en la Memoria.

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

(2) Véase el artículo 3.º de este mismo capítulo.

de Prado, Coello, Sierra, Torres Vildósola, Caballero y Page, que se encargase de formular un dictámen relativo á todas las cuestiones que habian de tratarse en la Memoria. Miéntras este trabajo se llevaba á cabo, se redactó por la secretaría el informe sobre las diferentes líneas, conforme en un todo con los acuerdos de la Comision, el cual se remitió al Gobierno en 21 de Junio de 1866, por resolucion de la misma y á fin de que la Administracion tuviese ya una idea de la red que iba á proponerse.

En cinco sesiones celebradas por la sub-comision, que duraron hasta el 27 de Mayo del referido año, se resolvieron los puntos que la Memoria debia abrazar, y la esencia de lo que, respecto á cada uno de ellos, habia de exponerse, empezando la Secretaría, en el mes de Junio, á ejecutar la parte material de aquel documento, á completar los numerosos estados que se acompañan, algunos de los que exigieron impropio trabajo, y á formar las tres cartas que tambien se insertan.

Aprobacion
de la Memoria
por la Comision.

Terminada la redaccion de las Partes primera, tercera y cuarta de la Memoria, se sometió al exámen de la Comision, que la aprobó, en la forma que aparece, en 13 de Enero de 1867. No habiéndose decidido la sub-comision á redactar desde luego la segunda Parte, por las graves cuestiones que, á su juicio, debian en ella tratarse, se limitó á presentar á la Comision especial un extenso índice de los puntos que podia comprender y de las soluciones que procedia aceptar, el cual fué aprobado en igual fecha.

APÉNDICE Á LA PARTE PRIMERA.

El objeto de este Apéndice es completar la reseña histórica á que se refiere el capítulo primero, dando á conocer las disposiciones de carácter general sobre ferro-carriles, dictadas el año 1866, el número de estudios de líneas autorizadas en igual período, y el desarrollo, tanto de la red concedida como de la explotada en 1.º de Enero de 1867. Para ello se adoptará la misma marcha que se siguió en el exámen de cada uno de los años comprendidos en el último período de los cuatro, considerados en el referido capítulo.

Objeto
del Apéndice.

A continuacion se extractan las principales resoluciones tomadas en 1866, en materia de ferro-carriles; no emitirá la Comision su dictámen sobre ninguna de ellas, por no haberse ocupado en discutir las, limitándose á encargar á la Secretaría la redaccion de aquel trabajo material.

Disposiciones de
carácter general.

La Real orden de 20 de Enero se encaminaba á aclarar lo que debia entenderse por equipaje para la percepcion de los derechos de tarifa, estableciendo que se adoptase la interpretacion propuesta por la seccion de Gobernacion y Fomento del Consejo de Estado, que no se reseñará aquí por la poca importancia que tiene para el fin que la Comision se propone.

Real órden de 20 de Enero, aclarando algunos puntos del Real decreto de 15 de Febrero de 1856 y del Reglamento de 8 de Julio de 1859.

En una Real orden de 1.º de Setiembre manifestaba el Gobierno que ya que con las concesiones existentes de caminos de hierro estaban atendidas, en lo posible, las necesidades más importantes del país, era llegado el caso de ocuparse en el exámen de los medios conducentes á extender la influencia de estas vias, construyendo otras de orden secundario, que enlazasen con las arterias á los centros de produccion y consumo que se hallaban aislados, y que contribuyeran al desarrollo de sus gérmenes de riqueza, entre los cuales figuraban en primer término los criaderos de carbon no explotados por carencia de fáciles comunicaciones.

Real órden de 1.º de Setiembre, nombrando una Comision encargada de proponer al Gobierno las economías que pudieran introducirse en la construccion de los ferro-carriles de segundo órden.

No se ocultaba al Gobierno la dificultad de resolver este problema cuando el resultado obtenido en las líneas de primer órden habia sido poco satisfactorio por causas bien conocidas, entre las que se contaban, por una parte, el elevado coste de nuestros ferro-carriles, y por otra, el escaso movimiento

comercial desarrollado en la nacion. Natural era que estas circunstancias se hiciesen sentir, en mayor escala, tratándose de vias de segundo orden; pero de aqui se desprendia la necesidad de adoptar medidas radicales, estudiando con detencion los recursos de las distintas zonas de la Península para fijar los caminos que debieran completar la red existente, y las condiciones técnicas de que debia dotárselas, teniendo en cuenta los progresos alcanzados en la construccion y explotacion de los ferro-carriles, así como la topografía de nuestro suelo, para reducir, en lo posible, los gastos de establecimiento. Al primer objeto correspondia la formacion de un plan general, que se acordó estudiar en 1864; restaba resolver la segunda cuestion, esencialmente técnica, á cuyo fin disponíase que una comision, compuesta de los inspectores generales del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, D. Jacobo Gonzalez Arnao y D. Luis de Torres Vildósola, y del ingeniero jefe D. Gabriel Rodriguez propusiesen al Gobierno las reformas que creyesen convenientes para aminorar dichos gastos, ya aumentando las pendientes y disminuyendo los radios de las curvas; ya reduciendo el ancho de las explanaciones, de las obras de fábrica, y aun de la via; modificaciones ensayadas con éxito en Escocia, Francia, Alemania, Suiza y los Estados-Unidos, y que, combinadas con un sistema de explotacion económico, habian dado resultados satisfactorios. Recomendábase, por fin, á la Comision que abreviase la presentacion de su trabajo, cuanto fuere compatible con la importancia de tan delicado asunto.

Circular de la Direccion General de Obras públicas de 7 de Setiembre, sobre el modo de quemar las yerbas secas de las explanaciones y taludes de los ferro-carriles.

Real orden de 12 de Setiembre sobre precintos de mercancías.

La Direccion general de Obras Públicas circuló á los Gobernadores de provincias, en 7 de Setiembre, una orden sobre las precauciones que debian tomarse para evitar todo riesgo en la operacion de quemar las yerbas secas de las explanaciones y de los taludes de las líneas, con objeto de que no prendiesen en ellas las chispas arrojadas por las locomotoras en marcha.

Por Real orden de 12 de Setiembre, expedida por el Ministerio de Hacienda, dispúsose que se impusiese una multa de 500 escudos á las empresas de ferro-carriles, siempre que faltase ó fuese roto el precinto de cualquiera mercancía, sin perjuicio de inquirir las causas que hubieran podido motivar la contravencion á las Ordenanzas de Aduanas, y de penarla con arreglo á la legislacion vigente.

Real orden de 20 de Octubre sobre expedientes de expropiacion de los terrenos ocupados por los ferro-carriles.

En 20 de Octubre resolvióse de Real orden: 1.º que los expedientes originales, así como las escrituras de transaccion para la adquisicion de terrenos con destino á un ferro-carril, deberán archivarse en el Gobierno de provincia respectivo, pudiendo las compañías concesionarias, bien reducir á escritura pública las adquisiciones de terrenos y las transacciones que celebren, ó bien pedir á la Administracion pública un certificado de lo que resulte de dichos expedientes, para justificar en todo tiempo y en cualquiera forma, la propiedad de los terrenos que las mismas adquieren; 2.º que los

expedientes de esta clase, una vez fenecidos, no pueden ser objeto de revision, sino en el caso de que posteriormente se denuncie la falsedad de alguna diligencia ó la perpetracion de cualquiera otro delito; en ocasion de ellas, de que deban conocer los tribunales; 3.º que los menoscabos, gravámenes ó perjuicios no incluidos en el expediente de expropiacion, porque á la sazón fueran desconocidos, no pueden hacer revivir el expediente, sino que deberán proponerse y ventilarse en otro nuevo, correspondiendo su resolucion al Gobierno, conforme al Reglamento de 27 de Julio de 1853; y 4.º que los daños y perjuicios causados con la ejecucion de un ferro-carril, deben reclamarse ante la autoridad del Gobernador de la provincia, con apelacion, en su caso, de lo que éste resuelva, por la via contenciosa, al Consejo Provincial, segun previene la instruccion de 10 de Octubre de 1845.

Por Real órden de 6 de Diciembre se fijaron las facultades de las compañías concesionarias de caminos de hierro al proponer tarifas especiales y al celebrar contratos particulares; la tramitacion que ha de darse á aquellas propuestas, y la represion por las contravenciones. Bastará esta ligera indicacion, máxime si se atiende á la poca importancia general de estas disposiciones y á la gran extension del documento que las contiene.

Real órden de 6 de Diciembre, fijando las facultades de las empresas de ferro-carriles al proponer tarifas especiales y al celebrar contratos particulares.

Precedido de una larga exposicion á S. M., suscrita por todos los Ministros, expidióse, en 29 de Diciembre, un importante Real decreto, refrendado por el Presidente del Consejo, Sr. Duque de Valencia, concediendo auxilios á las empresas de ferro-carriles. La gravedad de esta determinacion aconseja que se copien literalmente los artículos de que consta:

Real Decreto de 29 de Diciembre, concediendo auxilios á las empresas concesionarias de ferro-carriles.

«Artículo 1.º El Estado cede á las compañías de ferro-carriles, desde 1.º de Enero de 1867, el importe del impuesto del 10 por 100 sobre el producto de los viajeros, con objeto de que puedan aplicarlo al pago de intereses y amortizacion de los valores creados ó que se creen en lo sucesivo para atender á las necesidades de las mismas empresas.

«Art. 2.º El Gobierno dictará las disposiciones convenientes:

»1.º Para procurar y llevar á cabo, por los medios que estén á su alcance, la fusion de las compañías de ferro-carriles, ya en explotacion, ya en construccion, formando grupos cuya longitud no baje de 1.000 kilómetros, debiendo conceder con preferencia los auxilios de que trata este decreto á las empresas que se coloquen en tales condiciones. De igual preferencia disfrutarán las empresas de las vias férreas que vayan á cuencas carboníferas.

»2.º Para que, oyendo al Consejo de Estado, pueda, no solamente prorogar de uno á cuatro años los plazos señalados para la entrega al servicio público de los ferro-carriles en construccion, sino rescindir los contratos pendientes con las compañías que lo soliciten.

»3.º Para entregar á las compañías el importe de las subvenciones asig-

nadas en sus respectivos pliegos de concesion, á medida que las certificaciones de los ingenieros inspectores acrediten hallarse garantida dicha entrega, por mayor valor de las obras ejecutadas.

»Art. 3.º Por el Ministerio de Fomento se nombrará una comision de personas autorizadas y competentes, que, con vista de los datos que existen y de los que crea oportuno pedir, esclarezca y fije el estado de las compañías, estudie y determine los auxilios á que las juzgue acreedoras, y proponga en una Memoria razonada las medidas que convenga adoptar, segun la respectiva situacion de cada una, á fin de que en su dia pueda mi Gobierno formular los oportunos proyectos de ley para la definitiva resolucion de este asunto.

»Art. 4.º De las disposiciones contenidas en este decreto, mi Gobierno dará cuenta á las Córtes en la próxima legislatura.»

Real decreto de 29 de Diciembre, nombrando la comision á que se refiere el precedente.

Para la ejecucion de lo dispuesto en el art. 3.º del Real decreto anterior, se nombró, por una disposicion análoga de la misma fecha, refrendada por el Ministro de Fomento, Sr. Orovio, una comision, compuesta de los Sres. Marqués de Miraflores, Presidente; Marqués de Alfarrás, Señor de Rubianes, D. Juan Bautista Trúpita, D. José Sanchez Ocaña, D. Juan Güell y D. Juan Villalaz, senadores del reino; D. Fermin Caballero, senador electo; D. Cándido Nocedal y D. José María de Fiballer, diputados á Córtes; D. Diego Coello y Quesada, diputado en varias legislaturas; D. José Gomez Arteche, brigadier del ejército; D. Manuel Mayo de la Fuente, fiscal de la Deuda, y D. Estéban Garrido, delegado general de las sociedades mercantiles por acciones, que deberia desempeñar además las funciones de Secretario.

Concesiones y autorizaciones para la construccion de nuevas líneas.

En el año de 1866 no se otorgó ninguna nueva concesion para la construccion de ferro-carriles, ni se facultó al Gobierno para verificarlo.

Concesiones caducadas.

Dos concesiones de las subsistentes á fin de 1865 se declararon caducadas en el año que se examina: las de los caminos de Granollers á San Juan de las Abadesas y de Mérida á Sevilla. Un Real decreto de 31 de Octubre anuló la autorizacion en virtud de la cual existia la Compañía del primer ferro-carril, y dispuso que se procediera á su disolucion, fundándose: 1.º en que la citada Sociedad habia declarado caducadas 31.750 acciones de las 40.000 en que estaba dividido su capital, por falta de pago del segundo dividendo pasivo; 2.º en que 7.500 de las 40.000 acciones indicadas pertenecian á la Sociedad general de Rolling Stock, que verificó su pago en letras cuyo valor no se habia recibido, y que de las 750 restantes habia ingresado en la caja social el 50 por 100 de su valor nominal; y 3.º en que la Compañía, además de tener paralizadas las obras del camino, segun constaba en el estado remitido por el ingeniero jefe de la division correspondiente, y de care-

cer de toda clase de recursos, habia llegado al extremo de no tener el número de administradores prefijado en sus estatutos, y de no poder celebrar junta general por falta de accionistas. La caducidad de la concesion se declaró, por Real orden de 7 de Noviembre.

La línea de Mérida á Sevilla caducó en virtud de Real orden de 29 de Diciembre, y en atencion á no verificarse trabajos en ella. Otra Real orden de la misma fecha dispuso que, sin perjuicio de que el expediente de caducidad prosiguiera su curso, con sujecion á lo prescrito en la ley general, se procediese por el ingeniero jefe de la division de Sevilla al estudio de las variaciones que pudiesen introducirse en el presupuesto aprobado para la construccion de este camino, ya reduciendo la explanacion y obras de fábrica á una sola vía, ya aceptando pendientes mayores y curvas de menor radio, con las demás modificaciones que, sin perjudicar en nada al tráfico, aminorasen el gasto de establecimiento.

En 1866 se emprendió un estudio por cuenta del Estado: el relativo á la reforma del trazado del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, que se ordenó al mismo tiempo que la caducidad de la concesion, comisionándose al efecto á un ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Se otorgaron además treinta y dos autorizaciones á particulares para practicar, á sus expensas, estudios de caminos de hierro.

En el año que se examina quedaron por completo abiertas al servicio público las líneas de Alar del Rey á Santander, Manzanares á Córdoba y Ciudad Real á Badajoz, y se pusieron en explotacion los trozos de Leon á Astorga y Loja á Granada, que pertenecen respectivamente á las concesiones de Palencia á Ponferrada y Campillos (Bobadilla) á Granada. A continuacion se expresan los nombres de todas las secciones inauguradas, los de las concesiones á que pertenecen, las longitudes de aquellas, y las fechas de apertura, formando así un cuadro, que sirve de complemento al estado núm. 2, que acompaña á la Parte cuarta de esta Memoria.

Estudios.

Ferro-carriles
abiertos al público.

Sección	Concesion	Longitud	Fecha de apertura
Alar del Rey á Santander	Alar del Rey á Santander	10,5	1866
Manzanares á Córdoba	Manzanares á Córdoba	10,5	1866
Ciudad Real á Badajoz	Ciudad Real á Badajoz	10,5	1866
Leon á Astorga	Leon á Astorga	10,5	1866
Loja á Granada	Loja á Granada	10,5	1866

DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	DESIGNACION DE LOS TROZOS.	LONGITUD. Kilómetros.	FECHA de la apertura.
Alar del Rey á Santan- der.	Reinosa á Santiurde (ser- vicio de mercancías). .	^K 10,876	2 Febrero.
Palencia á Ponferrada.	Leon á Astorga.	51,987	16 Febrero.
Ciudad Real á Badajoz.	Castuera á Magacela. . .	29,068	17 Marzo.
Id.	Almorchon á Castuera. .	24,172	30 Junio.
Alar del R. á Santander.	Santiurde á Bárcena. . .	22,683	8 Julio.
Id.	Reinosa á Santiurde (ser- vicio de viajeros).		8 Julio.
Manzanares á Córdoba.	Ventas de Cárdenas á Vil- ches.	29,495	15 Setiembre.
Ciudad Real á Badajoz.	Veredas á Almorchon. .	98,134	29 Noviembre.
Campillos á Granada.	Loja á Granada.	52,335	10 Diciembre.
	TOTAL	318,750	

Dos observaciones deben hacerse: 1.ª que en el cuadro anterior no se incluyen cuatro kilómetros, que se abrieron al público en 1866, correspondientes á los túneles números 1, 2 y 3 de la línea de Córdoba á Málaga, porque, en atencion á la insignificancia de lo que restaba por terminar en 1865, se ha considerado como explotada en toda su longitud, en dicha fecha, tanto al redactar el capítulo primero de esta Parte, como el estado núm. 2; y 2.ª que si se comparan las longitudes de los trozos de Reinosa á Bárcena, Veredas á Magacela y Ventas de Cárdenas á Vilches, deducidas de las cifras consignadas precedentemente, con las que marca el estado núm. 1 para las partes en construccion de las concesiones de Alar á Santander, Ciudad Real á Badajoz y Manzanares á Córdoba, se notan pequeñas discrepancias, que provendrán tal vez de ligerísimas alteraciones en los proyectos. Con objeto de patentizar la exigüidad de esas diferencias se ha formado el siguiente paralelo entre unas y otras longitudes:

DESIGNACION DE LOS TROZOS.	LONGITUD		DIFERENCIAS. Kilómetros.
	SEGUN el cuadro anterior. Kilómetros.	SEGUN el estado número 1. Kilómetros.	
Reinosa á Bárcena.	^K 33,559	^K 32,574	^K +0,985
Veredas á Magacela.	151,374	151,884	— 0,510
Ventas de Cárdenas á Vilches. . .	29,495	28,037	+1,458

Si se quisiera proceder con todo rigor, sería necesario aumentar al número de kilómetros concedidos en 1865, 1^a,933; pero es evidente que á nada conduciría correccion de tan poca monta.

Teniendo en cuenta los resultados que se han dado á conocer en este Apéndice, y que las longitudes respectivas de los ferro-carriles de Granollers á San Juan de las Abadesas y de Mérida á Sevilla, cuyas concesiones han caducado, son 84^a,650 y 188^a,706 (1), las deducciones del resúmen general del capítulo primero de la parte anterior, se modificarán como sigue:

Resúmen.

LONGITUD CONCEDIDA EN FIN DE 1866.

	KILÓMETROS.
1. ^a ÉPOCA, de 1830 á 1844.	0 ^a ,000
2. ^a ÉPOCA, de 1845 á 3 de Diciembre de 1851. . .	244 ^a ,678
3. ^a ÉPOCA, de 3 de Diciembre de 1851 á 1855. . .	1.154 ^a ,459
4. ^a ÉPOCA, de 1856 á 1866.	5.608 ^a ,545
TOTAL.	7.007 ^a ,682

DESARROLLO DE LOS FERRO-CARRILES CONCEDIDOS SIN SUBVENCION DEL ESTADO.

ÉPOCAS.	LONGITUD TOTAL CONCEDIDA.	LONGITUD DE LOS FERRO-CARRILES NO SUBVENCIONADOS.
	K.	K.
1. ^a	0,000	0,000
2. ^a	244,678	70,834
3. ^a	1.154,459	38,306
4. ^a	5.608,545	1.474,052 (2).
TOTALES. . .	7.007,682	1.583,189

ESTUDIOS.

Prescindiendo de los verificados por cuenta del Gobierno, el número de autorizaciones concedidas á particulares, desde 1856 á fines de 1866, es:

(1) Véase el estado núm. 1, que acompaña á esta Memoria.

(2) Del número correspondiente consignado en el resúmen general se ha rebajado la longitud del ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, que se otorgó sin subvencion.

Hasta 31 de Diciembre de 1865.	612
En el año 1866..	32
TOTAL.	<u>644</u>

LONGITUD DE LOS CAMINOS DE HIERRO ABIERTOS AL PÚBLICO
HASTA FIN DE 1866.

<u>ÉPOCAS.</u>	<u>KILÓMETROS.</u>
1.ª	0 ^k ,000
2.ª	76 ^k ,597
3.ª	398 ^k ,343
4.ª (hasta 1.º de Enero de 1867).	4.670 ^k ,621
TOTAL.	<u>5.145^k,561</u>

1.ª	0.000
2.ª	76.597
3.ª	398.343
4.ª	4.670.621
TOTAL	5.145.561

PARTE II.

EXÁMEN Y ANÁLISIS

DE LAS DIVERSAS CUESTIONES DISCUTIDAS POR LA COMISION,
QUE SE RELACIONAN CON EL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

PROYECTO DE LEY.

INTRODUCCION.

Expuesta en el capítulo primero de la primera Parte de esta Memoria la reseña histórica de la marcha seguida en la Península para la construcción de nuestros ferro-carriles, y consignado al final de dicho capítulo el estado de adelanto en que aquellos se encontraban al terminar el año 1865, ha sido fácil á la Comision poner de relieve en el art. 1.º del capítulo segundo cuantas deducciones se desprendian del estudio hecho, las cuales debian servirle muy principalmente de base para desempeñar su cometido con probabilidades de acierto.

Pasando ya á la segunda Parte, que es la que realmente ha sido objeto de sus amplias discusiones, va á emitir su dictámen sobre varios asuntos que se relacionan con el plan general de ferro-carriles, agrupándolos en ocho capítulos; division que no necesita justificarse, porque basta para ello la simple lectura de los encabezamientos de los mismos. Debe, sin embargo, ántes de entrar en materia, consignar en esta introduccion las razones que la han obligado á no atenerse estrictamente al texto del Real decreto de 26 de Abril de 1865, en cuyo art. 1.º se marcaba que el objeto de la Comision sería ocuparse en el exámen de todas las informaciones y demás documentos recibidos, para dar cumplimiento á la ley de 13 de Abril de 1864, y proponer en definitiva el número y clasificacion de las líneas que, con las ya acordadas, hubieren de constituir la red de caminos de hierro de la Península.

Casi todas las naciones de Europa dieron principio á la construcción de sus vias férreas por líneas de corta extension, marchando con gran lentitud en los primeros años. En Francia, por ejemplo, sólo se abrieron al público 634 kilómetros desde 1828 á 1842, y en este último año, ántes de que la red adquiriera mayor desenvolvimiento, se formuló un plan general, que comprendia las líneas de mayor importancia, el cual fué aprobado y puesto en práctica inmediatamente despues. Este sistema, muy digno de imitarse siempre que los gobiernos toman en estos asuntos la activa parte que han tomado en

España y en el vecino imperio, puede decirse que no se ha seguido en nuestro país ni en otro alguno. Várias veces, no obstante, se ha intentado en nuestra patria, ya en las disposiciones oficiales, ya en proyectos sometidos á la aprobacion de los Cuerpos Colegisladores, pero siempre sin resultado.

Vamos, pues, á redactar un complemento de plan, cuando casi todas las principales líneas radiales y algunas trasversales están concedidas; cuando Madrid y la mayoría de los más importantes focos de produccion y consumo de la Península están en comunicacion entre sí con las costas y las fronteras, conforme ha reconocido la Administracion, al dictar la Real orden de 1.º de Setiembre de 1866 (1), y sobre todo, cuando es completamente conocido el mal resultado que, como especulacion mercantil, han dado muchas de las líneas de hierro, segun lo demuestra la situacion financiera de la mayor parte de las compañías. La formacion del complemento de plan es, por lo tanto, una cuestion harto compleja en el caso actual, y la Comision ha estimado que para llevar á cabo la espinosa tarea que el Gobierno de S. M. se ha dignado confiarle, debia abordar de frente en su informe ciertas cuestiones, relacionadas íntimamente con un asunto, muy fácil de resolver hace diez años, pero que hoy dia es bastante complicado. Utilizando, pues, no sólo el conocimiento de lo ocurrido en otras naciones, sino muy principalmente la propia experiencia, consultará al Gobierno, no sólo sobre las líneas que, en su concepto, deben completar la red española, sino sobre las condiciones de aquellas, modo de llevarlas á cabo, y plazo en que conviene ejecutarlas, y además sobre los medios que pueden emplearse para que el deplorable estado en que hoy se encuentra la explotacion mejore en lo posible. Estas mismas razones son las que la han impulsado á estudiar detenidamente, en el art. 2.º del capítulo segundo de la Parte anterior, la amplia é ilustrada discusion á que dió lugar en el Congreso de los Diputados el proyecto de ley relativo al plan general de ferro-carriles, aprobado despues por las Córtes, y sancionado por la Corona en 13 de Abril de 1864.

(1) Véase el Apéndice inserto al final de la Parte primera, en el cual se extracta esta disposicion.

CAPÍTULO PRIMERO.

INFLUENCIAS QUE EL ESTADO DE ADELANTO DE LA RED Y LA SITUACION ECONÓMICA DE LAS COMPAÑÍAS EJERCEN EN LA DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.

Segun se ha expresado al final del primer capítulo de la Parte primera, el número de kilómetros de ferro-carril concedidos hasta fin de 1865 era 7.281, de los cuales, 4.827 se hallaban abiertos al público en dicha época; de los 2.454 restantes, 1.134 estaban ya en construccion, y en 1.320 no se habian comenzado las obras, conforme se desprende del estado núm. 1, inserto en la Parte cuarta de esta Memoria.

Estado actual
de la red.

Si se considera la situacion de la red en 31 de Diciembre de 1866, aprovechando los datos consignados en el Apéndice á la Parte primera (1), resulta que del número de kilómetros concedidos en igual dia y mes del año anterior, debe deducirse en realidad, para obtener la cifra correspondiente á aquella fecha, las longitudes de los ferro-carriles de Granollers á San Juan de las Abadesas y de Mérida á Sevilla, cuyas concesiones se declararon caducadas por Reales órdenes de 7 de Noviembre y 29 de Diciembre de 1866. Los desarrollos de ambas líneas son 84¹/₂,650 y 188¹/₂,706 respectivamente (véase el expresado estado núm. 1); de suerte que la longitud concedida al finalizar el año último, sólo era de 7.008 kilómetros. Sin embargo, la Comision continuará incluyendo entre los caminos concedidos el de Mérida á Sevilla, porque se presume que el Gobierno lo otorgará con preferencia á los que se proponen para completar la red general, á fin de dar el debido cumplimiento á las disposiciones dictadas sobre él en diferentes épocas, y que no se han llevado á cabo hasta ahora, por culpa de la Compañía concesionaria. En cuanto al ferro-carril de Granollers á San Juan de las Abadesas, está en distinto

(1) Estos datos no han podido tenerse presentes al redactar el dictámen sobre las líneas que se solicitaban en la informacion abierta para formar el plan general de ferro-carriles, ó sea la tercera Parte de la Memoria, porque ésta se elevó al Gobierno en Junio de 1866. Basta esta indicacion para que queden justificadas las pequeñas diferencias que aparecen entre lo que ahora se dice y lo que entónces se consignó.

caso, porque destinado al servicio de la explotacion de una cuenca carbonífera, la Comision prescindirá de él en su exámen, como lo hará con todos los que tengan por principal objeto favorecer á la industria minera, por las razones que expondrá al tratar, en uno de los capítulos de esta misma Parte, de la clase de vias á que se hace referencia. Descontando sólo, pues, de los 7.281 kilómetros, la longitud de esta línea, pueden considerarse como otorgados en 1.º de Enero de 1867, 7.196 kilómetros.

Tambien debe hacerse la oportuna correccion en el desarrollo de líneas explotadas, adicionando á los 4.827 kilómetros las longitudes que se abrieron al público en el trascurso de 1866, las cuales miden 319 kilómetros, segun se deja consignado en el Apéndice; de suerte que aquel número se elevará á 5.146 kilómetros.

En resúmen, el estado de la red española á fines de 1866 puede considerarse que era el siguiente :

Número de kilómetros explotados.	5.146
Número de kilómetros en construccion, ó que debían empezar á construirse.	2.050 (1)
TOTAL.	<u>7.196</u>

Paralelo
entre este resultado
y el obtenido
en otras naciones.

En el art. 1.º del capítulo segundo de la Parte precedente se trató de demostrar que el desarrollo de los ferro-carriles en nuestro país ha sido rápido y considerable, para lo cual se comparó la red española con las de varias naciones de Europa, viniendo á parar á la consecuencia de que se habia procedido con exagerada velocidad en la ejecucion de la red existente; resultado á que se llegó, no sólo haciendo el paralelo entre España y los países extranjeros, bajo el punto de vista de los elementos de poblacion y riqueza de una y otros, sino muy principalmente considerando los escasos rendimientos de nuestras vias férreas, inferiores á los producidos por las de casi todas las otras naciones. Claro es que en rigor procederia hacer de nuevo la comparacion, empleando para ello las cifras que correspondian al estado de la red á fines de 1865; pero no hay para qué detenerse en patentizar que la cortísima diferencia entre aquellas y las relativas al año anterior no podria introducir alteracion alguna sensible en los resultados, ni modificar en nada las conclusiones á que el exámen de éstos dió lugar.

(1) Puede calcularse en 1.200 el número de kilómetros sin empezar en esta fecha.

Si, pues, hemos ido más léjos de lo que nuestras fuerzas permitian, llegando como consecuencia natural al estado financiero poco satisfactorio en que se encuentran las compañías concesionarias de ferro-carriles, estado de que se tratará en el párrafo que sigue, sería lógico hacer un alto indefinido en esta clase de construcciones, dejando al porvenir la determinacion de la época en que deberian completarse, dada la imposibilidad material de fijarla *a priori* con probabilidades de acierto. Bajo esta impresion ha marchado efectivamente la Comision en el desempeño de su cometido, eliminando todas aquellas líneas no motivadas por poderosas razones de interés general ó de justa equidad. Si al hacer la distribucion de las vias concedidas hubiera sido posible verificarla en armonía con todas las necesidades del país, y sin perjudicar notablemente á ciertas comarcas á expensas de otras, la Comision no vacilaria en proponer á la Superioridad que estampase un riguroso veto á la construccion de cualquier ferro-carril; pero ya que algunas localidades han quedado completamente desatendidas; ya que otras están ligadas, de un modo imperfecto en alto grado, con las que sostienen más activo tráfico; ya que apenas hay líneas trasversales que afluyan á las radiales construidas, llevándoles los productos de zonas muy separadas de éstas, que acrecentarian el movimiento de aquellas, mejorando algun tanto su situacion; ya, por último, que los Gobiernos tienen que atender á elevadas consideraciones políticas y administrativas para la fijacion de las líneas que han de constituir los sistemas de vias férreas; se cree la Comision en el imperioso deber de consultar la adiccion de algunos caminos de hierro para completar la red existente, obedeciendo á los principios de equidad y conveniencia que deja consignados, y en la mayor parte de los cuales ya insistió al emitir su dictámen sobre la ley de 13 de Abril de 1864 (1).

Influencia
que el paralelo
anterior ha ejercido
en la designacion
de
nuevas líneas.

Que el estado financiero de las compañías que tienen ferro-carriles en explotacion está muy léjos de ser satisfactorio, es innegable, y basta, para convencerse de ello, recordar las consecuencias que se dedujeron al comparar, en el capítulo anterior, la red española con las de varios países extranjeros. Vióse entónces: 1.º Que el producto medio bruto kilométrico de nuestras líneas de hierro, fué sólo de 7.600 escudos en el año de 1864, cifra inferior á las correspondientes á todas las otras naciones, si se exceptuaba á Suecia. 2.º Que el producto medio líquido ascendió en España, en la misma época, á 3.500 escudos por kilómetro, quedando únicamente por debajo de este número los productos netos de las vias férreas rusas y suecas. Y 3.º Que el interés medio producido por los capitales invertidos en nuestros ferro-carriles

Situacion económica
de las Compañías.

(1) Véase el art. 2.º del capítulo segundo de la parte Primera.

fué, durante el año citado, 2,66 por 100, beneficio casi igual al rendido por los de Rusia (2,30 por 100), superior al correspondiente á las líneas de Suecia (1,84 por 100), y más pequeño que los relativos á todas las demás redes consideradas.

Este estado coloca á nuestras compañías de ferro-carriles en una situacion precaria, que ha de retrasar considerablemente el ulterior desarrollo de esta clase de vias. Y lo difícil de la situacion se evidencia aun más con las deducciones que se desprenden del discurso pronunciado por el Sr. Ardanaz en el Congreso de los Diputados, al apoyar el proyecto de ley que recibió la sancion régia en Abril de 1864; discurso que se ha extractado en el art. 2.º del capítulo anterior, y con las consecuencias á que da lugar el detenido exámen de los estados números 5 y 6 que acompañan á esta Memoria. La Comision se limitará á consignar los siguientes datos, que hablan mucho más alto que pudieran hacerlo largas explicaciones, y que están tomados del estado referido.

El capital representado por acciones emitidas por las empresas concesionarias de ferro-carriles, ascendia, en 1.º de Enero de 1865 (1), á 262.203.186 escudos.

El valor nominal de las obligaciones negociadas hasta la misma fecha, á (2) 508.265.800 escudos.

El producto líquido kilométrico de los ferro-carriles explotados fué en 1864, 13.171.585 escudos 501 milésimas (3), suma que sólo permitía abonar al capital nominal de las obligaciones negociadas un interés medio de 2,59 por 100, en vez de los intereses variables entre los límites de 3 á 8 por 100 ofrecidos por las diversas compañías. El rédito medio devengado por las obligaciones no llegó, por consiguiente, al tipo mínimo señalado por las empresas, la gran mayoría de las cuales no pudo repartir beneficio alguno á los accionistas. Es cierto que los cálculos precedentes no tienen completa exactitud, porque no se ha rebajado del valor nominal de las obligaciones negociadas el de las ya amortizadas; pero, aparte de que éstas son en corto número, obsérvese que nada se ha dicho de la deuda flotante contraída por casi todas las compañías, y además, que en algunas de ellas aun hay obras que ejecutar en la parte en explotacion, y se comprenderá que si se tuviesen en cuenta todos los elementos, se llegaria á resultados ménos halagüeños aun que los que acaban de obtenerse.

Dejando para otro capítulo el tratar, no de las causas que han contri-

Influencia
de este estado
en la designacion
de
nuevas líneas.

(1) Véase el estado núm. 5.

(2) Véase el mismo estado.

(3) Véase el estado núm. 6.

buido á la poco satisfactoria situacion de las empresas de nuestros ferrocarriles, pues son bien conocidas de todos y se han ido enumerando en diferentes lugares de la Parte anterior, pero sí de los medios que, en sentir de la Comision, deberian adoptarse, ya por el Gobierno, ya por las compañías, para mejorar en lo posible ese estado, á consignarse aquí que éste ha influido mucho en la determinacion de las nuevas líneas, más aun, si cabe, que el detenido exámen de las necesidades á que satisface la red existente y de las que quedan desatendidas. Se ha procurado, pues, en el nuevo plan, no incluir líneas que puedan considerarse como rivales de las ya concedidas, y que, por el contrario, las que hayan de completar la red contribuyan á mejorar los resultados financieros de la explotacion de aquellas. Debe, sin embargo, advertirse que, si bien, en general, el principio enunciado ha podido aplicarse, la Comision no se ha ceñido á él hasta tal punto, que deseche sistemáticamente ciertas líneas por la sola razon de perjudicar á otras existentes; cuando altas consideraciones administrativas ó comerciales aconsejan la adopcion de un ferrocarril, cree firmemente que no deben tener valor ni fuerza alguna las objeciones basadas en los intereses de una empresa particular, que, por atendibles que sean, no pueden anteponerse á los generales de la Nacion. Por lo demás, bueno será repetir que la mayor parte de los ferrocarriles que se proponen para completar la red, no perjudican á los ya concedidos, máxime si se atiende á que muchas compañías que pudiera parecer á primera vista quedaban lastimadas en sus intereses con la adopcion de tal ó cual línea, en realidad no lo quedan, porque si por una parte se las inhabilita para determinados servicios, en cambio reciben por otra nuevos elementos de vida y desarrollo. En la Parte tercera, en que se discuten los diversos ferrocarriles solicitados en la informacion abierta el año 1865, se llamará la atencion sobre este punto, al tratar de algunos de ellos.

En resúmen, la Comision, que ha creido conveniente dedicar un solo capítulo á las breves consideraciones que preceden, en atencion á su gravedad é importancia, y por más que casi todas ellas hubiesen sido ya objeto de su exámen en la primera Parte, pasará á exponer en el capítulo segundo las líneas que deben, en su concepto, adicionarse á las existentes para la formacion de nuestro plan general de ferrocarriles, reservándose el justificarlas con toda latitud en la Parte tercera de esta Memoria.

CAPÍTULO SEGUNDO.

LIGERA ENUMERACION DE LAS LÍNEAS, QUE, CON LAS YA CONCEDIDAS, DEBEN COMPLETAR LA RED Y NECESIDADES Á QUE AQUELLAS SATISFACEN.

En el art. 5.º del capítulo segundo de la Parte anterior, se dieron á conocer las ocho bases aprobadas por la Comision para que le sirviesen de guia en el desempeño de su trabajo; pero bueno será reproducirlas aquí, ya que es llegado el caso de bosquejar ligeramente el complemento que se propone para la red española, el cual se ha determinado ciñéndose á los principios consignados en las expresadas bases. Son éstas las siguientes :

Bases adoptadas
por la Comision
para que le sirvieran
de guia
en el desempeño
de su cometido.

1.ª Poner á Madrid en comunicacion con todas las capitales de provincia, ya directamente, ya por líneas trasversales.

2.ª Poner en comunicacion todos los centros productores con los puntos de consumo ó de exportacion.

3.ª Enlazar nuestra red, de la manera más conveniente, con las de los países vecinos.

4.ª Ligar las grandes líneas entre los puntos que se elijan, á fin de que el movimiento de unas á otras se verifique con el mejor resultado posible, para las localidades de más importancia.

5.ª Establecer líneas trasversales, que puedan influir en el mejor porvenir de las que hoy se hallan en explotacion, procurando no se perjudiquen tanto con éstas, como con todas las demás del proyecto, los intereses de las empresas creadas, á no ser que el interés general exija lo contrario.

6.ª Tener presentes las consideraciones, ya económicas ó políticas, ya técnicas ó militares que puedan influir en modificar la direccion de una línea ó aun en desecharla ó adoptarla.

7.ª Proponer el orden de preferencia de las diferentes líneas, teniendo en cuenta, entre otras razones, el mayor desarrollo, tanto de los caminos ordinarios, como de la produccion agrícola y fabril, y las subvenciones con que en su caso se calcule puedan las provincias auxiliar su construccion.

8.º Llamar la atencion del Gobierno y de las provincias sobre la conveniencia de modificar los planes de carreteras generales y provinciales y caminos vecinales, de modo que se hagan dependientes del plan general de ferro-carriles, y que al mismo tiempo que contribuyan á mejorar el porvenir de éstos, sean desde luego los más convenientes para las localidades.

No se cree necesario justificar las bases anteriores, pues su simple lectura basta para comprender que debian tomarse en consideracion; pero sí se advertirá que las líneas nuevas del plan sólo han de satisfacer á una ó más de las seis primeras; en cuanto á la clasificacion á que se refiere la 7.ª, se tratará de ella en uno de los capítulos de esta Parte, y por lo que toca á la 8.ª y última, basta decir que en otro de los próximos capítulos se darán los detalles que la Comision juzga indispensables, acerca del modo de llevar á cabo la modificacion de los planes existentes de caminos ordinarios, para cuyo fin podrá tambien ser de utilidad el detenido exámen de la carta número 3, que acompaña á esta Memoria.

Division
en 5 grupos
de las líneas que
se proponen
para
completar la red.

En el art. 1.º del capítulo segundo de la Parte anterior se han enumerado todas las líneas concedidas, clasificándolas en dos grandes grupos, las *radiales* y las *trasversales*, considerando dentro de cada uno de ellos, no sólo los ferro-carriles principales sino los derivados inmediata ó mediatamente de éstos.

No se insistirá ya sobre este punto, haciendo notar únicamente que lo que entónces se expuso debe modificarse en el sentido de excluir de la red concedida el ramal de Granollers á San Juan de las Abadesas, cuya concesion caducó el año 1866, segun se deja consignado en el capítulo anterior; en cuanto á la línea de Mérida á Sevilla, que legalmente está en el mismo caso que la precedente, puede mirarse como formando parte del sistema concedido, por las razones que en el lugar oportuno se consignaron.

El estado número 8 de la Parte cuarta contiene la relacion de todas las líneas concedidas y que se proponen para constituir el plan general; pero para que sea más fácil formarse cabal idea de éstas, se agruparán en cinco clases, basando la division en los diferentes órdenes de necesidades á que satisfacen las vias incluidas en cada uno. Los cinco grupos serán los siguientes:

1.º Líneas radiales derivadas de las ya concedidas, y destinadas principalmente á mejorar las comunicaciones internacionales y las del centro con los puertos más próximos del litoral.

2.º Líneas radiales derivadas tambien de las ya concedidas ó de las anteriores, y, en primer término, destinadas á enlazar con la red á las capitales de provincia que no están aun servidas por ferro-carril.

3.º Líneas radiales derivadas asimismo de las ya concedidas, y que tienen

por objeto poner en comunicacion á los centros productores con los de exportacion ó consumo.

4.º Líneas trasversales que tienen por objeto ligar entre sí grandes arterias é influir en el mejor porvenir de las que hoy se hallan en explotacion.

5.º Ramales derivados de las líneas trasversales, cuya importancia estriba, ya en establecer nuevas comunicaciones internacionales, ya en servir á zonas productoras, ya en mejorar relaciones existentes.

Sin perjuicio de explicar detenidamente en la tercera Parte los intereses generales y locales á que toda línea nueva satisface, y de hacer indicaciones respecto á sus trazados, se reseñarán ya las vías que se proponen en cada uno de los grupos enumerados, y las razones de más peso que las motivan.

Los ferro-carriles que se incluyen en el plan y que forman parte del primer grupo, son los siguientes :

Líneas
que se proponen
pertenecientes
al primer grupo.

LONGITUDES APROXIMADAS.

Baides, por Almazan, á Castejon.	198 Kils.
Pamplona á la frontera francesa, por los Alduides.	38
Cuenca á Valencia.	211
Malpartida de Plasencia, por Coria, á em- palmar en Abrántes con la red portu- guesa.	82
Tuy á Valencia (Portugal).	1
TOTAL	<u>530 Kils.</u>

Las razones culminantes que abogan en pro de estas líneas son bien obvias. Las de Baides á Castejon y Pamplona á la frontera constituyen, con parte de los ferro-carriles construidos de Madrid á Zaragoza y de ésta capital á Pamplona, una comunicacion entre Francia y casi todas las provincias españolas considerablemente más corta que las existentes. La inclusion de ambas es tanto más lógica, cuanto que la de Baides á Castejon está tambien destinada á enlazar con la red á la ciudad de Soria, capital de la provincia del mismo nombre, y que la concesion de la de los Alduides se ha solicitado repetidas veces, sin reclamar auxilio alguno del Erario público, como una línea que, más eficazmente que otra alguna, ha de contribuir al fomento de los intereses materiales de Navarra y Rioja, facilitando la extraccion de sus producciones para el vecino imperio.

El ferro-carril de Cuenca á Valencia, prolongacion del concedido desde

Madrid ó Aranjuez á aquella capital, pone á la Côte en comunicacion directa con el puerto más próximo del Mediterráneo, y tiene además el objeto muy atendible de servir á una importante zona, desprovista hasta ahora de esta clase de vias. La adopcion de la de que se trata quedará aun más justificada, considerando que gran parte de ella hubiera sido de todos modos indispensable para el establecimiento del ferro-carril á Teruel, del que, en virtud de la base segunda, no podia prescindirse.

El camino de Malpartida á la frontera, prolongacion tambien de uno concedido, satisface á la base tercera en tan grande escala, que bastará consignar el hecho de que completa una comunicacion entre Madrid y Lisboa, más corta en cerca de 300 kilómetros que la ya establecida por el valle del Guadiana. Semejante ventaja se consigue con la construccion de 82 kilómetros de línea nueva en nuestro territorio.

Finalmente, el pequeño ramal de Tuy á Valencia (Portugal), derivado del ferro-carril de Vigo, con la insignificante longitud de un kilómetro, establece una union entre gran parte de la Península y el Norte de Portugal, enlace del mayor interés para las provincias gallegas.

Las grandes líneas radiales, que deben poner al centro de la monarquía en fácil y directa comunicacion con las costas y fronteras, quedarán completas, á juicio de la Comision, con los 530 kilómetros que quedan descritos, formando un conjunto tan perfecto tal vez como no exista en ninguna otra nacion de Europa,

Corresponden al segundo grupo los siguientes ferro-carriles, que se incluyen en el plan:

Líneas
que se proponen
pertenecientes
al segundo grupo.

LONGITUDES APROXIMADAS.

Ávila ó Navalperal á Segovia, con ramal á la Granja.	76 Kils.	
De la línea directa de Madrid á Valencia, á Teruel.	80	
Menjíbar, por Jaen, á Almería.	243	
Sevilla, por Huelva, á la frontera de Por- tugal.	167	{ Descontando la parte comun con el conce- dido del Thársis al Odiel (1).
Monforte á Orense.	44	
TOTAL.	610 Kils.	

Todos ellos se destinan principalmente á enlazar con la red á capitales de

(1) Se supone que la línea de Thársis se construya con el ancho de 1^m,67; sin embargo, si se ejecutase sólo con el fijado en la concesion, que es de 1^m,20, habria que aumentar los kil. que aquí se descuentan.

provincia, que no están servidas aun por esta clase de vias perfeccionadas, y al propio tiempo satisfacen á intereses en extremo atendibles.

El camino de Ávila ó Navalperal á Segovia, además de unir con el centro á esta ciudad, realiza un aceptable enlace de la misma con Valladolid, entre cuyas dos poblaciones existe bastante tráfico, y permite el establecimiento, en buenas condiciones de una derivacion que termine en el Real Sitio de San Ildefonso, de la cual no debia prescindirse.

El ramal á Teruel, no sólo sirve á esta capital, sino que, juntamente con la trasversal, que desde el mismo punto se dirige á Calatayud, de la que se hablará más adelante, forma una línea de union entre las dos radiales principales de Madrid, por Zaragoza y Barcelona, á la frontera francesa, ya concedida, y la directa que se propone de Madrid á Valencia.

El ferro-carril de Menjíbar, por Jaen, á Almería, enlaza á ambas capitales entre sí y con la red general, proporciona salida al mar á los productos de la provincia á que da nombre la primera, y mejora, en union con un trozo de la línea de Murcia á Granada, de que luego se tratará, las imperfectas relaciones que hoy existen entre el centro y la última ciudad.

La línea de Sevilla á Huelva, justificada por la necesidad de servir á esta capital, acrecienta su importancia prolongándola hasta la frontera portuguesa, puesto que se consigue así mejorar extraordinariamente las comunicaciones de Lisboa y el Sud de Portugal con toda la Andalucía.

Por último, el ferro-carril de Monforte á Orense, autorizado ya por una disposicion legislativa, segun se deja consignado en el capítulo primero de la Parte primera, además de ligar con la red á Orense, completa la línea que desde la Côte debe dirigirse al importante puerto de Vigo.

Las líneas que se proponen, correspondientes al tercer grupo, son las siguientes:

Líneas
que se proponen
pertenecientes
al tercer grupo.

LONGITUD APROXIMADA.

De la línea de Zaragoza á Escatron, por Alcañiz y Tortosa, al Puerto de los Alfaques.	150 Kils.
Ramal á Rivadeo.	105
Ramal al Ferrol.	50
TOTAL.	305 Kils.

Todas estas líneas, derivadas de otras radiales ya concedidas, tienen por objeto establecer comunicaciones entre centros de produccion y puntos de exportacion ó consumo.

La prolongacion hasta San Cárlos de la Rápita, en el puerto de los Alfaques, de la concedida de Zaragoza á Escatron, proporcionará un puerto de excelentes condiciones naturales á una importante zona, y sobre todo, mejorará el enlace, tan imperfecto hoy, de los mares Cantábrico y Mediterráneo, union que será de gran interés en un porvenir no lejano.

El ramal que, derivado de la línea radial de Madrid á la Coruña, debe dirigirse á Rivadeo, favorecerá á una poblada comarca, que no tiene hoy fácil salida al mar.

Por fin, la línea que se propone termine en el Ferrol, no sólo responde á las necesidades del activo tráfico que existe entre ese punto y la Coruña, sino que liga con la red á la única capital de departamento marítimo que no lo está todavía.

Al cuarto grupo pertenecen los siguientes ferro-carriles:

Líneas
que se proponen
correspondientes
al cuarto grupo.

	LONGITUD APROXIMADA.
Reinosa á Miranda de Ebro, Cubo ó sus inmediaciones.	110 Kils.
Valladolid, por el valle del Duero y Almazan, á Monreal de Ariza.	247
Irúrzun á San Sebastian y Pasajes.	62
Teruel á Calatayud.	131
Monóvar ó Novelda á Murcia ó Zeneta.	65
Murcia, por Lorca, Zújar y Guadix, á Granada.	270
Osuna á la línea de Córdoba á Málaga.	40
Mérida, por Cáceres, Béjar, Salamanca y Ledesma, á Zamora.	385
Coruña (Cambre) á Santiago.	68
Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Padron ó al Carril.	51
Zamora, por Benavente, á Astorga.	118
TOTAL.	1.547 Kils.

Descontando los 40 kilómetros comunes á esta línea y á la de Menjíbar á Almería.

La línea de Reinosa á Miranda de Ebro, Cubo ó sus inmediaciones une las radiales de Irun y Santander; mejora las comunicaciones de esta capital con el N. E. de España; establece una línea intermarina de algun interés, y completa el camino que sigue el valle del Ebro, al que no se puede negar importancia comercial y estratégica.

El ferro-carril de Valladolid, por Almazan, á Monreal de Ariza, ligará el

denominado del Norte con el de Zaragoza, fomentando el desarrollo de la producción en la vega del Duero, y poniendo en comunicación las más fértiles regiones de Castilla con los puertos de la costa de Levante que tienen mayor comercio.

El camino de Irúrzun á San Sebastian y Pasajes, enlazando los del Norte y de Castejon á Alsásua, completará, juntamente con el que termina en el puerto de los Alfaques y con otros concedidos, una vía intermarina más corta que cuantas pudieran proyectarse en el vecino imperio.

La línea de Teruel á Calatayud, en unión con el ramal á dicha ciudad, favorece á la extensa zona comprendida entre el ferro-carril radial de Zaragoza y el propuesto de Valencia, que hasta ahora se ha visto privada de las ventajas de esta clase de vías.

La de Monóvar ó Novelda á Murcia ó Zeneta liga la de Alicante con la de Cartagena, evitando al tráfico el considerable rodeo á que hoy está obligado para recorrer el trayecto entre los dos puertos citados ó entre el último y Valencia.

El camino de Murcia, por Lorca, Zújar y Guadix, á Granada, establecerá, con el concedido de esta capital á Bobadilla, el enlace entre los radiales de Málaga y Cartagena; favorecerá los intereses de una extensa y rica comarca; fomentará la industria minera de Almería y Cartagena, facilitándole el abastecimiento de carbones de Espiel y Belmez, y por último, el trozo comprendido entre el extremo de la línea y el punto en que será cruzada por la de Menjíbar á Almería completará una comunicación muy directa entre el centro y Granada.

El ferro-carril de Osuna á un punto conveniente del de Córdoba á Málaga servirá de prolongación al de Utrera á Osuna, mejorará las uniones de Huelva, Sevilla y Cádiz con Granada, Málaga y otras capitales, y cerrará una gran línea desde Gerona, por Barcelona, Tarragona, Castellon de la Plana, Valencia, Murcia, Granada y Sevilla, á Huelva, reemplazando, en cierto modo, la parte nueva á la vía en que pudiera pensarse, paralela á la costa meridional.

Las líneas de Mérida á Zamora y de esta capital á Astorga, juntamente con la de Mérida á Sevilla, que debe considerarse como formando parte de la red por las razones que se han aducido en el capítulo anterior, constituyen una extensa transversal paralela á la frontera portuguesa, cuya gran importancia no puede ponerse en duda. En efecto, no sólo contribuirá á estrechar los lazos que deben existir entre las dos naciones que forman la Península Ibérica, sino que favorecerá el cambio de los poco análogos frutos del Norte y Mediodía de España; facilitará el tráfico entre casi toda ella y Galicia; contribuirá á la defensa del territorio, y enlazará con la red á Cáceres, ca-

pital de provincia, que no podia quedar desatendida, con arreglo á la base tercera.

Las líneas de la Coruña (Cambre) á Santiago, la ya concedida de esta ciudad al Carril, y la de Vigo (Redondela), por Pontevedra, al Padron ó al Carril, constituirán una transversal de enlace entre los dos ferro-carriles radiales que terminan respectivamente en la Coruña y Vigo; unirán de una manera directa á estos dos importantes puertos, sirviendo á la vez á Pontevedra, capital de provincia, que hasta ahora no está en comunicacion con la red, y á Santiago, que es sin duda la segunda poblacion de Galicia en importancia.

El grupo que se acaba de examinar es el que presenta más interés de los cinco, y la longitud de las líneas que comprende forma la respetable suma de 1.547 kilómetros. Y no debe extrañarse que así suceda; se ha dicho, en efecto, en diferentes partes de esta Memoria, que el sistema radial existente era bastante completo, y que, por el contrario, se echaban de ménos muchas vias transversales, que acercasen á las grandes arterias los productos de zonas apartadas de ellas, contribuyendo á aumentar el escaso tráfico con que hoy cuentan.

Las líneas incluidas en el plan, correspondientes al quinto grupo, son las que se expresan á continuacion :

Líneas
que se proponen
pertenecientes
al quinto grupo.

LONGITUD APROXIMADA.	
Huelva, por las minas de Riotinto, á la línea de Mérida á Sevilla.	186 kils.
Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda.	90
Benavente á Leon.	63
TOTAL.	<u>339 kils.</u>

Todas ellas son derivaciones de ferro-carriles transversales, y satisfacen á intereses muy atendibles.

La primera enlazará á Huelva con la transversal de Mérida á Sevilla, proporcionando un puerto de excelentes condiciones á las provincias extremeñas y sirviendo de paso para favorecer la explotacion de los cobres de Riotinto. Esta via, además, en union con la importante que debe correr á lo largo de la frontera de Portugal; de la de Zamora á Benavente, que forma parte de la de dicha capital á Astorga, de que ya se ha hablado; de la de Benavente á Leon, que se propone y forma parte de este grupo, y de la concedida de Leon á Gijon, completará un extenso camino, que, cruzando nuestro terri-

torio de Norte á Sud, por la parte occidental de la Península, está llamado á prestar considerables servicios en un porvenir no lejano.

El ramal de Benavente á Leon tiene, por otra parte, interés por las mejoras que introduce en las comunicaciones de muchas comarcas de España con Astúrias; si á esto se agrega la facilidad que presentará su ejecucion, bajo el punto de vista técnico, se comprenderán las razones que han impulsado á la Comision á incluirlo en el plan.

La línea de Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda, que será una derivacion de la transversal de Mérida á Zamora, deberá prolongarse, en el reino vecino, hasta Oporto, siguiendo el valle del Duero. Con ella se conseguirá ligar dicha importante plaza comercial con toda Castilla; union que presenta ya bastante razon de ser por el tráfico desarrollado en ese sentido, pero cuyo interés se acrecienta por la circunstancia de que este camino pondrá en fácil comunicacion á todo el Norte de Portugal con el imperio francés y con la mayoría de las naciones de Europa.

Resumiendo, las longitudes que en los cinco grupos se comprenden para completar la red de la Península son las siguientes:

Número total
de kilómetros que se
incluyen en el Plan
para
completar la red
española.

LONGITUDES APROXIMADAS.	
Primer grupo.	530 kils.
Segundo id.	610
Tercer id.	305
Cuarto id.	1.547
Quinto id.	339
TOTAL.	3.331 kils.

Y si á este desarrollo se añade el de las líneas concedidas en 1.º de Enero de 1867, que puede considerarse como de 7.196 kilómetros, segun se ha dicho en el capitulo anterior, resultará que la longitud total de la red propuesta por la Comision será 10.527 kilómetros.

Poco se dirá acerca de las líneas de hierro en las islas Baleares, porque, segun se desprende del art. 4.º de la Real orden de 14 de Abril de 1864 para la ejecucion de la ley sancionada por S. M. el dia anterior (1), y de varias otras disposiciones oficiales, el plan que la Comision proponga á la consideracion del Gobierno debe ceñirse á la Península. Sin embargo, ha creído de su deber indicar que no conceptúa que ninguna de las vías férreas en que se

Caminos de hierro
en las Islas Baleares.

(1) Véase la segunda de las disposiciones oficiales insertas en la Parte cuarta.

ha pensado ó pudiera pensarse en las islas adyacentes, tenga verdadero carácter de inmediata urgencia, á pesar de que no le es posible juzgar en este asunto más que por el estado general de riqueza y adelantamiento de esas provincias, toda vez que no se hizo extensiva á ellas la informacion abierta en las de la Península, con motivo de la formacion del plan general de ferro-carriles. Por lo demás, ya se ha consignado en el capítulo primero de la Parte anterior, que, por ley de 13 de Abril de 1864, se autorizó al Gobierno para otorgar á los Sres. Gispert una via de Palma de Mallorca á Alcudia, y un ramal que partiendo de ésta en Santa María terminase en Manacor. La primera parece indudablemente la de mayor interés para la isla de Mallorca, así como sería la más importante para la de Menorca la que enlazase á Mahon con Ciudadela, cruzando la isla por su centro. Ni una ni otra se incluyen, sin embargo, en el plan, por las razones que se han indicado; pero la Comision juzga que procede recomendarlas, dando á esta recomendacion el sentido de que el Gobierno no debe poner obstáculo alguno para otorgar las concesiones respectivas; ántes, por el contrario, promoverlas, siempre que se soliciten por empresas particulares, que no exijan sacrificio alguno, por parte del Estado, para tomarlas á su cargo.

Intereses
á que principalmente
satisfacen
los ferro-carriles
propuestos.

La breve exposicion que precede de las líneas que se proponen para completar la red de caminos de hierro de la Península, da á conocer los principales fundamentos en que su adopcion está basada. Mayores detalles sobre cada una de ellas pueden verse en la Parte tercera de esta Memoria, en la que se indican tambien cuantas noticias han podido adquirirse sobre la direccion general de las mismas. Resta, sin embargo, hacer un estudio de bastante interés, con el cual se pondrá fin á este capítulo, y que consiste en determinar si los intereses de diverso género, que motivan esta clase de vias perfeccionadas, quedan satisfechos con las existentes y las que se adicionan en este proyecto. Los referidos intereses pueden clasificarse en cuatro grandes grupos: 1.º Los internacionales, que exigen la fácil y rápida comunicacion de nuestro país con el extranjero, y sobre todo, con las naciones fronterizas. 2.º Los comerciales, que reclaman el conveniente enlace de los focos productores con los de exportacion y consumo. 3.º Los de política interior, que aconsejan la union más ó ménos directa con la residencia del Gobierno, y entre sí, de los puntos más importantes de la Península, tanto en la administracion civil, como en la militar, judicial y eclesiástica. Y 4.º Los de órden estratégico, que imponen el deber de admitir las líneas que puedan contribuir, en gran escala, á la defensa del territorio.

Líneas
que satisfacen
á intereses
internacionales.

Los ferro-carriles destinados á satisfacer intereses internacionales se detallan en el estado núm. 16. Para las comunicaciones con Francia existen ya dos concedidos, uno por Ávila, Valladolid, Búrgos, Vitoria y San Sebastian,

á Irun, y otro por Guadalajara, Zaragoza, Lérida, Barcelona y Gerona, á entrar en el vecino imperio por el extremo oriental de la cordillera pirenaica; es indudable que ambas satisfacen bastante bien á las necesidades que las motivan. Sin embargo, se adiciona otra más, que quedará constituida, desde el centro, por la parte del ferro-carril de Zaragoza comprendida entre la Côte y Baidés, por el camino que se propone desde este punto á Castejon, por el ya explotado entre dicha poblacion y Pamplona, y por el que se incluye en el plan, que debe penetrar en Francia por los Alduides. La importancia de esta via internacional se comprenderá con sólo consignar el hecho de que economiza 185 kilómetros de trayecto entre la mayor parte de las provincias y aquel imperio, con sólo construir 236 kilómetros de línea, de los cuales, como ya se ha indicado anteriormente, 38 no exigirán sacrificio alguno del Estado, y 100 próximamente, de los 198 restantes, hubieran sido indispensables de todos modos para enlazar con la red á la ciudad de Soria.

Del referido estado núm. 16 se desprende que las comunicaciones con Portugal serán cinco, si se aprueba el plan de la Comision. Esta cifra podrá parecer exagerada á primera vista, pero no lo es, atendiendo : 1.º Al gran desarrollo de la frontera que separa á ambos países. 2.º A la corta longitud de los ferro-carriles que se proponen para completar los referidos enlaces. 3.º A que todos ellos están justificados por exigencias comerciales, segun se ha indicado ligeramente en este mismo capítulo. Y 4.º A la conveniencia de estrechar, por tan poderoso medio, los lazos entre dos naciones hermanas, llamadas por la naturaleza á marchar unidas en cuantas cuestiones políticas puedan surgir en Europa, y á regirse por leyes análogas, en armonía con la semejanza de su suelo y con las iguales condiciones de sus habitantes. De las cinco líneas hay ya una construida en toda su extension, la que marchando por el valle del Guadiana, pasa por Badajoz y empalma con la red portuguesa, no léjos de la estacion de Elvas. Las cuatro que se proponen son las de Malpartida de Plasencia, por Coria, á Abrantes, como continuacion de la del Tajo, y porque con ella se consigue acortar la distancia entre Madrid y Lisboa en cerca de 300 kilómetros; la de Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda, que seguirá el valle del Duero, satisfaciendo á las necesidades del comercio, ya desarrollado entre varias provincias de Castilla y Oporto, constituyendo á la vez la comunicacion más directa entre el Norte de Portugal y casi toda Europa; la de Huelva á la frontera y la de Tuy á Valencia, que, con muy pocos kilómetros de nueva construccion, favorecen el tráfico de importantes regiones españolas, respectivamente con las meridionales y septentrionales del reino vecino. Las cuatro miden por junto un desarrollo de 233 kilómetros, bien insignificante, por cierto, con relacion á lo satisfactoriamente que realizan la union de los dos países.

Líneas
que satisfacen
á intereses
comerciales.

No es fácil detallar aquí cuáles son las líneas que satisfacen á intereses comerciales, pues en realidad todas las ya concedidas y las que ahora se proponen, atienden á necesidades de este género. Considerada la red en conjunto, y por poco conocimiento que se tenga de los principales focos de produccion y consumo de nuestro país, se reconoce fácilmente que éstos quedan ligados con los puntos de importacion, y aquellos con los de exportacion. Las grandes líneas existentes ó propuestas á lo largo de las principales corrientes de agua; los ferro-carriles ó ramales que enlazan con la red á todos los puertos de alguna entidad de ambos litorales; los que penetran en las naciones vecinas, facilitando el comercio internacional, y los enlaces que se establecen entre los troncos de primer orden, muestran desde luego el especial cuidado que se ha tenido de favorecer el desarrollo del comercio, que es el alimento casi exclusivo de los caminos de hierro.

No se dejará, sin embargo, de llamar la atencion sobre la importancia, bajo este punto de vista, de algunas de las líneas que se proponen, como la de Cuenca á Valencia, que acorta considerablemente la distancia del centro al puerto más próximo de la costa de Levante; la de Huelva á la de Mérida á Sevilla, y su prolongacion desde Mérida por Cáceres, Salamanca y Zamora á Astorga y á Leon, que dará vida á las extensas y fértiles provincias de Extremadura, facilitando además el cambio de productos entre el Norte y el Mediodía de España; y, en general, todas las líneas transversales, que si bien la mayor parte sólo mejoran relaciones establecidas, lo hacen en tal escala, que forman verdaderos y lógicos enlaces entre zonas importantes, cuya union por caminos de hierro era ántes puramente ilusoria. En este caso se encuentran, por ejemplo, los ferro-carriles de Valladolid, por el valle del Duero y Almazan, á Monreal de Ariza; Novelda ó Monóvar, por Murcia, Lorca y Guadix, á Granada, y Osuna al de Córdoba á Málaga.

Como comprobacion de que los principales puntos de exportacion é importacion quedan enlazados con la red, puede consultarse el estado núm. 14, inserto en la cuarta Parte de esta Memoria, que manifiesta las aduanas existentes y sus productos, en el año económico de 1864 á 1865, con expresion de las que quedan servidas por ferro-carriles concedidos ó por los que se incluyen en el plan. De él resulta que sesenta y una aduanas se encuentran en este caso (cincuenta que se hallan en caminos de la red existente, y veintiuna en los que se proponen para completarla), y ciento once quedan á distancias mayores ó menores de las líneas, sin considerar las subalternas, que no se han tenido en cuenta por su escasa importancia. Los productos de las sesenta y una aduanas servidas ascendieron, en el citado año económico, á la cantidad de 22.359.316 escudos 33 milésimas, y los de las ciento veintiuna restantes y todas las subalternas, á 570.141 escudos 476 milésimas.

cifras que hablan muy alto en favor de los resultados que, bajo este punto de vista, se consiguen con la red que se propone (1). Las once aduanas que estaban aisladas, y que quedarán en algunas de las nuevas líneas, son las siguientes : Almería, Cáceres, Zarza la Mayor, Ferrol, Puente-Cesures, Pasages, Paimogo, Rivadeo, Pontevedra, Fregeneda y San Carlos de la Rápita; á las cuales deben en realidad añadirse las de Huelva, Puente-Barjas, Orense, Vigo, Carril, Salvatierra y Tuy, que aunque situadas en caminos concedidos, estaban éstos por completo separados de la red general.

Por último, en el referido estado se consignan las distancias de cada una de las aduanas no servidas al ferro-carril más próximo, á fin de que el Gobierno disponga, si lo cree conveniente, ponerlas en comunicacion por medios más económicos. No es presumible, sin embargo, que haya necesidad de hacerlo, pues probablemente decaerá en el porvenir la importancia de esas administraciones de rentas, cuyos productos afluirán á los centros cruzados por vias férreas, y á los puertos principales cuyas condiciones vayan mejorando.

Situados todos los centros de la administracion civil, de la militar, de la eclesiástica y de la judicial en las capitales de provincias y en las cabezas de partido, claro es que ligadas unas y otras con la red, quedarian por completo satisfechas las necesidades relativas á la política interior y gobernacion del Estado. La Comision ha atendido con especial cuidado á que todas las capitales queden unidas, no sólo con el centro, sino entre sí, fundándose tanto en la razon que se ha indicado, cuanto en que eran muy pocas las que se encontraban aisladas, y en que esta medida la reclamaban urgentemente altas consideraciones de equidad y de justicia, sobre cuyo punto ya se insistió en la Parte precedente. Las capitales que quedarán enlazadas con líneas nuevas son las que se expresan á continuacion.

Líneas
que satisfacen
á intereses
de política interior
y de Administracion
del Estado.

Almería y Jaen, situadas en el ferro-carril de Menjíbar á la primera.

Cáceres, en el de Mérida á Zamora, comunicándose fácilmente con el centro por la línea de Madrid á Malpartida.

Huelva, enlazada por un ferro-carril con Sevilla, y por otro con Extremadura.

Pontevedra, servida por el camino de la Coruña á Vigo.

Segovia, servida por un ramal que debe arrancar de la línea del Norte, en Ávila ó Navalperal.

Teruel, en comunicacion, por medio de un ramal, con la línea directa de Madrid á Valencia, y por otro ferro-carril con el de Zaragoza.

(1) Los resultados son aun más satisfactorios, si se atiende á que muchas de las administraciones subalternas quedarán en la red, y á que en el estado número 14 aparecen englobados con los productos de éstas los correspondientes á varias capitales de provincia, ligadas todas ellas por ferro-carril.

Soria, que quedará atendida, bien directamente por la línea de Baidés á Castejon, bien por un ramal derivado de ésta.

En cuanto á las distancias aproximadas á que se hallarán unas de otras las diversas capitales, una vez terminados los ferro-carriles concedidos y los que se proponen, pueden verse en el estado núm. 17.

El enlazar á todas las cabezas de partido judicial con la red no era posible, á no ser que se hubieran sacrificado á esta condicion los importantísimos elementos que para la formacion del plan debian tenerse en cuenta. Por otra parte, es claro á todas luces, que estas comunicaciones presentan un interés extraordinariamente más limitado que las que tienen por objeto servir á capitales de provincia, y que la Comision no podia imponerse como base, en su trabajo, que todas las cabezas de partido resultaren unidas á la red, so pena de proponer á la Superioridad la aprobacion de un plan extenso en demasía, superior con mucho á las fuerzas de la nacion, y algunas de cuyas líneas no estarian justificadas por razon alguna de interés general, digna de considerarse.

De los datos que se expresan en el estado núm. 13, resulta que de las 461 cabezas de partido que existen en la Península, quedan :

1.º En la red existente.	150
2.º En las líneas que se incluyan en el plan para completarla.	53
3.º Fuera de la red, y por consiguiente sin servir.	258
TOTAL.	<u>461</u>

Este resultado es bastante satisfactorio pues desde luego quedan directamente servidas 203 cabezas de partido, esto es, más de las dos quintas partes de las que en la Península se cuentan, y de las 258 restantes, muchas á distancias muy pequeñas de ferro-carriles concedidos ó propuestos, como puede verse examinando con detencion el referido estado número 13, en el que se consignan todas estas noticias.

En concepto de la Comision, los intereses de estas últimas localidades quedarán atendidos, de una manera conveniente, siempre que el Gobierno termine ó construya las carreteras que las pongan en relacion con la red, á cuyo fin podrán serle de utilidad los datos que se acaban de mencionar, de cuya absoluta exactitud no es factible responder, pero que siempre tendrán la suficiente para dar una idea de la situacion de estos centros respecto al sistema general de vias férreas, que es lo que la Comision se ha propuesto.

Se hará notar, sin embargo, que á las 53 cabezas de partido servidas por líneas nuevas deben en realidad agregarse algunas que, aunque situadas en caminos concedidos, no por eso dejaban de estar aisladas en la red. En este caso se encontraban Santiago, el Padron, el Carril, Orense, Redondela, Tuy, Vigo y alguna otra.

La union de Madrid, como centro de la monarquía, con todas las capitales de provincias y con los centros de produccion, consumo, importacion y exportacion, al mismo tiempo que sirve para desarrollar los intereses de todo género enunciados anteriormente, favorecerá, en grande escala, las condiciones defensivas del país, llevando la inmediata accion del Gobierno á aquellos puntos en que pueda ser necesaria, facilitando los movimientos de las fuerzas y del material de guerra, permitiendo su rápida concentracion en el teatro mismo de las operaciones militares, y haciendo llegar á él los recursos, propios ó de nuestros aliados, que pudieran recibirse por los puertos de ambos mares.

Líneas
que satisfacen
á intereses
estratégicos.

Tan importantes objetos, en gran parte satisfechos con las líneas existentes, recibirán su necesario complemento con las que se proponen, pudiendo asegurarse que no serán los intereses de orden estratégico los que ménos atendidos quedarán con ellas.

En efecto, la línea de Baides á Castejon, como radial y mucho más directa que la actual del Norte desde el centro de la Península á la gran línea defensiva de la cuenca del Ebro, servirá para distribuir sobre ella toda clase de recursos, y su prolongacion hasta Pamplona nos hará dueños de la meseta de Navarra, favoreciendo las operaciones contra el flanco izquierdo de la línea de invasion de Irun. El camino de Menjíbar, por Jaen, á Almería, también radial, permitirá atender á la defensa de la costa del Mediodía entre Málaga y Cartagena; así como los de Sevilla, por Huelva, á Portugal; Malpartida á la frontera de este reino; Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda, y hasta el pequeño ramal de Tuy á Valencia, satisfacen, á la vez que á miras políticas, á otras militares de la mayor trascendencia, facilitando la union de las fuerzas portuguesas y españolas, en cualquier punto de la Península que fuese necesario, en caso de guerra con otra nacion.

Grandes servicios podrán también prestar las líneas trasversales. La de Reñosa á Miranda, en union con la de Escatron á los Alfaques y con otras concedidas, constituye un ferro-carril que sigue la margen derecha del Ebro, y que será de un interés capital para la defensa de la cuenca de este rio, formando, al propio tiempo, una línea intermarina á propósito para hacer llegar con prontitud los auxilios de cualquier género, que pudieran recibirse por los puertos de Santander y los Alfaques; á este fin también cooperará la línea de Pamplona á San Sebastian. Las de Valladolid á Monreal

de Ariza, y de Calatayud, por Teruel, á la de Cuenca á Valencia, unidas á las ya existentes, completarán otra línea paralela á la del Ebro, entre los puertos de Valencia y Gijón, de importancia para la defensa del territorio.

Se han incluido también en el plan las líneas de Novelda ó Monóvar, por Murcia, á Granada, y de Osuna á la de Córdoba á Málaga, las cuales, juntamente con otras construidas ó en construcción, completan, como ya se ha dicho, la general de la costa del Mediterráneo, aunque en algunos puntos se separe algo del mismo litoral, y facilitan, por lo tanto, las operaciones sobre las Alpujarras y las provincias de Almería, Málaga y Cádiz, en el caso de un desembarco en esta parte de la extensa costa de la Península. Un servicio análogo pueden prestar los caminos propuestos de la Coruña á Santiago y de Redondela al Padron ó al Carril, porque unidos á los que se hallan en construcción y á los ramales al Ferrol y á Rivadeo, comprendidos ambos en el plan, ligarán cuatro puntos de importancia de la costa Cantábrica, á saber: Vigo, la Coruña, el Ferrol y Rivadeo.

Por último, así como contra Francia existen las líneas defensivas, ya detalladas, del Ebro y del Duero, contra Portugal se tendrá la que desde Huelva debe dirigirse á Astorga, por Mérida, Cáceres, Salamanca y Zamora, la cual, equidistante, casi en toda su extensión, de la frontera entre ambos reinos, presenta, estratégicamente considerada, un interés digno de llamar la atención.

Resumen.

Como se acaba, pues, de demostrar, cada una de las líneas elegidas tiene por sí un carácter más marcado atendiendo á los intereses que sirve, si bien resulta que no hay ninguna que satisfaga á los de un solo grupo, y sí, por el contrario, todas ellas llenan á la vez varios de los servicios que se han indicado. Esta razón tiende, á no dudarlo, á justificar más y más su inclusión en el plan, no creyendo la Comisión necesario insistir sobre este asunto.

CAPÍTULO TERCERO.

LÍNEAS MINERAS.

La gran importancia que ha adquirido en estos últimos años nuestra industria minera, tan íntimamente ligada con el desarrollo de las vías férreas, no podía ocultarse á la Comision, deseosa como está de proponer cuantos medios tiendan á fomentar los intereses materiales del país.

Importancia
del estudio de esta
clase de líneas.

Ha estudiado en conjunto cuál es la significacion de esta industria, dónde se halla con más lozania y más elementos de vida, cuáles son los obstáculos que se oponen á su mejoramiento, y si hay estímulo que ofrecerla en los puntos en que se considere más aislada, dejando al cuidado del Gobierno examinar más en detalle estas indicaciones, y resolver en cada caso lo que juzgue más conveniente, puesto que la Comision no cree sea esto de su incumbencia, ni posee datos bastantes para resolver el problema con acierto.

Se ha dividido este estudio en tres artículos, indicándose con algun detalle en cada uno de ellos, las vías férreas cuya ejecucion tal vez sea conveniente impulsar, muy principalmente cuando los intereses particulares, comprendiendo las consecuencias del negocio, hayan impreso ya las primeras huellas de un movimiento, retardado hoy dia por varios obstáculos, no siendo el menor la falta de vías que pongan en mutuas relaciones los mercados de produccion con los de consumo.

Division del estudio
de las
líneas mineras.

Los tres artículos abrazarán respectivamente :

- 1.º Las comarcas carboníferas.
 - 2.º Las comarcas metalíferas.
 - 3.º Aquellas que puedan ofrecer á la agricultura elementos ventajosos para cambiar las condiciones del suelo, ya por mezcla de las tierras de éste con las que aquellas proporcionen, ya por facilitarle abonos minerales de reconocida utilidad.
-

ARTÍCULO PRIMERO.

COMARCAS CARBONÍFERAS.

Líneas destinadas
al transporte de
carbones.

La Comision da el primer lugar á las comarcas carboníferas, sin detenerse en justificar esta preferencia, pues lo está cumplidamente con indicar que sin carbon no hay industria, al ménos tal como la exigen las necesidades de la época actual, ni es posible abaratar la vida de ninguna de las clases de la sociedad.

Y que el Gobierno así lo ha estimado y los representantes del país lo han confirmado, no es necesario decirlo. La ley de 20 de Julio de 1862, sobre caminos de hierro á las cuencas carboníferas, ley especialísima, aunque basada en la general de ferro-carriles, se hizo y sancionó con el esclusivo objeto de estimular á la industria particular á que pensára en los carbones que tienen su asiento en várias provincias de España, y están reconocidos como abundantes y de calidad inmejorable. Basta leer las discusiones de los Cuerpos Colegisladores en que se trató de esta cuestion, para cerciorarse del interés que habia inspirado, del afan con que se procuraba ofrecer á la industria nuevas garantías de que sus capitales no serian perdidos, consiguiendo al propio tiempo la posible economía en el transporte de aquella materia, regularizando las tarifas y presentando, en fin, facilidades de todo género para que se pidieran concesiones de esta índole. Por desgracia no ha correspondido hasta ahora el interés individual al objeto que el legislador se propusiera; ni una linea se ha solicitado apoyándose en la ley especial, por más que su espíritu sea favorecer la construccion de los caminos de hierro que, partiendo de importantes criaderos de carbon mineral, vayan á los puertos de mar, á las vias de comunicacion fluvial, á las líneas generales de primer orden, á los grandes centros de poblacion y á las comarcas industriales. No pueden resumirse mejor que en aquellas discusiones las necesidades que esta industria está llamada á llenar, necesidades que esperan ver cumplidas los pueblos cuando se hayan terminado las líneas empezadas y otras que no han pasado por ahora de la categoría de proyectos.

La Comision hará una ligera reseña de las cuencas principales, considerando sucesivamente cada una de las seis redes en que puede considerarse dividido el territorio de la Península (1), é indicará las líneas que tal vez sea conveniente impulsar, si no hubiese quien solicitase su concesion sin au-

(1) Véase el art. 3.º del capítulo segundo de la primera Parte de esta Memoria.

xilio del Estado, ya para ejecutarlas donde hoy no existen, ya para mejorar las actuales, ya para abrir nuevos afluentes á las que se encuentran con escaso movimiento, ó no satisfacen las exigencias de la industria.

Figuran en esta red las cuencas carboníferas de las provincias de Leon y Palencia, que há tiempo luchan por vencer las malas condiciones técnicas de la localidad en que se encierran sus carbones. Estos son en general delezna- bles, secos y de difícil transporte; pero los hay muy á propósito para la extraccion del gas del alumbrado, y para ser quemados en las rejillas de las locomotoras.

Red del Norte.

Enterrados en lo más escabroso del terreno que comprenden ambas provincias, en su parte Norte, y en las primeras estribaciones de la cordillera Cantábrica, no han podido hasta aquí proporcionarse otra salida que á la línea de Palencia á Santander, con un pequeño ramal de 13 kilómetros, que parte de Orbó, centro de las minas principales de la provincia de Palencia, y termina en Quintanilla de las Torres.

Las minas de la provincia de Leon no cuentan con salida económica á este ferro-carril, y tienen que ir á buscar la línea de Palencia á Ponferrada, para poder surtir el mercado de Castilla y venir á quemarse á Madrid, en competencia con los de su provincia limítrofe.

No puede pensarse, por ahora, en prolongar al Oeste la línea de Orbó, por las dificultades naturales, ni ménos en enlazar los centros productores de ambas provincias con una línea comun que se derivára del camino de Santander. Pueden, en cambio, promoverse carreteras, siquiera sean de último órden, que abran al camino de Orbó nuevos almacenes: respecto á la cuenca de Leon, lo que parece ofrecer más ventajas es hacer de Sahagun un depósito comun, á que vengan á concurrir dos ó más brazos que, aprovechando los valles, tan frecuentes en esta parte de la provincia, lleven los carbones de los centros productores por medio de tramways.

Las concesiones que se pidieran en este concepto debian ser atendidas, siendo muy difícil cualquiera otra solucion, por más que parezca sencillo con el mapa á la vista, trazar una línea en direccion de la bisectriz del ángulo que forman los dos ferro-carriles de Palencia á Leon y á Santander, la que vendria á cortar por mitad los terrenos carboníferos de ambas provincias, sirviendo á varios pueblos del tránsito. Esta línea, fácil en la parte que comprenden los valles, sería sumamente costosa apénas se dejára el suelo de acarreo, y se entrase en la parte montañosa, que ha presentado todo el carbon hasta aquí descubierto.

Para dar una idea de la importancia industrial de estas cuencas, aun no suficientemente estudiadas ni exploradas, se tomarán los datos estadísticos oficiales de los años 1861 á 1864, únicos que hay hasta ahora reunidos.

	TONELADAS.	
	Leon.	Palencia.
1861.	2.733,0	53.011,2
1862.	4.170,9	65.560,0
1863.	6.794,9	60.670,3
1864.	10.799,2	88.877,6

Red del Nordeste.

Dos cuencas de diversa índole se presentan en la zona que comprende esta red. La primera es la conocida con el nombre de San Juan de las Abadesas, en la provincia de Gerona, y la segunda la llamada de Utrillas y Gargallo, en la de Teruel. De aquella sólo tratará la Comision para lamentar que no se haya desplegado en el camino de hierro que debia dirigirse desde Granollers al criadero de San Juan de las Abadesas, toda la actividad que hubiera sido de desear y que esperaban ver los industriales de Barcelona, principalmente interesados en que estas minas surtan su mercado. Desgraciadamente la compañía que debia ejecutar este camino no ha podido llevar adelante sus compromisos, y por Real orden de 7 de Noviembre de 1866, se ha declarado caducada la concesion. Este suceso, que venia preparándose hace tiempo, ha defraudado muchas esperanzas, pues aunque en general se tiene una idea algo exagerada acerca de la extension y produccion posible de aquella cuenca, no es ménos cierto que construido que sea el camino á Granollers, único que puede llevar á Barcelona el carbon barato, y alentada la explotacion, hoy raquíticamente seguida, el carbon inglés, único consumido hoy en aquel puerto, sufriria una gran merma en su importacion.

La naturaleza del combustible, seco en general y deleznable, lo hace poco á propósito para emplearlo en las máquinas fijas, teniendo que trasportarlo á gran distancia; pero en cambio se hacen con él excelentes aglomerados, lo que aminora mucho aquel inconveniente.

La Comision consultará únicamente sobre este asunto, que todo proyecto que dificulte la llegada al mercado de Barcelona del carbon de San Juan de las Abadesas debe desecharse, y como quiera que ha caducado la concesion del ferro-carril de Granollers, no dejará de recomendar esta línea al Gobierno, á fin de que, despues de terminado el nuevo proyecto de ella, que permita su ejecucion en condiciones económicas, sea una de las primeras á que se aplique la ley de 1862, en la forma que el Gobierno juzgue conveniente, para que los catalanes vean terminada la via, y con ello logrado uno de sus principales votos.

En estas minas se han hecho todavía muy pocos trabajos de arranque; la

produccion es, por consiguiente, escasa. Puede juzgarse de ella por los siguientes datos, que suministra la estadística de los cuatro años ya citados, al tratar de las cuencas de Palencia y Leon.

	TONELADAS.
1861.	1.776,0
1862.	2.110,0
1863.	2.267,6
1864.	2.893,7

En las otras provincias catalanas se hacen tambien trabajos sobre capas de carbon, que van adquiriendo cierta importancia. La Comision no duda que si el resultado corresponde á los esfuerzos de aquellos industriales, acreditarán una vez más la actividad con que saben realizar todas sus especulaciones.

Las cuencas da Utrillas y Gargallo están completamente aisladas de todo mercado de consumo. No es extraño, pues, que se encuentren casi vírgenes, y el escaso combustible que arrancan se queme únicamente en algunas fraguas y cocinas de los alrededores.

Los pocos trabajos seguidos hasta ahora, principalmente en la de Utrillas, han descubierto capas potentes de un lignito con casi todas las condiciones de la hulla, que arde con llama larga, que no es frágil, que puede trasportarse en grandes panes, y sobre todo, que tiene condiciones ventajosisimas de explotacion.

En efecto, las capas están á corta profundidad, son casi horizontales, con bastante potencia para hacer, sobre ellas mismas, galerías de disfrute en todos sentidos, y de paredes resistentes. Así es que, ni su beneficio exige grandes máquinas para extraccion y desagüe, ni hay que acudir inmediatamente con maderas para fortificar los huecos que produce el arranque normal del carbon.

Dedúcese de tan favorables circunstancias que el precio en la boca-mina de este producto puede ser muy bajo y compensar otras cualidades que le falten. Si se facilitára su salida, por medio de trasportes baratos, el carbon de Utrillas y Gargallo se quemaria con ventaja en Zaragoza, bajaria el Ebro, se haria con él algun comercio de cabotaje, y hasta podria emplearse en Madrid, el dia en que enlazado Teruel con la Côte, se construyese un ramal desde aquella capital á las expresadas minas.

El camino que ha de abrir más pronta salida á los carbones de Utrillas es el que vaya desde esta cuenca á buscar en Escatron la línea que parte de Zaragoza hácia el Mediterráneo.

La estadística de la explotacion en Utrillas es insignificante, y no merece la pena de que la Comision estampe números, que sólo servirian para demostrar

la existencia del carbon en esta cuenca; pero no dejará de consignar que las condiciones inmejorables de aquellos criaderos, segun se deduce de lo expuesto, facilitarán una gran produccion el dia en que desaparezcan los muchos obstáculos, que hoy se oponen á su desarrollo.

A más de estas cuencas ya reconocidas, preséntase en explotacion otra en la red que se examina, que podria adquirir cierta importancia; está situada en la provincia de Logroño y término de los pueblos de Villarroya, Turuncun y Prejano. Esta cuenca, que abraza una extension de 15 kilómetros de largo por 5 de ancho, desde Grávalos y Quel hasta Arnedillo, encontrará su salida, por medio de comunicaciones que afluyan al camino de Castejon á Miranda; pero como todavía no se sabe cuál podrá ser la produccion, y ménos el punto en que más se desarrolle, la Comision no hace más que recomendar al Gobierno atienda á este asunto en ocasion oportuna.

Red del Este.

En la zona que abarca esta red se encuentran tambien trabajos de exploracion para carbon mineral, si bien hasta ahora no se han descubierto más que indicios, que han interesado poco el espíritu industrial. Se hallan en el término de Henarejos, provincia de Cuenca, de donde no sería difícil ir á la línea directa de Madrid á Valencia con un pequeño ramal. Como hoy no hay bastantes datos para fundar una propuesta, la Comision se limita á llamar sobre este punto la atencion del Gobierno.

Red del Mediodía.

Compréndese en la zona de esta red una cuenca, la de más antiguo conocida en España, y donde se hizo, á mediados del siglo pasado, la primera concesion que se registra en nuestro país para buscar carbon. Próxima dicha cuenca, que es la de Villanueva del Rio, al Guadalquivir, del que sólo dista unos 5 kilómetros, lo está, por consiguiente, á Sevilla, donde tiene su salida natural, sin desatender por esto el establecimiento de ferrería del Pedroso, separado 22 kilómetros al Norte.

A pesar de las favorables circunstancias que concurren en este criadero, no adquiere la importancia que se presumió; en primer lugar, porque el carbon puesto en Sevilla aun sale á precio muy alto, á causa de tener que hacer el transporte á lomo hasta el rio, y luego en pequeños barcos, que producen gastos de consideracion; y en segundo, porque se ha tropezado últimamente con una dificultad local de gran monta, á saber, que habiéndose establecido una máquina para desaguar las minas, las aguas, que sin duda son ácidas, destruyen la tubería y los émbolos de las bombas.

El criadero es de corta extension y el carbon no se puede aplicar á todos los usos de la hulla; pero teniendo en cuenta que los mercados de Sevilla y Cádiz, y el ferro-carril que une estas dos capitales y la de Córdoba, así como la línea que se propone desde la primera á Huelva, y la de Mérida á Sevilla, que segun todas las probabilidades, se volverá á conceder en breve, harian

posible pedidos de alguna consideracion, hay que pensar en mejorar las condiciones de transporte para que no pase de 400 milésimas de escudo el precio de un quintal puesto en Sevilla. Esto se conseguirá, en concepto de la Comision, procurando que el trazado que definitivamente se adopte para la línea de Sevilla á Mérida pase por las expresadas minas.

La produccion de esta cuenca, que lucha con los entorpecimientos citados, ha sido, en los cuatro años del 61 al 64, la que expresan los siguientes números :

	TONELADAS.
1861.	4.828,7
1862.	4.002,8
1863.	9.016,8
1864.	7.799,1

En esta zona está enclavada la importante cuenca de Espiel y Belmez, en la que tienen fija la vista todos los industriales españoles, esperando que una vez rota la valla que retiene los carbones en uno de los grandes barrancos de Sierra Morena, separado de la línea general de Andalucía por la elevada sierra de Córdoba, que no ofrece paso á las márgenes del Guadalquivir sino por estrechos valles y angosturas y saltos impracticables, se verá inundado de hulla y de coke todo el mercado de la Península.

Red del Oeste.

La Comision ha procurado enterarse de la verdadera importancia de esta cuenca, de su porvenir y de las salidas que pueden ofrecerse al carbon.

Su importancia está reconocida en varias descripciones científicas que han visto la luz pública en diferentes ocasiones, aunque se echa de ménos una monografía completa y concienzuda de esta cuenca, que diera á conocer su extension, número de capas reconocidas, su relacion, su potencia y la naturaleza de los productos. Se sabe sólo que éstos compiten en calidad con los mejores ingleses; que su variedad es grande, y que son, en general, aplicables á cuantas exigencias pueda tener la industria. No hay tanta seguridad respecto á la produccion, pues limitados los trabajos, en cierta escala, á los alrededores de Belmez, empezados otros en la parté de Espiel, que tienen descubierto el carbon en abundancia y buenas condiciones de arranque, no puede decirse lo mismo de otros sitios de la cuenca, donde apenas se han hecho sino agujeros, merced á los infinitos pleitos que allí han surgido y que han alejado los capitales.

De esta inseguridad en la propiedad nace el que la cuenca esté tan atrasada en sus labores de arranque, á pesar de verse próximo el día en que un

camino al ménos, de los dos concedidos, abra un mercado seguro á sus productos.

La Comision nada tiene que proponer en este punto, puesto que existen dos concesiones de via férrea que han de partir de dicha cuenca: una en direccion á Córdoba, de muy difícil ejecucion y que es probable tarde en realizarse, y otra que ha de enlazar con la línea de Extremadura, la cual, aunque fácil y de corta longitud, marcha tambien en su construccion con una lentitud deplorable.

Esta será, sin embargo, segun todas las probabilidades, la que establezca más pronto la comunicacion de la cuenca con sus mercados naturales, la que dé á conocer en Lisboa nuestros carbones, y la que traiga á Madrid el combustible que ha de reemplazar, en rivalidad con el de Leon y Palencia, al carbon de encina y de pino, tan caros como escasos.

Si una vez abiertas las vias en construccion, las compañías concesionarias, comprendiendo su interés, bajan las tarifas cuanto sea posible, no hay que dudar que el carbon de Espiel y Belmez será conocido en todo el litoral, y podrá arrojar de muchos mercados al carbon inglés.

Hé aquí el cálculo de precios hecho y publicado (1) recientemente por un ingeniero que ha estudiado la cuenca de que se trata. Se supone una tarifa de 12 milésimas de escudo por tonelada y kilómetro, y los resultados demuestran la favorable competencia que los carbones de Belmez harian al carbon inglés en los mercados que se citan.

MERCADOS.	Distancia de Belmez á los diversos puntos. — Kilóm.	Gastos de transporte de Belmez á los diversos mercados. — Escudos.	PRECIOS DE LOS PRODUCTOS DE BELMEZ POR TONELADA, EN ESCUDOS.								Precio de los carbo- nes ingleses. Tonelada. — Escudos.
			Menudo.	Semi-grueso.	Grueso.	Coke	Coke	Aglomerados	Aglomerados		
						sin lavar.	lavado.	no lavados.	lavados.		
		E.	E.	E.	E.	E.	E.	E.	E.	E.	
Valencia. .	696	8,312	11,812	12,812	13,812	13,812	16,812	15,312	16,312	19,050	
Alicante. .	656	7,872	11,370	12,370	13,370	13,370	16,370	14,870	15,870	18,550	
Cartagena .	727	8,424	12,220	13,220	14,220	16,220	17,220	15,720	16,720	16,450	
Málaga. . .	272	5,264	6,760	7,760	8,760	10,760	11,760	10,260	11,260	13,950	
Cádiz. . . .	577	4,528	8,020	9,020	10,020	12,020	13,020	11,520	12,520	15,050	
Lisboa. . . .	516	6,192	9,690	10,690	11,690	13,690	14,690	13,190	14,190	15,550	
Madrid. . . .	495	5,940	9,440	10,440	11,440	13,440	14,440	12,940	13,940	23,810	

(1) *Revista Minera*, tomo XXIII, pág. 42.

La estadística de producción no da bastante idea del interés que esta cuenca debe inspirar cuando tenga comunicación con los puntos de consumo; hé aquí la que corresponde á los mismos cuatro años mencionados :

	TONELADAS.
1861.	12.958,1
1862.	11.077,1
1863.	12.901,3
1864.	16.720,5

Se terminará la reseña de esta cuenca manifestando que es la que, en general, da mejores carbones, más iguales y más á propósito para todos los usos que puede reclamar nuestra industria.

Existe en la zona de esta red la primera de las cuencas carboníferas, la cuenca asturiana, por cuyo fomento tanto se interesó el ilustre Jovellanos á fines del siglo pasado, y cuyas hullas están alimentando en el país la industria ferrera, la del zinc y otras, saliendo además por el puerto de Gijón á surtir á algunas fábricas del Mediterráneo.

Red del Noroeste.

De esta cuenca, cuya extensión es mayor que la de todas las demás, se está haciendo actualmente un estudio especial por una comisión de ingenieros de minas, á fin de darla á conocer en sus más pequeños detalles; pero es ya una verdad comprobada que entre los obstáculos con que lucha para tomar mayor vuelo, figuran dos causas principales. La primera es la insuficiencia del puerto de Gijón, y la segunda las malas condiciones del único camino de hierro que existe entre este puerto y el centro de la cuenca, que está en Sama de Langreo: estas malas condiciones hacen difícil bajar las tarifas, y el carbon puesto á bordo tiene que resultar muy sobrecargado.

Sin perjuicio de estudiar si hay medios de introducir alguna modificación ventajosa que reemplace el plano inclinado, cuyos gastos absorben, en gran parte, los productos del camino, la Comisión indicará como conveniente su prolongación hasta Labiana, mientras se construye la línea general que ha de unir las dos capitales de León y Oviedo; línea que tal vez atraviere ó pase cerca de los puntos de mayor producción de la cuenca.

Convendría asimismo estimular la construcción de tramways para proporcionar afluentes al camino y aumentar el movimiento, á ver si de ese modo se consigue bajar las tarifas, y multiplicar los pedidos de cabotaje, en vista de la mayor facilidad de adquisición.

La producción de la cuenca asturiana, aunque figura en primera línea, respecto á las estudiadas hasta aquí, es aun bastante insignificante, como lo demuestran las cifras siguientes :

	TONELADAS.
1861.	252.128,9
1862.	270.751,0
1863.	307.396,7
1864.	259.118,5

Si se comparan estas cifras con la suma total de la produccion de todas las cuencas en cada uno de dichos años, se verá que la de Astúrias es la que suministra á la industria del país casi todo el combustible que consume, como se prueba por los siguientes números:

	TONELADAS.
1861.	331.054,6
1862.	360.245,6
1863.	401.300,9
1864.	387.904,0

A esta produccion, que es sólo de hulla, hay que agregar la del lignito, que ha oscilado en los mismos años entre 22.000 y 50.000 toneladas. Y como esta suma no basta para satisfacer nuestras necesidades, que hoy están representadas por poco más de un millon de toneladas, nos vemos forzosamente obligados á importar el resto. Es de esperar que si se dedican capitales con fe y constancia á mejorar las condiciones de transporte de nuestros carbones, muy pronto podamos triplicar la produccion, y entónces no tendremos que ser tributarios de ninguna nacion en un artículo, que es hoy uno de los primeros elementos de bienestar de los pueblos.

ARTÍCULO SEGUNDO.

COMARCAS METALÍFERAS.

Líneas destinadas
al transporte de
productos
metalúrgicos.

Dos son principalmente las comarcas que necesitan aun del auxilio de una vía férrea para su desarrollo, y en ambas están comprometidos muy directamente los intereses del Estado, porque en ellas conserva establecimientos importantes. La Comision se refiere á las minas de plomo de Linares y á las de cobre de Riotinto.

Minas de plomo
de Linares.

La industria del plomo, antigua ya en España, estuvo en un tiempo monopolizada por el Estado, que habia hecho de este metal y sus minerales un

artículo estancado, y al declararle libre, salieron raudales de él de las ásperas sierras de la Alpujarra, y más tarde de la de Cartagena, cuando el establecimiento de Linares apenas daba señales de vida.

Los distritos de la costa no han necesitado por cierto estímulo alguno para que su industria eche hondas raíces; pero las minas y fábricas de Linares, encerradas en el interior de Sierra Morena y aisladas de los mercados del consumo, no han podido adquirir vigor hasta que han ido facilitándoseles los medios de llevar al mar sus productos con economía. Sevilla por una parte, y Alicante por otra, han sido hasta hace poco sus puertos; pero ha habido y aun hay que sacar hasta la vía férrea á lomo ó en malos carros, y eso cuando es posible hacerlo, los plomos que producen, ó los minerales que van á tratarse fuera de aquel pequeño circuito.

Al lado del establecimiento del Gobierno, ha creado otros muchos la industria particular, con grandes elementos de vida y prosperidad, que han contribuido, en estos últimos años, á aumentar considerablemente el movimiento de aquel distrito, representado ya por la respetable cifra de 15.141 toneladas de plomo producidas en el año 1864, que ha sido ó viene á ser próximamente la cuarta parte de la producción total de España durante el mismo año, pues ésta fué de 65.421 toneladas.

El ferro-carril de Madrid, por Manzanares, á Cádiz no ha podido, por las circunstancias de la localidad, atravesar la parte en que las minas tienen más importancia, por hallarse aquella en una meseta que domina también la carretera; y dicho se está con esto que, aunque ha facilitado mucho el tráfico de plomo y minerales, no ha logrado completar, hasta ahora, las aspiraciones de aquellos industriales, que desearían naturalmente economizar el primer arrastre de sus productos desde las minas ó las fábricas á la estación más próxima, el cual tiene que verificarse por malos caminos, intransitables lo más del año, y en una distancia que, por término medio, no baja de 11 kilómetros. Por esta razón, al perder la esperanza de que cruzara aquella línea por los terrenos que ocupan las minas, se pensó en la construcción de un ferro-carril que, partiendo de la estación de Vadollano, en la vía citada, subiera á la meseta y sirviese de una manera cumplida á todos estos establecimientos.

El proyecto de este ramal se halla estudiado, y el Gobierno debería examinar con una atención preferente, dadas las circunstancias de las minas y las dificultades y coste de este camino, hasta qué punto le conviene impulsar su ejecución, ó bien si procederá reemplazar el ferro-carril propuesto por otra clase de vía, que teniendo menor coste, ofrezca en definitiva más utilidad para la nación.

El segundo establecimiento mencionado no ofrece menos interés. Más ais-

Minas de cobre
de Riotinto.

lado aun que el de Linares, y de más difícil acceso, lucha hace años con todos los inconvenientes de su situacion, á más de los que nacen de la naturaleza de sus minerales. Las minas de Riotinto, escondidas en un rincon de la provincia de Huelva, no pueden vivir sino raquíticamente, sin combustible barato, y como han consumido ya cuanto el país ofrecia, tienen que buscar en el carbon mineral el alimento de su metalurgia. La pirita cobriza, que constituye allí la primera materia, es muy pobre en metal, apenas tiene $2\frac{1}{2}$ por 100, y exige para su tratamiento una calcinacion muy larga y difícil, sin lo cual se pierde en las operaciones sucesivas una gran parte de este contenido. El método de beneficio que se sigue desde 1788 es el llamado *de cementacion*, que, aunque ha ido mejorándose, está muy léjos aun de corresponder en sus productos al resultado metalúrgico que debia esperarse. Se acaba de ensayar otro procedimiento mucho más ventajoso, debido á un ingeniero del Cuerpo de Minas, y tambien se ha tratado de ver si la fundicion directa tendria más cuenta; pero siempre tiene que vencerse una dificultad grave, la falta de combustible.

El procedimiento de cementacion, tal como hoy se sigue, exige el hierro fundido como primer auxiliar; hay que trasportarle á lomo desde Sevilla, y lo mismo hay que hacer en sentido inverso con los cobres obtenidos; esta sola consideracion bastaria para probar que la primera necesidad de Riotinto es un camino. Por otra parte, si en las miras del Gobierno entrara, conservando la finca, enajenar los minerales tal como salen de las minas, y exportarlos á Inglaterra ú otro punto cualquiera, sin camino que facilite esta operacion, es imposible llevarla á cabo, industrialmente hablando.

La importancia de este establecimiento está bien reconocida, ofreciendo un lisonjero porvenir, y ya sea que el Estado se desprenda de él, ó ya que le conserve, mejorándole y poniéndole á nivel de otros similares en el extranjero, es indispensable proporcionarle un puerto que le imprima el movimiento que necesita.

Este puerto parece debia ser Huelva, como más próximo y de más fácil comunicacion, y para proporcionárselo bastará con el ferro-carril que se propone en el plan, desde Huelva á la línea de Mérida á Sevilla, el cual deberá pasar por las minas ó muy próximo á ellas. La Comision, no obstante, añadirá que tiene noticia de que hay una compañía que solicita la construccion y explotacion de un camino que termine en Riotinto, recibiendo anualmente, como subvencion, 100.000 toneladas de mineral á costo y costas, por espacio de cierto número de años, obligándose á trasportar á una tarifa convenida cuantos artículos sean precisos para la marcha ulterior del establecimiento y cediendo á favor del Estado, finalizado que sea el contrato, el camino con todo su material fijo y móvil. Como esta cuestion es de índole

muy distinta de las que la Comision está llamada á estudiar, se limita á apuntarla, recomendando, empero, que se atienda á llenar un vacío que tanto influye en que las minas de Riotinto no ocupen en el mundo industrial el lugar que merecen.

ARTÍCULO TERCERO.

COMARCAS EN QUE HAY SUSTANCIAS APLICABLES Á LA AGRICULTURA.

Los progresos que la agricultura hace de dia en dia, debidos principalmente al empleo de buenos abonos, han obligado á pensar á las personas científicas en los medios de sustituir con sustancias minerales aquellas otras que, procedentes del reino orgánico, se sabe que prestan á las tierras nuevas y poderosas propiedades.

Líneas destinadas
al trasporte de
abonos.

Los ingleses han sido los primeros que, luchando con lo ingrato de su clima y de su suelo y queriendo á toda costa fundar raíces para su agricultura, emplearon los huesos calcinados, buscando en el fosfato de cal, de que se componen esencialmente, el elemento fecundante, como reemplazo al guano del Perú, entre cuyos principios constitutivos figura aquella sal en gran parte.

En vista de los excelentes resultados obtenidos con este ensayo, se quiso extender el campo de los abonos á los fosfatos de cal de naturaleza inorgánica, creyéndolos de iguales ó mejores aplicaciones que los fosfatos del reino animal; pero el éxito no ha respondido de igual manera á los deseos de los agricultores, y en la práctica se ha tropezado con dificultades, cuya solucion no es aun completamente satisfactoria.

Mas la verdad es que los países que tienen entre sus montañas este fosfato mineral, conocido vulgarmente con el nombre de *fosforita*, esperan con afán el momento en que quede resuelto económicamente el problema de hacerle asimilable á las plantas, como lo es hoy el fosfato animal.

España, fecunda en minerales de todas clases, es rica tambien en criaderos de dicha sustancia; se presenta en varias localidades y muy potentemente en Logrosan y otros puntos de la provincia de Cáceres, así como en las inmediaciones de Mérida, en la de Badajoz.

Fosforitas
de Logrosan y de
Mérida.

Reconocida la fosforita en Logrosan desde mediados del siglo pasado, ha venido siendo objeto de la atencion de varias casas extranjeras, sobre todo de pocos años á esta parte, porque en las diferentes análisis que se han hecho de ella, se ha encontrado que llega á entrar el fosfato de cal hasta en la propor-

cion de 86 por 100. Pero se ha luchado con la falta de medios de transporte, y las empresas que han querido exportarla para hacer sus ensayos en Inglaterra, han visto que para poner una tonelada en Cádiz ó Lisboa, que son los puertos á que han acudido, tenían que recargarla con gastos que no encontraban más tarde compensacion en el mercado.

Hoy han cambiado favorablemente estas circunstancias. Mérida, á cuyas puertas se ha descubierto últimamente la fosforita, está enlazada con Lisboa y esto permite desde luego la exportacion al vecino reino, donde tan frecuentes y activas son las relaciones con la Inglaterra. Pero la de Logrosan, Cáceres y otros puntos de esta provincia yace aun, si no olvidada, abandonada por falta de un camino de hierro que abarate el transporte. Mientras Cáceres no se una á Mérida, apénas podrá explotarse la fosforita de sus inmediaciones, y la de Logrosan aun entónces tendrá que dirigirse á la línea de Ciudad-Real ó á la que se propone de Mérida á Salamanca. Convendria, por lo tanto, estudiar la cuestion de si habria conveniencia en ejecutar un tramway desde Logrosan á la línea últimamente designada, ó bien, y esto parece lo más conveniente, hacer el mismo estudio en el supuesto de enlazar á Logrosan con la línea ya en explotacion de Manzanares, por Ciudad-Real, á la frontera portuguesa. En el caso de adoptar esta última solucion, deberia procurarse hacer el enlace en un punto próximo al en que han de salir los carbones de Belmez, por si tiene que buscar la fosforita el auxilio de estos últimos para cambiar de naturaleza y facilitar las operaciones que la han de llevar al estado de tenuidad á que es preciso reducirla para hacerla asimilable á las plantas.

La Comision tiene el convencimiento de que en el instante que esta sustancia se pueda extraer á bajo precio del sitio en que yace, los ensayos se repetirán para vencer los obstáculos que hoy presenta su estado natural, no sólo por su grande cohesion, sino por ser insolubles las sales fecundantes en los elementos que el suelo puede prestar. Tiene que sufrir una trasformacion completa, y el llegar á ella, por medios económicos, es el afan de muchas personas, que se ocupan en resolver este interesante problema industrial.

La Comision se limita á llamar la atencion del Gobierno sobre la fosforita, haciendo caso omiso de otras sustancias inertes que se emplean tambien en la agricultura, más que como abonos, como mezclas ó correctivos, que establecen las convenientes proporciones entre la cal, la sílice, la arcilla, la margay otras materias, porque no hay localidad alguna especial á que atender. Nuestro país es abundante por do quiera en todos estos elementos, y por otra parte, las vias generales que han de constituir la red española darán cuantas facilidades pueda exigir la agricultura de las diferentes comarcas.

CAPÍTULO CUARTO.

ECONOMÍAS QUE, SIN PERJUICIO DEL BUEN SERVICIO, PUEDEN INTRODUCIRSE EN LA CONSTRUCCION Y EXPLOTACION DE LOS FERRO-CARRILES.

Lo expuesto en varias partes de esta Memoria sobre la situacion económica de las compañías de caminos de hierro en nuestro país, justifica que la Comision se crea obligada á tratar del asunto que sirve de epígrafe á este capítulo. No es, en efecto, la crisis por que atraviesa esta importante industria, resultado único de causas pasajeras, y es necesario averiguar si en la esencia misma de la organizacion de este ramo cabe introducir algunas reformas, que mejoren las condiciones de los ferro-carriles existentes y faciliten la ejecucion y sostenimiento de otros nuevos, dado el desarrollo de la riqueza y las necesidades del tráfico en España.

Necesidad de examinar las cuestiones, objeto de este capítulo.

Este exámen tiene que rozarse forzosamente con muchas cuestiones esencialmente técnicas, algunas de las cuales sería preciso desenvolver hasta llegar á la solucion práctica de que son susceptibles; entraña á la vez gran número de problemas de los más delicados que ofrece la construccion y explotacion de los ferro-carriles; el entrar, pues, de lleno en este asunto exigiria salirse de los limites que la Comision se ha impuesto para este trabajo. Así debió reconocerlo el Gobierno, al disponer, en 1.º de Setiembre del año próximo pasado, que una comision compuesta exclusivamente de ingenieros, redactase una Memoria sobre este particular, si bien indicando que el estudio que se hiciese debía referirse á los caminos de hierro de segundo orden, por las consideraciones, que razonadamente se exponian en la Real orden expedida al efecto (1). Dicho trabajo ha sido ya elevado al Gobierno, y es natural que no tarde en ver la luz pública, pues, aparte de los datos curiosos que contenga y que puedan prestar utilidad á las personas dedicadas es-

(1) Véase en el Apéndice á la Parte primera el extracto de la Real orden que se cita.

pecialmente á la industria de los caminos de hierro, conviene que se extiendan y generalicen en todo el país los principios racionales sobre las condiciones con que se deberán ejecutar esta clase de vias, segun las circunstancias de las zonas servidas por ellas, evitando el llegar á dos extremos igualmente perjudiciales y ambos dominantes hoy en el espíritu público: ó creer que los ferro-carriles siempre son útiles y, por consiguiente, que deben hacerse en cualquiera comarca si se cuenta con recursos al efecto, ó bien, por el contrario, llevar el desaliento producido por el mal resultado económico de los existentes hasta suponer que no hay que pensar ya en ejecutar esta clase de vias en España, al ménos en un período sumamente largo. Hay, pues, gran conveniencia en difundir cuanto tienda á formar la opinion pública sobre este asunto.

Hubiera deseado la Comision tener á la vista el referido trabajo, que, apreciado segun su criterio, serviria de base á algunas de las consideraciones que se van á exponer. De cualquier modo, no puede prescindir de manifestar su opinion sobre los extremos más importantes que se relacionan con este asunto, y se funda en que no parece deba ser uno mismo el punto de vista bajo el que se trate la cuestion en la Memoria ántes citada y en este capítulo. Si allí se proponen soluciones para hacer con verdadera utilidad del país los caminos de hierro de segundo orden, la Comision no debe dejar de considerar simultáneamente con esta interesante y vital cuestion, la de las reformas que pueden hacerse en los caminos ya construidos, y las aun más radicales que cabe introducir en los que se construyan con arreglo al plan. Entre éstos hay líneas que no deberian en ningun caso considerarse como de segundo orden. Es preciso optar por no hacerlas, ó por darles el lugar que han de tener en el conjunto de nuestra red. Las líneas directas de Madrid á Portugal y á Francia, la comunicacion intermarina, la línea de Madrid, por Cuenca, á Valencia, y otras, están, en mayor ó menor escala, en el caso ántes citado; sin embargo, se cree que las reformas que se indicarán, pueden influir en mejorar las condiciones económicas con que se hagan en su día.

Marcha
que se seguirá en
este estudio.

La marcha que se seguirá en este exámen es la que está marcada por la organizacion misma de los ferro-carriles. La intervencion que en ellos tiene el Gobierno, le permite tomar una gran parte en la realizacion de las medidas que reclaman várias líneas de las existentes, y en las modificaciones que deben introducirse en las que se construyan, ya sean de las que se incluyen en el plan, ya otras distintas. Se tratará, por tanto, en primer lugar, de las reformas dependientes del Gobierno, indicándole la marcha que, en concepto de la Comision, debe seguir. Se tratará despues de las que dependen de las empresas, las cuales mucho pueden tambien hacer por su parte. No se crea, sin embargo, que ambas clases de modificaciones, al considerarlas así divi-

didadas, son dependientes, de una manera aislada, de la accion del Gobierno ó de las compañías. De las que se refieren á los caminos construidos, algunas sólo podrán plantearse por medio de un acuerdo mutuo; en otras habrá ciertos puntos de detalle que tendrán que ser objeto de convenios especiales. Pero aun en el primer caso, la gestion principal corresponderá al primero ó á las segundas, y esto ha permitido agregarlas á uno ú otro grupo. No ha parecido necesario considerar separadamente los caminos construidos, de los por ejecutar: en las consideraciones que se someten al exámen del Gobierno, se comprenderá bien, y se indicará además, cuando se juzgue oportuno, hasta qué punto son aplicables á los ferro-carriles en explotacion.

ARTÍCULO PRIMERO.

MODIFICACIONES CUYA REALIZACION DEPENDE PRINCIPALMENTE DEL GOBIERNO.

Este asunto es demasiado arduo, y cualquiera cosa que en él se intente puede afectar tan profundamente á la realizacion de los caminos de hierro, que exige mucha reserva en la manera con que la Comision lo trate. Se limitará, pues, á plantear algunas cuestiones, sin entrar de lleno en ellas.

Reformas
en la legislacion de
ferro-carriles.

Es sabido que la opinion pública acusa á las compañías de ferro-carriles de mala gestión en los asuntos que les están encomendados. A esto se atribuye principalmente el mal resultado económico de las líneas, pues si bien no puede desconocerse que, por causas bien sabidas é independientes de las empresas, hay un producto total escaso; tambien se dice que éste es en gran parte absorbido por el interés del capital empleado, que excede con mucho al necesario para la ejecucion.

Mala gestion
de las empresas de
ferro-carriles.

Si se tratase de probar este aserto, pudiera decirse que el coste kilométrico de los ferro-carriles españoles (1) ha sido de 123.672 escudos (véanse los estados números 6 y 19); es decir, casi el mismo que en Suiza y en Bélgica, menor que en Inglaterra y que en Francia, si bien no muy diferente del que corresponde á la última nacion, pero bastante mayor que en todas las demás con quienes se compare. A esto pudiera agregarse que aqui no se han escaseado las curvas y pendientes fuertes; que hay, en general, poco material móvil, y que en todas las cuestiones han encontrado las empresas en el Gobierno una proteccion y tolerancia decidida.

(1) Se observará que para deducir el coste kilométrico medio, se ha prescindido del capital representado por las subvenciones y la deuda flotante de las compañías. Si se considerase una gran parte de éste como empleado en la construccion, cosa que seguramente habrá sucedido, la cifra que se indica resultaria bastante más elevada.

Por otra parte, no sólo la opinion pública, sino las personas competentes manifiestan que el coste kilométrico medio no ha debido exceder de 90.000 escudos, lo cual concuerda con los datos oficiales que se insertan en el estado número 3. Así se ha consignado varias veces en el curso de las sesiones de esta Comision.

Ahora bien, teniendo en cuenta que las compañías han recibido como subvencion, por término medio, la cantidad de 25.000 escudos por kilómetro, segun se deduce del estado que se acaba de citar, aquella cifra se reducirá á unos 65.000, esto es, á poco más de la mitad de lo gastado.

La Comision no presenta estos datos como una acusacion á las compañías; debe consignarlos sí, porque de ellos se desprende que si el coste no hubiera excedido de dicha cantidad, los caminos de hierro españoles producirian un 5 por 100 próximamente, interés no despreciable, y con el cual otra sería de seguro la situacion de aquellas. Esto hace entrever además la posibilidad de construir, con utilidad para el país, nuevos ferro-carriles si se adoptasen las reformas, que se irán indicando sucesivamente, encaminadas á disminuir su coste de establecimiento y de explotacion. Ha sido preciso presentar este cargo que el público hace á las compañías, pero no se pasará á discutirlo para ver hasta qué punto es fundado, porque á la Comision le basta reconocer en principio, que si no hay pruebas de que la gestion de las empresas sea tan mala como se deduciria de lo indicado, al ménos hay motivos suficientes, con el sistema seguido, para que asi suceda, lo cual es muy bastante para que se crea obligada á llamar la atencion del Gobierno sobre este punto, ligado, como se va á decir, con la legislacion vigente en dicho ramo.

Necesidad de exigir nuevas garantías en las concesiones de ferro-carriles.

Los preceptos que para otorgar una concesion se hallan consignados en la ley de ferro-carriles que hoy rige, se prestan demasiado á que la obtenga una compañía ó particular que busque en ella una especulacion distinta de su objeto.

El sistema seguido en Inglaterra, que exige para otorgar las concesiones una tramitacion prévia, larga y costosa, ofrece la ventaja de dar á conocer, con la exactitud posible, los resultados del negocio emprendido, y evita, en gran manera, que se intente por quien no cuente con medios para llevarlo á cabo. Al separarse de este sistema, se ha renunciado además á la garantía, aun más eficaz, de la formacion prévia de una compañía, cuyos accionistas, desde el momento en que se verifica la concesion, se hallan obligados á realizar sus compromisos y, por consiguiente, estudian profundamente y por su propio interés, la especulacion en que van á tomar parte; léjos de eso, aquí se facilita extraordinariamente la concesion, exigiendo muy poco de los concesionarios, y dejando la formacion de las compañías, sobre las que realmente han de recaer sus consecuencias, para despues de otorgado el camino. Es,

por tanto, evidente que si no se han verificado ya hechos que justifiquen la acusacion que el público lanza á las empresas, podrán verificarse en lo sucesivo. Sería, pues, muy conveniente, á juicio de la Comision, que el Gobierno revisase la ley actual de ferro-carriles, con la mira de introducir en ella, en cuanto sea dable, el principio de que toda concesion de ferro-car-ril lleve en sí misma las posibles garantías de responsabilidad en los con-cesionarios. Este sería, en resúmen, el mejor medio de interesarlos en una buena gestion del negocio.

La Comision, por consideraciones obvias, no puede desarrollar este asunto, que fué ámpliamente tratado en el dictámen que dió en 1844 la Direccion de Caminos (1), cuando por primera vez se pensó en España en establecer una legislacion especial de ferro-carriles, aunque, por desgracia, no fué, en esta parte, aceptado su inteligente y concienzudo estudio.

A los altos poderes del Estado se halla reservada la mision de corregir los defectos de que en este sentido adolece la ley. Es preciso que en ella haya medios de impedir que se intenten negocios de este género, que, hasta donde se alcance á prever, no ofrezcan utilidad para el país, pero que se compren-da puedan darla para algunos de los que en él intervienen; ó bien, que si se demuestra que no hay medios de prevenir el abuso, se fije clara y termi-nantemente cuáles son las respectivas esferas de accion del Gobierno y de las empresas, á fin de que los interesados en ellas sepan adonde llega la respon-sabilidad de las mismas, y no tomen al primero por blanco de todos los tiros, exigiéndole el remedio de los tristes resultados á que conduzcan negocios aventuradamente emprendidos, y peor realizados. Es cierto que de una de-claracion del Gobierno en este sentido resultaria que, independientemente del mayor cuidado que se pusiese en estudiar la especulacion ántes de inte-resarse en ella, podrian los poseedores de acciones y de obligaciones proceder contra las compañías, como ya se ha intentado en Francia; pero esto, ade-más de ser más justo que el que reclamasen del Gobierno el remedio de sus errores, como premio de la proteccion que les hubiese dispensado, obligaria á los individuos de los consejos de Administracion á no aceptar sus cargos sin la responsabilidad que es lógico exigir de todo aquel que maneja intere-ses ajenos.

Al encarecer las ventajas de las reformas que se han indicado, no se cree que bastasen para remediar el mal que se siente en las líneas de España. Suponiendo una gestion acertadísima y cuantas garantías se estimen nece-sarias, los ferro-carriles hubieran quizá costado mucho ménos, como ántes se dijo; pero de cualquier modo habria ciertas líneas cuyos rendimientos serian

Carácter
de las
reformas que exige
la legislacion.

Combinacion de
las medidas legis-
lativas con las re-
formas técnicas.

(1) Véase la primera Parte de esta Memoria, páginas, 3, 4 y 5.

insuficientes para sostenerlas, porque, no hay que olvidarlo, una de las causas principales de la situacion presente es el escaso movimiento comercial de nuestro país, siendo evidente que si el producto bruto fuese igual al de Francia ó Inglaterra, la mala direccion de los asuntos disminuiria la utilidad para los accionistas, pero no la haria negativa. Naturalmente se deduce de aquí, que si al construirse nuestra red se hubiesen pedido las garantías que ántes se indicaron, el resultado hubiera sido no hacer ciertas líneas, al ménos con las condiciones con que se han llevado á cabo, y aplicado esto mismo á la mayor parte de las que se incluyen en el plan, para las cuales no hay que esperar durante mucho tiempo mayores productos, se llegaria á la misma conclusion, á saber: que no deben hacerse en las condiciones de las ya construidas. Es preciso, pues, examinar si hay posibilidad de ejecutarlas con beneficio del país y de los accionistas, combinando con las medidas que tiendan á dar garantías de acierto y de buena gestion en los negocios, otras encaminadas á disminuir los gastos, único medio de hacerlas productivas, dentro de las condiciones del tráfico con que puede contarse.

Necesidad de disminuir los gastos de establecimiento de los caminos de hierro.

Los productos de toda línea han de cubrir los gastos de explotacion y los intereses del capital invertido. Si de la realidad del estado económico de la nacion, se deduce que los productos han de ser pequeños, es preciso que tambien lo sean los gastos, siendo á este fin muy poco exigentes. Los relativos á la explotacion se hallan íntimamente ligados con el movimiento que haya en las líneas, y si éste es pequeño, como sucede en España, y si además se introducen en dicho servicio las reformas que se irán indicando en este capítulo, no es difícil comprender que la mayor parte de la economía deberá obtenerse en los gastos relativos á la construccion, que son los preponderantes. Para conseguirla habrá que sacrificar algunas ventajas técnicas; pero la Comision está persuadida de que á pesar de eso los ferro-carriles podrán cumplir perfectamente con su objeto, y que, si bien los gastos necesarios para la explotacion se aumentarán respecto á los que correspondiesen á condiciones técnicas más rigurosas, aun se obtendrá una economía real y efectiva en el total de los gastos del camino.

Bajo este punto de vista, se irán examinando sucesivamente las cuestiones relativas á la construccion y explotacion de nuestros ferro-carriles.

Expropiacion.

Reconocidos son generalmente los defectos de que adolece el sistema establecido para la expropiacion forzosa por causa de utilidad pública, y al tratarse de facilitar la ejecucion de los ferro-carriles por medidas dependientes de la iniciativa del Gobierno, no podia ménos de discutirse esta importante cuestion. Pero si no hay duda en cuanto á la utilidad que reportaria el mejorar la legislacion vigente, preséntase bastante difícil de resolver el problema de conciliar la realizacion de estas ventajas, con el respeto y garan-

tías de que es forzoso rodear el derecho de propiedad. La Comision opina, sin embargo, que no debe rehuirse el exámen que reclama este asunto, y sin entrar en detalles que compete al Gobierno estudiar, indicará, de un modo sucinto, las bases de lo que, en su juicio, debe hacerse.

El principal inconveniente que ofrece la ley actual dimana de la facilidad que presenta para dilatar y entorpecer la marcha de los expedientes, llegando esto á tal punto, que en la mayor parte de los casos las compañías han tenido que abonar por los terrenos un valor mucho más elevado que el que les corresponderia por una justa tasacion, como único medio de dar fin á ciertas oposiciones, con frecuencia injustamente suscitadas; resultando que, si bien á expensas de sus legítimos intereses han zanjado ciertas dificultades de este género, aminorando los graves perjuicios que supone la paralización de las obras, no se han evitado con eso los ya ocasionados por las detenciones sufridas. Parece natural que, siendo en primer término dependiente el mal que se toca, de las dilaciones que permite el reglamento para la ejecucion de la ley, y que pueden aprovechar, en contra de las compañías, el propietario ó la autoridad que procedan engañados ó de mala fe, deberia revisarse dicho reglamento para corregir tales defectos, y no es dudoso que un estudio detenido permitirá introducir reformas, que, sin dañar en lo más mínimo al sagrado principio de la propiedad, permitan dar cima á los expedientes en plazos reducidos. Para conseguir este resultado, bastaria modificar puntos de detalle; hay, sin embargo, otros que afectan más al fondo de la ley, y que, en concepto de la Comision, deben ser objeto del exámen del Gobierno.

Inconvenientes
de
la legislacion actual.

Entre las soluciones propuestas para conseguir el fin que se discute, merece llamar la atencion la que parte de la idea de hacer las tasaciones de los terrenos ocupados á perpetuidad, tomando por base el amillaramiento. No se desconocen algunos de los inconvenientes que esto ofreceria, entre ellos la desigualdad con que están hechas actualmente las valoraciones, la gran ocultacion de riqueza que existe, los cambios á que se halla sujeto el precio de los terrenos, aun suponiendo que el amillaramiento esté hecho con el auxilio de un buen catastro, y otros que pudieran enumerarse; pero dominando estos obstáculos, se presentan las ventajas de la justicia del principio en que se fundaria la tasacion, y de la expedicion y brevedad que permitiria en los trámites que preceden á la ocupacion de los terrenos. Además, no sería difícil demostrar que casi todos los hechos que se aducen para combatir este sistema, dejarian de existir, ó al ménos perderian muchos de sus inconvenientes, por consecuencia de la adopcion de esta medida. No hay, por otra parte, en tal idea nada nuevo, ni que exija más amplia justificacion, puesto que ya se encuentra admitida entre nosotros, y ha sido aplicada en la ley de

Discusion
del principio
de adoptar por base
de las
expropiaciones,
el amillaramiento.

aguas, promulgada en 3 de Agosto del año último, donde se establece que el valor del terreno ocupado á perpetuidad se graduará por el amillaramiento, aumentado en un 50 por 100. Si, con arreglo á lo que aquí se indica, se considerase oportuno hacer extensivo esto mismo á las servidumbres por causa de los ferro-carriles, la Comision cree que deberia modificarse algun tanto lo que dispone la ley de aguas, aumentando solamente á la tasacion hecha por el amillaramiento, un 20 por 100 del valor resultante para los terrenos, fundándose en que así como en el primer caso los beneficios de la ocupacion no han de reportar, en general, utilidad alguna al dueño del predio sirviente, en el de un camino de hierro las ventajas alcanzan á todos los propietarios de la comarca que cruce la línea, no pareciendo, por lo tanto, injusto que se tenga esto en cuenta al apreciar el valor que en definitiva pierde el propietario, y que debe remunerársele.

Otras modificaciones
que reclama
la legislacion.

El principio asentado y defendido en las anteriores líneas no puede evitar que en los expedientes intervengan los peritos para la tasacion de los daños y perjuicios que resulten de la ocupacion, así temporal como perpétua, por ser éstos esencialmente variables, y no existir medio de tenerlos en cuenta *a priori*, ni aun aproximadamente. Habiendo, pues, reconocido, al empezar á tratar de esta materia, que el inconveniente más grave proviene de las dilaciones á que se presta la ley, resulta que, sin perjuicio de aceptar la base indicada, deberia modificarse aquella, fijando plazos suficientes, pero siempre breves, para los diversos trámites que exige la expropiacion, sobre todo para los que notoriamente necesitan muy poco tiempo, ó pueden agruparse y hacerse simultáneamente con otros. No se entrará en este exámen, limitándose á indicar, en resumen, que si de cualquier modo y dentro de las condiciones actuales, se cree posible abreviar mucho el tiempo que exigen los expedientes; de adoptarse la base propuesta para la tasacion de los terrenos ocupados á perpetuidad, se simplifican de tal modo las dificultades, que, sin aminorar en lo más mínimo las garantías del propietario, se podrá conseguir salvar por completo todos los inconvenientes é injusticias que, como se dijo al principio, nacen del sistema actual, segun demuestran numerosos hechos.

Ejecucion
para una sola via.

En este punto no podia ser dudoso el parecer de la Comision. Si bien no hay medio de fijar con exactitud la importancia y condiciones del movimiento, en las zonas que han de cruzar los ferro-carriles de interés general que aun se construyan, puede determinarse para el mismo un límite superior, contra el que no quepa objecion alguna, toda vez que además de varias consideraciones de bastante fuerza, deducidas de la estadística, aunque incompleta, de nuestro país, podrian presentarse en su apoyo los resultados que ofrecen los ferro-carriles explotados, y á este tráfico máximo no es difícil

aplicarle un cálculo riguroso, que demuestre que para el movimiento que supone bastaría la potencia de transporte que da un camino de una vía única. No se entrará en este detalle, que la Comisión ha apreciado en todo su valor, y que por sí solo demostraría la conveniencia de lo que se indica. Independientemente de consideraciones teóricas, exento de toda falsa apreciación, y concluyente por su propia esencia, se presenta el hecho de que en Alemania se estén explotando con una sola vía líneas que dan un producto kilométrico de 57.000 francos, y esto sin perjuicio alguno para el buen servicio público, y el que suceda lo propio en Francia con otras que producen de 40 á 50.000 francos por kilómetro. Se podrá decir que no está demostrado que en alguna línea española los ingresos no hayan de exceder de estas cantidades: no se niega que en algún corto trayecto el movimiento llegue á ser tan grande, que en efecto convenga adoptar la doble vía; por eso la Comisión, como se observará, se ha limitado en estas conclusiones á los ferro-carriles de interés general, aunque, sin embargo, opina que no habría inconveniente en generalizar lo que dice á todos los que en lo sucesivo se construyan en España. Bastaría para adquirir esta idea fijarse en el producto kilométrico actual de nuestras líneas, el cual, según la triste convicción que resulta del conjunto de las consideraciones que encierra esta Memoria, no ha de variar, en mucho tiempo, de un modo tan radical que destruya los argumentos en que se funda el anterior aserto.

La adopción de una sola vía, entiende esta Comisión que debe aplicarse para todo lo referente á la expropiación, explanación y obras de arte. No excluye de éstas los túneles, sea cualquiera su importancia, pues comprende que no siendo indispensable la mayor anchura en un plazo indeterminado, pero de hecho muy largo, no habría utilidad ninguna en aumentar considerablemente el capital de establecimiento, hasta el punto de que al tratar de aprovechar la doble vía, caso improbable, pero al fin posible, resultase que había costado mucho más que hacerla de nuevo. Esto mismo se aplica á los grandes viaductos y demás obras especiales; pero al emitir tan terminante conclusión, no se pretende negar que por excepción convenga construir alguna de estas obras ó un trozo de camino con doble vía; por lo tanto, si al hacer un estudio se demostrase que no le son aplicables las consideraciones que acaban de apuntarse, el Gobierno, oyendo á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, podría acordarlo así. Como, aunque es difícil, pudiera presentarse este caso, la Comisión ha creído de su deber llamar sobre él la atención.

Muy poco se dirá sobre este asunto de interesantísimo tratándose de hacer un nuevo plan, pero casi prejuzgado al ocuparse en completar una red existente.

Ancho de la vía.

Conveniencia de no variar para las nuevas líneas, el ancho de vía adoptado.

Adoptado felizmente para nuestras líneas, el ancho uniforme de 1^m,67 entre los bordes interiores de las barras-carriles, no pueden las consideraciones de economía que la reduccion sería capaz de producir, aconsejar de ningún modo que se varíe para las que han de formar parte del plan, como vías de interés general. Debiendo muchas de las que se proponen suplir ventajosamente á las actuales para ciertas comunicaciones directas, como las internacionales é intermarinas; destinadas otras á ligar las grandes secciones de la red, y en general, en uno y otro caso, combinando con las nuevas, trozos de las ya construidas, es visible que su aislamiento del conjunto, las dificultades de los enlaces y del trasbordo de las mercancías, reducirían su utilidad hasta un punto desproporcionado con lo que supone la economía que por este medio se obtuviese.

Casos especiales en que podría reducirse la anchura de la vía.

No sería lo mismo si se tratase de establecer una red parcial para el servicio de una pequeña zona, ó un ramal afluente á las líneas principales, y en los que, por la naturaleza especial del tráfico, no ocasionase un gran inconveniente el trasbordo en el enlace. En estos casos particulares deberá discutirse ámpliamente si es útil la reduccion; pero como no hay medio de prever todas las circunstancias que podrán presentarse, la Comision se limitará á aconsejar la mayor reserva y el más detenido estudio ántes de aceptar una innovacion que, al lado de sus ventajas, ofrece tan notorios inconvenientes, insistiendo una vez más en su opinion, de que deben construirse con el ancho admitido todas las líneas que se incluyen en el plan que se propone.

Pendientes y curvas.

En España se ha fijado como límite oficial para las pendientes de los caminos de hierro el 1 por 100. De acuerdo, sin embargo, con el Gobierno, se ha pasado de dicho límite en algunos casos, de modo que apenas hay línea importante en que no se encuentren trozos que tienen por lo ménos 0,015 de pendiente.

Posibilidad de pasar, sin grave inconveniente, del límite de pendientes fijado para España.

No se han hecho patentes, sin embargo, los inconvenientes de estas diversas condiciones, pues con ellas es posible una explotacion regular, y lo demuestran, aun en mayor escala que lo que sucede en nuestro país, los numerosos ejemplos que nos ofrecen los ferro-carriles del extranjero, en que se hallan en servicio y con buen éxito líneas con pendientes de 35 y 40 milésimas. Dado el impulso en este sentido, y convencidos los Ingenieros de que hay medios de aminorar los perjuicios de este aumento, que casi se traducen por completo en mayor gasto de traccion, cuando se toman todas las precauciones necesarias para evitar los de otro género, se ha vislumbrado la posibilidad de elevar aun mucho el límite de las inclinaciones admisibles, puesto que la economía en el establecimiento puede destruir, dejando aun crecido beneficio, los mayores gastos de la explotacion. De aquí los ensayos que se hacen hasta con 70 milésimas de pendiente por metro.

Resulta, pues, demostrada la posibilidad de destruir la traba impuesta hoy á los ferro-carriles bajo este concepto, obteniendo la ventaja de una economía en la construccion, que en determinados casos será muy considerable, si bien, en cambio, se sufrirá el perjuicio de un aumento en los gastos de explotacion. Este último puede aminorarse, adoptando un material conveniente y el sistema de trasporte más adecuado á las condiciones del camino, combinados con la disminucion de la velocidad hasta el punto que lo permitan la naturaleza y la magnitud del tráfico, de modo que en definitiva se llegue á un beneficio real.

La modificacion que se aconseja es tanto más necesaria, cuanto que las condiciones topográficas de nuestro suelo son sumamente variables, y aunque quebrado ó montuoso en su mayor parte, ofrece en algunas comarcas zonas abiertas y con ligera inclinacion respecto al horizonte.

Iniciativa y latitud que puede dejarse á las Compañías en la cuestion de pendientes.

Sería, pues, un absurdo, á la altura que se halla hoy la ciencia, admitir un límite de pendiente para circunstancias tan diversas. Al paso que para salvar regiones montañosas, y esto es lo que sucederá con más frecuencia, deberá dejarse la mayor latitud, no convendrá, en general, permitir se haga uso de ella en terrenos llanos ó ligeramente ondulados.

No hay que detenerse ante la dificultad de prever los casos, y el modo y forma en que convendrá hacer uso en ellos de la latitud que se permita, bajo tales conceptos. Nadie más interesado que las mismas compañías en dar al problema la solucion económica más conveniente, siempre y cuando procedan de buena fe y deban sufrir las consecuencias de la explotacion, y es evidente que así sería si se adoptasen las reformas en la legislacion que en otro lugar se han indicado.

Aparte de lo que se ha expuesto, la intervencion que el Gobierno ha de tener en las concesiones, le permite estudiar si en lo que se proponga se oculta la idea de facilitar la ejecucion con la mira de rehuir luego las consecuencias. No puede ser ésta una dificultad para que se renuncie á las ventajas que, en muchos casos, podrian obtenerse y que en alto grado contribuirían á la ejecucion de nuevas líneas.

La Comision propone, por lo tanto, al Gobierno que no se fije límite para las pendientes, y que se admitan disminuciones en la velocidad, con arreglo á las circunstancias particulares de cada caso.

En cuanto á las curvas, del mismo modo que para las pendientes, y por una razon análoga, se ha fijado en España un límite, que es de 300 metros de radio como mínimo. No es difícil hacer ver, y se supone conocida, la facilidad y economía que introduciría en la construccion la admision de radios menores. Esta economía, sin embargo, aunque grande, no es tanta, en general, como la que produciría el aumento de las pendientes, y en cambio, las

Ventajas é inconvenientes que provienen de la disminucion del radio de las curvas en los ferro-carriles.

dificultades y peligros á que daria lugar la explotacion son mayores. Así como los inconvenientes del aumento de pendientes se corrigen ó aminoran por medio de máquinas especiales y los demás recursos ántes indicados, así tambien los que provienen de las curvas pueden reducirse empleando un material especial, y disminuyendo la velocidad, aparte de otros medios auxiliares y bien sabidos, como por ejemplo, la elevacion de las barras-carri-les exteriores respecto á las interiores. Conocidas como son las causas de los inconvenientes que ofrecen, no es dudoso que la ciencia conseguirá reducirlos hasta hacer desaparecer el peligro que acompaña á las curvas de radio muy pequeño, y que el aumento de gastos representado por el exceso de traccion y de desgaste sea el minimo posible. Pero por hoy, sin negar la eficacia de los medios propuestos y empleados, y aun teniendo á la vista los ejemplos de los ferro-carriles extranjeros, en que con material articulado y disminucion de velocidad, y á veces con sólo esta única circunstancia y máquinas comunes de pequeña longitud, se salvan curvas de ménos de 100 metros de radio, no cree prudente la Comision aconsejar al Gobierno que haga grandes concesiones en este sentido.

La cuestion de economía en el ferro-carril podrá resolverse en muchos casos satisfactoriamente, es decir, que se conseguirá, lo mismo que se ha dicho al tratar de las pendientes, que el ahorro en el gasto de establecimiento debido á la latitud concedida por este concepto, supere al aumento de gastos de explotacion, procedente de la misma causa, resultando además como ventaja principal, lo que esto contribuiria á facilitar la construccion de nuevas vias; pero no debe nunca perderse de vista que la economía se habrá conseguido, en gran parte, á expensas de falta de seguridad en el tránsito, y además los inconvenientes que tiene el fundar ésta, casi exclusivamente, en la disminucion de velocidad.

Consecuencias finales de la discusion sobre el radio de las curvas.

Por lo tanto, y como resúmen de lo expuesto, se cree que, por regla general, para los ferro-carriles destinados al servicio de viajeros no deberá admitirse una disminucion en el radio mínimo de las curvas, superior á 50 metros. Sólo en ramales de pequeña frecuentacion, en que se puede aminorar sin inconveniente la velocidad, sobre todo si hay la certeza de que no se falte á las prescripciones establecidas sobre este punto, podrán admitirse reducciones mayores, pero siempre procediendo en este particular con una gran prudencia.

Indicacion de otras soluciones empleadas para facilitar la ejecucion de los ferro-carriles.

Otros medios se han empleado con buen éxito, á los que no habrá inconveniente en acudir cuando las circunstancias lo aconsejen, y desde luego con preferencia á la disminucion del radio de las curvas. Tales son, por ejemplo, los puntos de retroceso, que permiten salvar grandes desniveles. Tienen, es cierto, inconvenientes que no es éste el lugar de discutir; pero se hallan

exentos de peligro para el viajero, y habrá de seguro muchos casos en los cuales una pérdida de tiempo de diez, veinte ó treinta minutos no será un elemento que influya desfavorablemente, al ménos en gran escala, en el resultado de la explotacion y buen servicio del camino, y sin embargo, permita conseguir una extraordinaria economía en la construccion.

No se juzga necesario detenerse en detalles acerca de otras cuestiones esencialmente técnicas, ligadas con las que preceden. Lo expuesto bastará para hacer comprender las ideas generales que la Comision tiene sobre estos puntos, habiendo indicado además, de un modo preciso, su opinion sobre los dos más esenciales, las pendientes y curvas que pueden tomarse como límites.

Dentro del plan que se va desarrollando en este capítulo, entra el tratar de hacer tender todos los elementos que influyen en la construccion y explotacion de las vias férreas hácia un fin determinado; obtener la más severa economía en la construccion y explotacion, sin perjuicio del buen servicio: con este criterio deben, pues, hacerse las estaciones. Poca innovacion resultará, en verdad, respecto á las actuales, para las que puedan ejecutarse en lo sucesivo, porque, á diferencia de lo que sucede en otros países, en España sólo por excepcion se encuentran edificios importantes construidos con este objeto. No habrá más que seguir la senda ya establecida, cuidando solamente de no llevar tan léjos la economía, que pueda redundar en daño de la explotacion. Esto seria tanto más injustificable, cuanto que aun suponiendo todas las estaciones espaciosas y hechas con esmero en la decoracion y hasta con lujo, el exceso de gastos que ocasionan, influye muy poco en el coste total kilométrico.

Estaciones.

No se va á tratar de esta materia con toda generalidad: el exámen de la Comision se limitará á algunos puntos que considera más esenciales, y que además dependen en su planteamiento de la gestion del Gobierno. En la segunda parte de este capítulo se tocarán otras cuestiones no ménos importantes, pero dependientes en su mayoría, como todas las demás que allí se tocarán, de la accion de las empresas.

Explotacion.

Vienen indicándose en lo que precede, las soluciones que, en concepto de la Comision, contribuirán á facilitar la realizacion y fácil sostenimiento de nuevas vias férreas, mediante la economía que puede obtenerse en la construccion. Este es, seguramente, el elemento principal de un buen resultado, pero mucho tambien puede coadyuvar á alcanzarlo, cuanto tienda á rebajar los gastos permanentes, que lleva consigo el servicio de las líneas. Para justificacion previa de lo que se indicará, puede recordarse que, á juicio de la Comision, en un país donde con pequeña actividad comercial se quieren disfrutar los beneficios de los ferro-carriles, es indispensable no ser exigen-

tes en las condiciones que á ellos se impongan. En mayor ó menor escala, y de un modo variable, no sólo de línea á línea, sino tambien en una misma, de período en período de tiempo, conviene que el Gobierno conceda una latitud prudencial á las empresas sobre las diversas cuestiones que se irán enunciando.

Latitud que debe admitirse en la velocidad reglamentaria de los trenes.

No cree la Comision que sea justo ni conveniente exigir condiciones de velocidad para las líneas, ajustadas á una pauta fija ó muy poco variable, cuando es evidente que en ellas puede crear el tráfico condiciones esencialmente distintas. Línea habrá, por ejemplo, donde el movimiento de numerosos viajeros, y más aun el carácter de la misma via, exijan trenes expresos, que la recorran con velocidad superior á la que se emplea en España, y ante una necesidad de este género, bien reconocida, se comprende que se subordinen muchas exigencias del restante servicio; pero injusto y perjudicial en extremo seria que tomando por regla general la excepcion, se quisiese que los otros ferro-carriles prestasen un servicio análogo, con todas las condiciones que esto supone de material especial, y quizá de más numeroso personal. Léjos de eso, se opina que donde baste una velocidad reducida, y no sean patentes las ventajas de aumentarla, se acepte de hecho un servicio ménos perfecto, sujetando á él hasta la conduccion de la correspondencia pública, lo cual, siendo económico en general, lo sería mucho más adoptando lo que en otro lugar se indica respecto á dar latitud para las pendientes. Lo que se propone en definitiva es, que en éste, como en otros puntos, tanto para los ferro-carriles actuales, como para los que se puedan construir, se admitan ciertas condiciones, que, sin desnaturalizar su objeto, correspondan al estado real de nuestra riqueza y movimiento comercial. No se tema por eso tener que combatir exigencias injustas ó excesivas, pues además de que el Gobierno tiene en su mano el anularlas si se presentasen, no es presumible que las compañías las promuevan en contra de sus propios intereses. La reduccion de velocidad será, en efecto, oportuna en algunos casos, pero de hecho no habrá empresa que la intente, cuando de ella pueda provenir, en otros muchos, una reduccion considerable en el tráfico, sin notoria economía. Si, por el contrario, con objeto de promoverla, se tratase de aumentarla para determinados trenes, el Gobierno podrá acceder ú oponerse á ello, tenidas en cuenta las condiciones del camino, y por tanto, el riesgo que de aquí pudiese nacer.

Reduccion, en ciertos casos, de trenes, y supresion del servicio de noche.

Más notoria es la ventaja que podrá reportar á ciertos ferro-carriles, bajo el punto de vista de la economía en la explotacion, llevar el mismo criterio que ántes se ha indicado, á la reduccion del número de trenes, haciendo además el servicio solamente de dia. En un camino de escaso movimiento, parece natural que la reduccion en el personal y en los demás gastos que esto

trae consigo, pueda influir favorablemente en el resultado de la explotacion, sobre todo si por medidas de otra naturaleza, que se indicarán oportunamente, se fomenta el movimiento de modo que destruya la influencia perjudicial que estas condiciones pudieran producir. No se debe olvidar, por otra parte, que la Comision aconseja estas medidas de un modo general; que su aplicacion debe ser, en todos los casos, fruto de un estudio muy detenido, y que por su naturaleza se prestan bien á modificarse, segun lo fuesen exigiendo nuevas necesidades, ó los resultados de la experiencia.

Lo dicho respecto á velocidad en la marcha de los trenes, número de éstos, supresion del servicio de noche y disminucion de personal, habrá hecho comprender el espíritu que guia á la Comision al proponer estas medidas, no exigiendo nuevas explicaciones para otros puntos de detalle. Sólo se añadirá que en ningun caso las concesiones que se cree posible hacer, deberán ampliarse hasta introducir perturbacion en el servicio; léjos de eso, el Gobierno, atendiendo á los altos intereses que le están encomendados, se halla obligado á coadyuvar á la seguridad y regularidad en el tráfico, aumentando, hasta donde sea dable, las garantías que la legislacion actual ofrece para estos indispensables elementos del mismo.

Por desgracia, mucho pudiera decirse, y con completa justicia, sobre lo mal y descuidadamente que se hace, en general, el transporte de las mercancías. Las pérdidas, las averías, los retrasos y la incertidumbre en la época de la llegada de las mismas, son las circunstancias que resaltan en este servicio, y no debe extrañarse que influyan como uno de los elementos perjudiciales que impiden su desarrollo.

Irregularidades en el
transporte de mer-
cancías.

Otro punto que la Comision no cree deber pasar en silencio, es el de los gastos de inspeccion de las líneas, por los que las compañías tienen ahora el deber de pagar una cierta cantidad. En concepto de la misma, hay razones suficientes para no continuar con este sistema. Se echa de ver, en primer lugar, que aun cuando en algun tanto parezca justo y motivado, no se halla en armonía con lo que sucede en algunos servicios de la Administracion, no reporta una gran utilidad, y da un argumento que con facilidad pudieran invocar las empresas en apoyo de pretensiones infundadas.

Gastos de inspec-
cion de los cami-
nos de hierro.

Tratándose de aliviar en lo posible su situacion económica, no se encuentra inconveniente en que se les dispense de este gravámen, lo que, en concepto de la Comision, puede hacerse con muy pequeño aumento de gastos.

Conveniencia de exi-
mir á las Compa-
ñías del abono de
gastos de inspec-
cion.

En la actualidad cuesta al Estado este servicio unos 500.000 escudos anuales, de los cuales abonan las compañías una mitad próximamente. No es necesario que al relevarlas de esta carga, pase la misma á gravar el presupuesto general, toda vez que hay medio de introducir economías de consideracion en esta parte, aun montando la inspeccion con bastante lujo, siempre y cuan-

do se acepten en el fondo de su organizacion las reformas que pueden y deben hacerse.

Defectos que se notan en la organizacion actual de las inspecciones.

En efecto, es completamente evidente que á nada conduciria tener un personal numeroso y perfectamente reglamentado, de tal modo, que ni la más pequeña falta de servicio dejase de llegar á conocimiento de los jefes superiores del mismo en sus diversos ramos, si despues de haber recorrido una inmensa cadena, la falta quedase sin correctivo una y otra vez, funcionando siempre la complicada máquina con una perfecta regularidad, pero á la vez con un resultado completamente nulo. Si á estas condiciones se agregasen defectos de detalle, tales como trámites inútiles, falta de oportunidad en el conocimiento de las infracciones de los reglamentos, y otras muchas que pudieran suponerse, es evidente que se habria conseguido, en última análisis, producir un gasto considerable, sin ventajas de ninguna especie. No se pretende decir que esto suceda exactamente en el servicio de inspeccion de los ferro-carriles, pero importa dejar bien sentado que pudiera hallarse establecido bajo un pié perfecto, y dar resultados nulos, si las noticias, quejas ó informes de los subalternos no eran atendidas y remediadas con oportunidad y energía, por quien pudiera y debiera hacerlo. Hay aun más : la primera hipótesis no es admisible, si en la Superioridad no encuentran eco las gestiones de los inferiores, aserto que no necesita demostracion. Por tanto, conviene, al juzgar los resultados de este servicio, en el que se han notado á veces sensibles faltas, abarcar la influencia de los dos extremos indicados, no siendo dudoso para la Comision que si tal exámen se hiciese para los incidentes ocurridos hasta ahora, se llegaria á probar que, lo mismo en las épocas en que la inspeccion se verificaba por un personal muy escaso, como actualmente, en que cuenta con todos los elementos necesarios para llegar á los más pequeños detalles del servicio, no influia en las faltas y su repeticion la carencia de noticias sobre su existencia, sino el no corregirlas oportunamente dentro de los reglamentos y atribuciones de la Superioridad. Si, pues, el mal es éste, y aumentando ruedas al ya complicado mecanismo, no se habia de conseguir, y esto es bien claro, que funcionase mejor; si á la vez es notorio que las correcciones oportunamente aplicadas son las únicas capaces de remediar los males donde existan, y que para conocerlos ha bastado y bastará siempre ménos personal, indicado tiene el camino el Gobierno, y con él la solucion de lo que propone esta Comision, que es, eximir á las compañías del abono de esos gastos, sin gravar más el erario público.

Carácter de las modificaciones que pueden adoptarse en este servicio.

Dése á las inspecciones el carácter que deben tener; redúzcase su servicio á lo que reclama su naturaleza, no obligándolas á ser auxiliares de las empresas en los actos del mismo, sino, por el contrario, eximiéndolas, como puede hacerse, de mil pequeños detalles; corrijanse con mano firme las infrac-

ciones que ésta y aquellas cometan, y no es dudoso que la economía será el menor y más insignificante de los beneficios que bien pronto se toquen. Es una cuestión tan obvia y patente, que la Comisión cree de todo punto ocioso desarrollar más estas consideraciones.

En la serie de medidas que al formar el plan se tuvieron presentes, figuraba también como digna de llamar la atención, la supresión del impuesto del 10 por 100 sobre el producto de viajeros, contando con aconsejarla en su día al Gobierno. Este punto lo ha resuelto el Real decreto de 29 de Diciembre de 1866, por el que se cede dicho impuesto á favor de las compañías, para que lo apliquen al pago de los intereses y amortización de los valores creados ó que se creen en lo sucesivo, para atender á las necesidades de las mismas empresas. Tal y como se ha planteado, difiere esencialmente de lo que la Comisión hubiera propuesto. En interés de las Compañías y del desarrollo de esta industria, se cree necesaria, como luego se expondrá más ampliamente, una rebaja en las tarifas de transportes, y no es seguramente el modo de conseguirla variar la inversión de dicha cantidad, pero conservarla pensando sobre el tráfico y ejerciendo en el mismo una sensible influencia, contraria á lo que se desea. No están encaminadas estas razones, tanto á combatir la medida, como á llamar la atención sobre este particular, para el día en que el Gobierno se proponga introducir reformas en el sentido á que tienden todas las que aquí se indican.

Consideraciones
acerca
de la supresión
del impuesto
del 10 por 100
sobre el producto
de viajeros.

Finalmente, se dirá, aun cuando sólo sea de paso, que en el seno de la Comisión se ha manifestado la conveniencia de proponer que se adopte una pequeña reforma en el material móvil de nuestras líneas, reducida á emplear ventanillas con cristales en los coches de tercera clase para viajeros. Es una mejora que reclama la humanidad, y contra la que no puede objetarse el inconveniente de un crecido gasto. Poco importa que en el extranjero se empleen en ciertas líneas coches aun peor acondicionados; pues esto debiera ser un nuevo motivo para anticiparse á lo que allí al fin se ha de adoptar, abandonando un sistema exclusivamente fundado en la mira mezquina de impedir un pequeño aumento de viajeros en tercera clase, con perjuicio del número de los de segunda.

Mejoras
en algunos detalles
del material móvil.

ARTÍCULO SEGUNDO.

MODIFICACIONES QUE DEPENDEN PRINCIPALMENTE DE LAS COMPAÑÍAS.

Fusion
de las Compañías.

Consideraciones
generales
sobre este particular.

La agrupacion de las líneas de ferro-carriles en grandes redes, administradas cada una por una compañía, se ha preconizado tanto, y se han fundado en ella esperanzas tan lisonjeras, que la Comision no puede ménos de manifestar su opinion sobre esta materia, y la manera con que la ha tenido en cuenta al proponer las líneas del plan. El Gobierno participa, al parecer, en España, de las mismas ideas favorables á las fusiones, como lo hace comprender el Real decreto, ya citado, de 29 de Diciembre último, en el que se propone coadyuvar á este objeto por los medios que estén á su alcance; nueva razon, y por si sola suficiente, para que se dediquen algunos renglones á este asunto.

Se ha creido inútil entrar á discutir, bajo un punto de vista general, si la agrupacion de las líneas era siempre conveniente en el concepto de ofrecer ventajas al país y á las empresas, porque se juzga que no es el problema susceptible de resolverse, mediante á que las grandes agrupaciones introducen en la explotacion elementos, favorables unos, y otros por el contrario desfavorables, los cuales son siempre vagos, indeterminados en muchos casos, y sobre todo esencialmente variables, con las condiciones del país y de las líneas que se trate de reunir. Todo lo más que parece posible es llegar á fijar ciertos límites aproximados, que separen las agrupaciones notoriamente perjudiciales de otras admisibles, dentro de los cuales podrán hacerse comparaciones que pongan en camino para acercarse á lo mejor, pero siempre, como se ha dicho, con vaguedad, y teniendo en cuenta que lo conveniente para una nacion ó para una zona cualquiera, quizá no lo sea para otra. Como ejemplo y aclaracion de estas ideas, se puede considerar la red francesa, cuya longitud es próximamente triple que la de la nuestra, y que, como es sabido, se halla dividida entre seis compañías. La Comision cree imposible demostrar, de un modo concluyente, que esta agrupacion sea la mejor, ó que en caso de variarla, debiera adoptarse la administracion por una sola empresa, por dos ó por diez; lo que desde luego se comprende, es que los inconvenientes inherentes á la acumulacion de líneas superarían con mucho á las ventajas, pasada una longitud que para Francia quizá no fuese difícil fijar. Por el contrario, no sería extraño que partiendo de otro orden de consideraciones, que no es éste el lugar de examinar, hubiese quien creyera conveniente llegar á una division mucho mayor de la que existe.

La Comision está tan distante de los que ven sólo ventajas en el agrupamiento, como de los que pretenden aislar la administracion de cada línea. Al empezar á tratar de este punto, se manifestó que la fusion, si bien tiene en su favor ciertas consideraciones, otras le son desfavorables, como se va á indicar. Se miran como ventajas de la agrupacion en grandes redes, la reduccion que permite en los gastos generales, la cual puede ser considerable en países donde se haya seguido el sistema que en España; el evitar molestias á los viajeros por los numerosos cambios de tren; el aminorar las irregularidades y retrasos en el servicio de mercancías, y la rivalidad funesta que á veces surge entre las empresas, y que contribuye, con los últimos inconvenientes apuntados, á alejar el tráfico, y lo que es más fácil aun, á impedir que nazca y se desarrolle donde hay pequeños elementos para el mismo, y necesita, por consiguiente, estímulo para sus primeros pasos, más bien que obstáculos, que por insignificantes que parezcan, son capaces de anularlo.

Ventajas
é inconvenientes
de las
fusiones de las líneas
en general.

Al lado de estas ventajas, que suponen otros tantos inconvenientes en el sistema de division de las redes, pueden presentarse consideraciones favorables para el fraccionamiento, á la vez que perjudiciales para la fusion. La vigilancia de los centros superiores de cada pequeña red se hace sentir directa y eficaz sobre todos los puntos y detalles del servicio. La economía que esto supone, puede llegar hasta compensar el aumento de gastos que originaria el mayor número de centros independientes, los cuales no es forzoso montar bajo el pié que lo están en España. La prontitud y brevedad con que se tiene noticia de los defectos del servicio, hace más pronta, y por lo tanto más oportuna y fructuosa, su represion, nueva ventaja, que es imposible desconocer; por último, pudiera citarse, entre otras, la de apropiar mejor todas las condiciones de la explotacion á las circunstancias especiales de cada zona, contando con los elementos de conocerlas mejor y de no introducir por esto la confusion y falta de regularidad que reportaria tal sistema aplicado á grandes redes.

Fundándose en tales consideraciones, se dijo que para cada caso particular deberia estudiarse la influencia de estos elementos opuestos, para fijar los límites de las distribuciones perjudiciales, no habiendo medio de hacer este exámen de un modo general. La Comision ha tratado de apreciar hasta donde ha podido, cuál era, bajo este concepto, la situacion de la red española, y habiendo llegado á deducir que no es la distribucion actual la más conveniente, cuenta ya con la ventaja que deberá producir la nueva agrupacion, y es un elemento favorable, que ha tenido en cuenta al proponer nuevas líneas, por más que no le dé una importancia exagerada y tal como muchos le atribuyen. No puede ménos de apreciar la fusion que el Gobierno aconseja á las compañías como una economía, toda vez que en España, por desgracia,

Aplicacion
de
las consideraciones
que preceden
á la red española.

preponderan las razones contrarias á la division. Las veinte y dos compañías, que se reparten nuestra exigua red suponen gastos elevados en los centros superiores, no siendo tampoco escasos los inconvenientes que esta subdivision ocasiona al tráfico, y las rivalidades perjudiciales al país y á ellas mismas, que estas condiciones engendran. Este estado es de los que la Comision califica de notoriamente desfavorables, pero no se olviden el Gobierno y las compañías al promover la fusion por las ventajas que éstas han de encontrar en el servicio y las que el primero ofrece á las segundas, que pasado un límite prudencial y no muy elevado, sobre todo para las líneas que tengan una zona de actividad propia, podrian nacer del agrupamiento los inconvenientes expuestos, á los que se debe atender, no ménos que á los beneficios.

Tarifas.

Entre las várias medidas que pueden contribuir poderosamente á mejorar las condiciones económicas de nuestros caminos de hierro, debe fijar la atencion, y en efecto ha merecido detenido exámen de la Comision, la referente á las tarifas.

Influencia favorable
que
ejerceria la rebaja
de tarifas de
trasportes.
Discusion general.

La influencia que sería capaz de ejercer una reforma radical en este sentido se cree suficiente, no sólo para producir mayores rendimientos á las compañías, contribuyendo á sacarlas de su precario estado, sino tambien para servir de base á un rápido y notorio desenvolvimiento de la riqueza pública, como consecuencia del gran aumento del tráfico.

La Comision no ignora que entre las personas llamadas, precisamente por su posicion al frente de las empresas, á desarrollar estas ideas y á conducir las á su planteamiento, dominan principios diametralmente opuestos; pero basando sus apreciaciones en esta materia en cuanto puede darles sólido fundamento, no vacila en atacar tan erróneas y perjudiciales opiniones, que si son con evidencia insostenibles en sana teoria, más aun se hallan destruidas ante el testimonio inapelable de multitud de hechos.

Tres elementos se hallan intimamente ligados en esta cuestion: la rebaja de las tarifas, el aumento consiguiente del tráfico, y los gastos de traccion y otros que dependen del mismo. No hay duda, ni se cree que ninguna empresa niegue, que la modificacion de tarifas en este sentido produciria, como inmediata consecuencia, el aumento del número de viajeros y de toneladas de mercancías, en virtud del principio elemental y bien conocido de que la rebaja en el precio que cueste satisfacer las necesidades de la vida, de cualquier órden que sean, aumenta el número de las que del mismo se satisfacen. Lo único que podria ser cuestionable es, si el aumento compensaria la disminucion de ingresos nacida de la del precio del transporte, y á la vez el mayor gasto que éste originaria.

En rigor puede prescindirse del último elemento desfavorable: primero,

porque el incremento que supone es mucho más lento, despreciable casi, respecto á la ley de variacion de los ingresos para tráficos correspondientes, y por tanto, no hay duda ninguna de que el máximo de beneficio líquido coincidiría, bajo este concepto, con el de dicho aumento de gastos de traccion; y en segundo lugar, porque basta hojear la estadística de algunas de nuestras líneas para ver que en ellas la proporcion de plazas y de medios ofrecidos para el transporte de viajeros y de mercancías es muy grande relativamente á los aprovechados, resultando que si aumentase la frecuentacion, con igual coste ó muy poco más, podrian realizarse mayores rendimientos ó ingresos brutos. De esto se deduce que la ley general de aumento de consumo para rebaja en los precios, tiene mayor razon de ser en este caso particular. Volviendo, pues, al único argumento de alguna fuerza aparente, que es el que ántes se indicó en primer término, la Comision lo examinará, haciendo presente que no siendo fácil referirse en su razonamiento á las circunstancias que ofrecen todas las líneas, se limitará á consideraciones generales, suficientes, en su juicio, para el objeto, pero no de tanta fuerza como las que para algunos caminos pudieran hacerse fundándose en los datos que les pertenezcan.

Es natural pensar que las naciones que nos han precedido en la adopcion de los ferro-carriles, y que más impulso han dado á su construccion, habrán concluido por adoptar tarifas que, si bien no sean exactamente las que correspondan en la actualidad al mejor aprovechamiento de estas vias, se aproximen á ello; entendiéndose que al expresarse así, se trata, no de los tipos de estas tarifas, variables esencialmente en cada país y aun en cada red, sino de la relacion que guarden, hasta donde posible sea apreciarlas, con los elementos de riqueza y movimiento. Al comparar los precios adoptados en nuestro país con los de otros, mucho más ricos y florecientes, se echa de ver que no hay una diferencia considerable entre ellos, de modo que habiéndola en las respectivas riquezas, se debe decir que nuestras tarifas son desproporcionadas para las condiciones económicas actuales de España, ó que no es necesario atender de ningun modo á éstas, pudiéndose fijar aquellas empíricamente, y ser las mismas para un pueblo en que la actividad de los cambios se halle en su apogeo, que para el que dé los primeros pasos en esta senda, falto aun de muchos elementos de vida.

No parece sostenible tal idea, ni necesario entrar en largos detalles para rebatirla. Pudieran quizás ser precisos tratándose de una nacion que, á la vez de hallarse en el último caso indicado, se presentase exhausta de recursos, de tal manera, que reconociendo sí, que en ella las tarifas elevadas abrumaban al tráfico, se aceptase esto como un mal necesario, supuesto que al rebajarlas no habia que esperar del mismo sino un desarrollo lento y trabajoso; pero

Pruebas
que resultan
de la comparacion
general
con otros paises.

tal cosa, por fortuna, no puede decirse de España, ni aun en medio de nuestro atraso en este particular. En ella existen elementos numerosos en estado latente, el tráfico pugna por establecerse, y lo prueba la longitud excesiva en que compiten algunas carreteras con nuestros ferro-carriles, de modo que sólo falta el impulso que rompa el círculo en que aquel se mueve, no siendo sostenible que aquí la rebaja pudiera producir resultados distintos de los que ha ofrecido en todos los países que se hallaban en el caso del nuestro.

No cabe en términos generales de la cuestión precisar cuál sería el punto hasta el que debería llevarse esta rebaja; lo que se comprende es que no hay medio de sostener fundadamente que, á la par de tantas necesidades de cambios entre los pueblos como quedan por satisfacer, y de la extensa escala que aun puede recorrer nuestro tráfico, la combinacion actual satisfaga las necesidades del país y dé el máximo del beneficio líquido á las empresas.

Comparacion
de las
tarifas de transporte
de
los ferro-carriles
españoles
con las francesas.

Se ha partido de la base de que las tarifas vigentes son en España próximamente iguales á las de países de mayor riqueza. En efecto, la tarifa de viajeros es en general, por término medio, de 0,040 de escudo para la primera clase, 0,030 para segunda y 0,018 para la tercera. En Francia, dichos precios son respectivamente de 0,038 de escudo, 0,0285, y 0,0209; es decir, muy poco diferentes en una y otra nacion; y sin embargo, su riqueza se halla en la relacion de uno á cuatro próximamente. Para las mercancías los resultados son análogos, cosa todavía más incomprensible y perjudicial. En España se han adoptado los tipos de 0,065 de escudo por tonelada y por kilómetro para la primera clase, 0,055 para la segunda y 0,050 para la tercera, mientras en Francia son 0,0684, 0,0608 y 0,0532. Diríase que más bien se ha atendido á copiar lo adoptado en este país que á apropiarse nuestras tarifas á las condiciones de la nacion. Y no se citen, en contra de tal cargo, las rebajas considerables intentadas y planteadas en algunas líneas para ciertos artículos; las reformas parciales en este asunto no son suficientes en manera alguna, y no se debe juzgar de los resultados posibles por los que ellas puedan producir. El convencimiento sobre esta materia se abre un tardío paso, mientras bastaría fijarse en los datos apuntados respecto á las riquezas de Francia y España, y á los precios de sus tarifas, para comprender que las que rigen aquí ahogan el tráfico y matan hasta la esperanza de que se desenvuelva con la rapidez que podia hacerlo.

Resultados
ventajosos obtenidos
en los
países donde
se han planteado
las rebajas.

Por último, ocioso sería presentar nuevas razones cuando los hechos vienen con fuerza irresistible á comprobar la verdad de todo lo expuesto. Se citará á este efecto una vez más el vecino imperio, donde una rebaja de un 25 por 100 en las tarifas de mercancías ha elevado á más del doble el producto kilométrico de las mismas en el intervalo de unos diez años, pudiéndose decir lo propio respecto á Bélgica, segun demuestran las estadísticas última-

mente publicadas. No se negará que alguna parte pueda corresponder en este aumento al natural y progresivo desarrollo de la riqueza, que se hubiera manifestado aun sin la baja que han sufrido los precios; pero tampoco hay posibilidad de desconocer, ni la influencia de esta baja en el aumento del tráfico, ni, lo que es más importante, la parte que le es debida en el desarrollo general de la riqueza del país que ha acompañado á este aumento.

La Comision, al abogar una vez más por esta reforma, aconseja que se la acompañe de una gran regularidad en el servicio de los trasportes, elemento esencialísimo tambien para impulsar á éstos á un rápido crecimiento; no juzgando necesario insistir de nuevo en lo mucho que hay que corregir sobre este particular, como ya se dijo al tratar de las modificaciones que dependen principalmente del Gobierno.

Sobre este punto se harán sólo breves indicaciones, no estimando oportuno entrar en el fondo de la cuestion por consideraciones que son bien obvias. Cuantas personas hayan estudiado imparcialmente la organizacion de los caminos de hierro en España, habrán echado de ver el personal excesivo que ha compuesto los consejos de las compañías, personal en modo alguno motivado, ni por el servicio que prestan, ni por el estado próspero y desahogado de las empresas, que les permita sin inconveniente sufragar este verdadero lujo. Porque hay que tener presente que así por las retribuciones que disfrutaban los consejeros, como por la manera con que están montadas las oficinas, suponen estos centros un gasto, que parece tanto más crecido, cuanto que no se halla en relacion con el trabajo que se impone á aquellos. No era tampoco fácil que sucediese otra cosa, perteneciendo los individuos á dos naciones, de modo que el reunirse para tratar de cualquier asunto ofrece tales inconvenientes, que á veces es fácil trascurren dos ó tres años sin que esto tenga lugar. Desgraciadamente no son los únicos males que provienen de esta organizacion el costar muy caros los consejos y dar poco trabajo útil, sino que aun para la acertada solucion de los asuntos sometidos á su examen ofrece muchos inconvenientes. Uno de ellos, y de gran peso, es la falta de unidad, el criterio esencialmente distinto con que han de resolver muchas cuestiones, desaprovechando los momentos oportunos de establecer ciertas reformas, ó esterilizando las medidas útiles que puedan proponer algunos individuos de su seno. A esto tambien debe añadirse que, por ser muchos los que mandan, hay que atender á satisfacer exigencias numerosas, sobre todo en el nombramiento del personal de las compañías, ocasionándose así no pocos perjuicios.

Siendo además la mayor parte de los individuos de los consejos personajes políticos de todas opiniones, ejercen una influencia favorable en ocasiones para los intereses de las empresas, pero que da lugar en otras, á choques ó

Consejos de
Administracion.

Inconvenientes que
acompañan á su or-
ganizacion actual.

entorpecimientos indebidos; cosas ambas igualmente injustificadas. Para la Comision no es dudoso que el actual sistema es caro y perjudicial, y al establecer esta terminante conclusion, ha creido deber empezar por sentar ligeramente las razones en que la funda, independientes de la alta consideracion que le merecen los especiales conocimientos y particulares circunstancias de la generalidad de los individuos de los consejos.

Reformas
que
pudieran adoptarse.

En interés de las empresas, cree esta Comision que deberian, en la primera junta general que celebrasen, acordar que se redujese á cuatro ó cinco, todo lo más, el número de los consejeros para cada compañía, y aunque por regla general se comprenda que todo trabajo debe tener una remuneracion, sería un hecho tan honroso para los que lo propusiesen como justo en el fondo, que, por ahora é ínterin no mejorase el estado económico de estas sociedades, prestasen sus servicios gratuitamente, como demostracion de la sinceridad con que pronosticaron resultados muy favorables para el negocio, y á fin de evitar la anomalía de que precisamente sean los ménos perjudicados por las contrariedades forzosas ó eventuales de las empresas, los que en general las promovieron, ó arrastraron á ellas á los demás accionistas.

Para lo sucesivo pudiera adoptarse el que, en vez de disfrutar un sueldo fijo, tuvieran una parte en las utilidades del capital, despues de cubiertas todas las atenciones de las compañías.

Personal
de las Compañías.

Colocada ya la Comision en el terreno de proponer lealmente cuantas modificaciones crea oportunas en la organizacion de las vías férreas, se va á indicar con brevedad la idea que se deduce de la manera cómo las compañías han solido resolver la cuestion del personal destinado al servicio de las mismas. La modificacion que en este punto se consulta, depende de un modo exclusivo de las empresas, y tiene indudablemente menor importancia que las demás que han sido tratadas en este capítulo; circunstancias que, reunidas, hubieran hecho desistir de entrar en el asunto si á ello no impulsase un espíritu de equidad y justicia, y el convencimiento de que en su aplicacion se obtendrá un excelente resultado.

Para lo que se va á decir conviene dejar perfectamente sentado que la Comision es cosmopolita en el sentido industrial, y que, por consiguiente, veria con gusto que á nuestro país afluyesen hombres de ciencia y de arte en todos los ramos, en los cuales nuestros industriales y artistas tuviesen maestros de quien aprender, modelos dignos de imitar, y que difundiesen á la vez en él los conocimientos que puedan faltar ó se hallen atrasados, respecto á su altura en el resto de Europa; pero si encuentra solamente ventajas en lo indicado, tambien cree muy justo que para determinar las recompensas y condiciones con que presten sus servicios á las compañías, se prescinda de su cualidad de extranjeros en industrias como la de que se trata, y se atienda sólo al mérito

relativo de los que aspiren á desempeñar cargos en los caminos de hierro, sin dar preferencia á ninguna nacionalidad determinada. Es evidente que no puede haber entrado en el ánimo de la Comision imponer un veto, por otra parte imposible de sostener, sobre este detalle que se examina ; pero esto no obsta para que se aconseje á las empresas abandonar el sistema exclusivista que, durante algun tiempo, se ha seguido por algunas. Contra él reclama, en primer lugar, la justicia, y protesta la economía y el interés de las mismas compañías, siendo evidente que al cerrar la puerta, ó al ménos dificultar la entrada en este servicio, á los naturales del país, ó bien admitirlos con retribuciones mezquinas, respecto á las de los extranjeros, se sostienen odios y prevenciones inconvenientes, y lo que es peor, se consigue que el servicio se preste de mala voluntad, resultando, como es natural, caro y mal hecho. Si en un principio pudo justificarse algun tanto la preferencia que se ha hecho notar, es porque se encontraba fundada en la carencia entre nosotros de buenos operarios y de empleados prácticos en este ramo, siendo muy lógico que, con arreglo al principio que la Comision ha establecido como fundamento de sus opiniones en la materia, se remunerase más á los extranjeros y se estableciese en su favor dicha preferencia ; pero hoy sería completamente injusto seguirla dispensando sistemáticamente, supuesto que desde los primeros á los últimos empleados los hay tan aptos en nuestro país como en el extranjero, reuniendo aquí además condiciones de sobriedad y otras que los recomiendan eficazmente para muchos detalles del servicio que exigen las líneas.

CAPÍTULO QUINTO.

EXÁMEN DE OTRAS MEDIDAS DEPENDIENTES DEL GOBIERNO, QUE PUEDEN FACILITAR EL DESARROLLO DEL TRÁFICO Y LA EJECUCION DE NUEVAS LÍNEAS FÉRREAS.

El carácter de este capítulo, y más aun el de los siguientes, hasta la conclusion de esta Parte de la Memoria, es mucho más concreto que el de los anteriores, resultando, como consecuencia, un desequilibrio entre la extension de unos y otros, que pareceria aconsejar se reuniesen todos los que faltan, dándoles únicamente la importancia de artículos. Se ha preferido, sin embargo, sacrificar la cuestion de forma á la mayor claridad que produce el deslinde de cuestiones, que son esencialmente distintas, y de importancia grande para el objeto de que se trata. Hecha esta aclaracion, se pasará al exámen del asunto que sirve de epígrafe.

El pensamiento capital de la Comision sobre esta interesante materia se puede condensar clara y explícitamente en el siguiente principio: Existe una desproporcion considerable entre la longitud construida de ferro-carriles y la de carreteras y demás vias que pueden considerarse como afluentes á los primeros, siendo muy pequeña esta última con relacion á lo que deberia ser. Como consecuencia de lo expuesto, la alimentacion del tráfico en los caminos de hierro se hace de un modo imperfecto y trabajoso, y para no esterilizar, en gran parte, su fecunda accion, y darle el impulso que necesita, es forzoso dedicar una atencion especial á la ejecucion de las vias ordinarias de comunicacion.

La demostracion del aserto que antecede, y la indicacion de los medios que podrán emplearse para llegar al resultado apetecido, formarán el objeto de este capítulo; pero ántes conviene examinar una cuestion prévia, que se halla íntimamente ligada con la que se debate, y que pudiera prestarse á una interpretacion inexacta si no se fijasen bien las ideas sobre la misma.

Puesto que, en concepto de la Comision, hay gran conveniencia en dedicar los auxilios del Estado á ejecutar y promover la construccion de vias ordinarias afluentes á los ferro-carriles, se suscita naturalmente una cuestion

Justificacion de la forma adoptada para la análisis de diversos puntos.

Principio fundamental que debe regular la accion del Gobierno, al tratar de promover el tráfico en España.

Orden de preferencia entre los ferro-carriles que completan el Plan, y las vias secundarias que han de aumentar las actuales.

de preferencia, que exige detenido exámen, y que debe ser resuelta desde luego, para saber si los recursos disponibles del Erario deberán dedicarse más bien á completar la red que á construir carreteras, ó vice-versa.

Examinando con detencion las ventajas y los inconvenientes que tendria el seguir una idea exclusiva en este punto, se adquiere el convencimiento de que no es posible dar la preferencia á uno ú otro sistema de comunicaciones, sin notorio perjuicio de los mismos intereses que se tratasen de fomentar. En diversas partes de esta Memoria se ha hecho ver la necesidad de ejecutar los ferro-carriles que se incluyen en el plan como complemento de los actuales, y por su construccion abogan, por una parte, razones de equidad y de conveniencia para las comarcas perjudicadas, y por otra, el convencimiento de que muchas de estas líneas han de ser medios poderosos para mejorar las condiciones de las que hoy existen. Sin embargo, con no ménos fuerza se puede hacer presente que sin vias secundarias la red más perfecta y mejor trazada serviría incompletamente al país, siendo además muy difícil que pudiese subvenir, con el tráfico exclusivo de las poblaciones situadas en su inmediacion, á los gastos de su sostenimiento. Cada línea tiene una zona de accion más ó ménos ancha, pero, al fin, limitada; y es evidente que á ménos de multiplicar de un modo desmedido las líneas, ó sea estrechar las mallas de la red, sería muy pequeña la superficie servida, con relacion á la que no sólo permaneciese ajena á la accion inmediata del tráfico, sino que tal vez resultára perjudicada á consecuencia del mismo. Estas consideraciones son bien elementales y conocidas, para que se juzgue necesario insistir en ellas, y ménos explantarlas; de lo que no se puede prescindir es de indicar la gran importancia que la Comision les da, y que, atendiendo á las condiciones de nuestro país bajo este concepto, no puede asignar á estas vias un lugar ménos preferente que á las líneas férreas que completan el plan. Se viene á parar, por lo tanto, á la solucion de que el Gobierno se halla en el deber de no desatender una ni otra cuestion, en cuanto lo permitan los recursos del Tesoro; pudiéndose, cuando más, avanzar la idea de que, salvas aquellas circunstancias en que existan combinadas altas consideraciones de conveniencia y de equidad en pro de alguna línea, ó cuando se trate de trasversales que hayan de fomentar notoriamente el tráfico, la preferencia, caso de tener que darla, parece inclinarse á favor de las carreteras que ligen con la red comarcas importantes, y esto tanto más, cuanto que se comprende que á igualdad de gastos la accion del Gobierno puede así repartirse en el país más equitativamente que con las vias férreas.

Desproporcion entre las longitudes construidas de ferro-carriles y de carreteras.

Se dijo anteriormente que, en concepto de la Comision, hay una longitud de carreteras muy pequeña para poder servir bien los intereses de las comarcas que no están cruzadas por los ferro-carriles, y por consiguiente,

para sostener en ellos el movimiento de que por esta y otras causas carecen. La demostracion de este aserto se buscará, como se ha hecho en casos análogos, en la comparacion con otro país, en el que, habiéndose notado los inconvenientes de este desequilibrio, hoy los ofrezca subsanados, merced á un desarrollo oportuno de las vias que alimentan la red férrea.

En España la longitud de carreteras generales abiertas al tránsito en 1.º de Enero de 1865 era de 14.548 kilómetros, segun se puede ver en el estado número 9, habiendo además 4.464 kilómetros en construccion. No se ha podido fijar, por falta de datos, la de las carreteras provinciales y los caminos vecinales; sólo se sabe que en Navarra hay más de 1.000 kilómetros construidos y en la provincia de Barcelona unos 200; pero como dichas localidades son de las pocas que han dado gran impulso á la ejecucion de estas vias, se puede asegurar que aun incluyéndolas todas, y agregando á ellas la longitud de los canales de navegacion de Castilla y Aragon, que es de 277 kilómetros, y la de los rios Ebro y Guadalquivir entre el mar y Zaragoza y Sevilla respectivamente, que es de 453, dificilmente sumarán unos 20.000 kilómetros en explotacion, á fin de 1864.

Ahora bien, los ferro-carriles abiertos al público en aquella época componian una longitud de 4.062 kilómetros, habiéndose elevado ésta, durante el año 1865, hasta 4.827 kilómetros, y como la longitud de carreteras y vias fluviales utilizada por el tráfico no excedió seguramente en dicho plazo á la que ántes se ha fijado, pueden tomarse aquel número y el últimamente escrito como representando los respectivos desarrollos de unas y otras vias, en 1.º de Enero de 1866.

Á fin de hacer resaltar bien las consecuencias que se han indicado, se comparan en los cuadros siguientes las longitudes expresadas con las correspondientes á Francia, teniendo en cuenta la poblacion, superficie y presupuestos respectivos de cada Estado.

Longitud de carreteras, caminos provinciales y vecinales y vias fluviales abierta al público en 1.º de Enero de 1866.

	Por miriámetro cuadrado.	Por cada millon de habitantes.	Por cada millon de escudos del presupuesto de gastos.
	Kilómetros.	Kilómetros.	Kilómetros.
España.	4,04	1.321	75,30
Francia.	53	7.689	411

Longitud de los ferro-carriles abiertos al público en 1.º de Enero de 1866.

	Por miriámetro cuadrado. — Kilómetros.	Por cada millon de habitantes. — Kilómetros.	Por cada millon de escudos del presupuesto de gastos.
España.	0,975	349	18,17
Francia.	2,498	363	19,40

Relacion que existia entre las longitudes de carreteras, vias fluviales, etc., y las de ferro-carriles, en España y en Francia, en la época á que se refieren los estados precedentes.

	Longitud de carreteras, vias fluviales, etc. — Kilómetros.	Longitud de ferro-carriles. — Kilómetros.	Relaciones entre las longitudes de las dos clases de vias.
España.	20.000	4.827	4,14
Francia.	287.474	13.570	21,18

No necesita seguramente más demostracion la proposicion asentada al principio de este capítulo, que la que resulta del exámen de los números que preceden. Si en Francia la relacion entre las dos clases de vias es la conveniente, ó se aproxima á serlo, para dar facilidad y desarrollo al movimiento de los ferro-carriles, no es dudoso que en España tienen que esterilizar una gran parte de su potencia de trasporte por la falta de medios de allegar los productos susceptibles de cambiarse á las zonas de accion de estos caminos. Insistir en tales consideraciones sería, ó repetir principios generales ya demasiado conocidos y expuestos con detalle en varios lugares de esta Memoria, ó entrar en desarrollos de ciertas ideas, que separarian demasiado á la Comision del objeto principal que se propone. Dando, pues, por demostrada la desfavorable desproporcion que existe entre la longitud de carreteras y de ferro-carriles, se pasará ligeramente por el exámen de las consecuencias perjudiciales al país y á las empresas que crea este estado de cosas, á fin de llegar á proponer los medios que, en concepto de la Comision, pueden servir para remediarlo.

Efectos desfavorables de la falta de vias ordinarias.

No es dudoso que si, como se ha visto, nuestro país carece de los medios de alimentar el tráfico por las grandes arterias de su red de comunicaciones, la falta de movimiento deberá buscarse, tanto en la razon con frecuencia indicada del poco desarrollo de su naciente industria, como en la imposibilidad

de dar salida á los ricos productos naturales de muchas comarcas, siendo evidente que esta última circunstancia ha de contribuir, en gran manera, á lo indicado en primer término. Desgraciadamente, el problema de remover los obstáculos que impiden el aumento de la producción y la actividad de los cambios es bastante complejo; pero basta haber demostrado la falta de vías de comunicación afluentes á los ferro-carriles, para comprender el perjuicio que esto crea á la industria de los mismos y al Estado, que los ha subvencionado pródigamente, porque de ellos esperaba grandes beneficios para la riqueza pública, los cuales serán en gran parte ilusorios, ínterin no se extiendan los efectos de su actividad á anchas y extensas zonas. De otro modo, lo que se consigue es, un aumento de riqueza aparente, verdaderamente ficticio y desfavorable en el fondo; que consiste en el cambio de lugar que produce en esta misma riqueza, que tiende á acumularse en las zonas favorecidas, abandonando quizá aquellas en que podría crecer y desenvolverse con mayor fuerza y lozanía.

Todo lo expuesto hasta aquí, y el gran número de consideraciones que se desprenden lógicamente de lo indicado, tienden á robustecer la idea de la necesidad de remediar los males de tal situación. Se indicarán, pues, sucesivamente las medidas que, en concepto de la Comisión, contribuirán á este resultado.

España es un país en que por las circunstancias especiales de su suelo, parece debían, si no haberse generalizado los tramways, porque este sistema de comunicaciones no ha tomado, ni es fácil tome en ninguna nación, gran desarrollo, á causa de sus condiciones particulares, por lo ménos haberse adoptado en no pocos casos, como solución intermedia entre las carreteras y los poderosos agentes industriales que representan los caminos servidos por el vapor. Sin embargo, muy escasa es la longitud de los tramways concedidos, y menor aun la de los ejecutados (1). Por otra parte, el mal éxito obtenido por el único que se ha abierto al público tiende á alejar á los capitales de este empleo; de modo que no solamente figura esta clase de vías de una manera inapreciable en nuestra red de comunicaciones, sino que también se ve lejano el día en que empiece á desempeñar el papel, aunque secundario, no exento de alguna utilidad, que está llamada á representar. Parece natural, en vista de esto, entrar en el exámen de si el Gobierno deberá conceder á esta clase de caminos un apoyo más directo y eficaz que el otorgado hasta ahora, ó si convendrá resignarse á continuar por la misma senda, aun á riesgo de carecer de este medio de transportes. La Comisión no vacila en manifestar que el Gobierno no debe hacer por sí estos caminos, salvo algunos

Marcha que podía seguirse para facilitar el desarrollo de los tramways y carreteras.

Tramways.

(1) Véase el estado núm. 1.

casos especialísimos, ya indicados al tratar de las líneas mineras, en los cuales podrá quizá haber utilidad en ello, toda vez que el Estado, como propietario de ciertas minas (y supuesto que lo continúe siendo, lo que no es probable suceda, á no ser de alguna, cuya enajenacion ofrezca dificultades), debe hacer todo lo que, de una manera cierta, contribuya á su mejor explotacion. Por lo demás, ni debe hacer tramways ni subvencionarlos directamente, aun cuando de una manera indirecta y dentro del espíritu de la actual legislacion, contribuya, hasta donde alcance, á su desarrollo. Este sistema vias no puede servir sino por excepcion los intereses generales, y con esto de están dichos todos los gravísimos inconvenientes de dar algun paso en el sentido que se combate.

Ocorre, pues, averiguar, si no haciendo el Gobierno tramways, se deberá renunciar forzosamente á contar con ellos en nuestra red. Ni es fácil decidir esta cuestion de una manera terminante, ni tiene un gran interés el hacerlo, supuesto que la conclusion afirmativa ó negativa no deberia modificar lo que se consulta al Gobierno. Se dirá, sin embargo, que no hay por qué presumir que España carezca de estos medios de trasportes. Multitud de hechos tienden á probar que lo natural es que se establezcan cuando las condiciones de nuestro país los reclamen, y si contra esto se citase el mal éxito de algunas de las líneas de este órden, no sería difícil, presentado el ejemplo, analizarlo, para demostrar que la causa consiste en no haber estudiado bien el negocio ó en la mala gestion dada al asunto; por tanto, habria notoria injusticia en generalizar las consecuencias desfavorables á la multitud de casos en que las circunstancias deben ser naturalmente muy distintas.

Al combatir de un modo general la ejecucion de los tramways por el Estado, y la concesion de subvenciones directas, se ha cuidado de advertir que el Gobierno deberia fomentar su desarrollo por los demás medios que estén á su alcance. En este número se cuentan, por ejemplo, las medidas referentes á la expropiacion, que se van á indicar al tratar de las carreteras, y las cuales, en virtud de esto, se cree deberian hacerse extensivas á los tramways, y otras que no sería fácil aquí detallar, porque refiriéndose á cada caso especial, no es posible ni aun enumerarlas.

Carreteras.

Conveniencia de promover su ejecucion por las localidades interesadas.

Partiendo de la organizacion existente en España, no cabe duda de que el Gobierno deberá ser, como ha sido hasta aquí, el que más haga en este particular. Hay, sin embargo, un convencimiento tan íntimo en los pueblos de los beneficios de establecer ó mejorar las comunicaciones que han de ligarlos, que fácilmente se comprende que si posible fuera vencer ciertos obstáculos, hijos tanto de la falta de medios con que cuentan las provincias, como de otras causas que no es oportuno analizar, se veria, lo que por desgracia no sucede sino en cortísimo número de aquellas, que á la par de las

carreteras generales, se abrian al tránsito público muchas de las provinciales ó vecinales. No se desconoce la dificultad de remover los obstáculos citados, sobre todo los que nacen de la escasez de recursos; pero el Gobierno tiene en su mano medios tan poderosos para excitar á las provincias, y se pueden tocar tales resortes para estimularlas, aun cuando sea haciendo al principio algunos sacrificios, que la Comision cree que, si con ánimo decidido y plan fijo se procediese en el asunto, no dejarian de obtenerse algunos resultados favorables. No ha parecido oportuno detenerse á examinar los diversos caminos que pudieran seguirse para llegar á este fin. Es cuestion de circunstancias y de oportunidad, que únicamente puede el Gobierno apreciar convenientemente.

Aun cuando, merced á medidas bien estudiadas, se consiguiese cambiar la incuria que hoy reina en este asunto en casi todas las provincias, en algo más que una aspiracion estéril, y que se viese nacer la actividad ordenada, siquiera fuese en un principio lenta y trabajosa la marcha que imprimiese á las obras, aun en tal caso, forzoso sería, como al principio se dijo, que el Gobierno hiciese por sí mucho en este particular; y por tanto, es natural hacer algunas indicaciones sobre ciertos principios, que convendrá tener presentes en las nuevas carreteras que se ejecuten.

Al tratar de las economías que, sin perjuicio del buen servicio, pueden introducirse en la construccion de los ferro-carriles, se expuso la idea de modificar el principio que sirve de base á las expropiaciones, regulando el valor de los terrenos por el amillaramiento; y teniendo en cuenta la dificultad de prescindir de la tasacion pericial para la apreciacion de daños y perjuicios, se señaló el carácter de las modificaciones que deberian introducirse en el reglamento de la ley de expropiacion, para conseguir la mayor brevedad en todos los trámites (1). Aun cuando no se preste á tantos abusos la legislacion vigente, aplicada á las carreteras, como en el caso de vias férreas, se juzga oportuno que el principio entónces defendido se amplie á la construccion de los caminos de que ahora se trata, no encontrando la Comision inconveniente en que se generalizase á todas las obras de utilidad pública. Lo que antecede se refiere á la manera de disminuir, sin perjuicio del derecho de propiedad, el coste de la expropiacion, impidiendo que se susciten entorpecimientos, como medio de sacar mejor partido de las tasaciones; por el sistema indicado, se obtendria á la vez una economía grande de tiempo, que supone igualmente alguna en el coste; pero el pensamiento de la Comision se liga además con el de hacer contribuir directamente á la construccion á las provincias y á los pueblos más interesados, sujetándolos al pago de los terrenos ocupados

Modificaciones en el sistema de expropiacion de los terrenos ocupados por las carreteras.

(1) Pueden verse más detalles en el capítulo IV de esta segunda Parte.

á perpetuidad. La manera como debería hacerse efectivo este impuesto, y su reparticion en cada caso, podrian ser objeto de disposiciones especiales del Gobierno, dentro de los reglamentos que al efecto se redactáran.

Necesidad de dedicar los recursos especiales que permita el estado del Tesoro á la construccion de carreteras.

El resultado de las modificaciones en la legislacion vigente sobre expropiacion sería una economía real, pero bien pequeña relativamente al gran sacrificio que aun tiene que imponerse al país, si ha de remediar los males que se han señalado en la primera parte de este capítulo. La Comision, que se halla íntimamente penetrada de la necesidad de fomentar la ejecucion de las carreteras afluentes á los ferro-carriesl, no cuenta, pues, con lo dicho y con las ventajas de aceptar otros principios que despues se indicarán, sino como con un medio auxiliar de llevar adelante lo expuesto; comprende la imposibilidad de llegar al anhelado equilibrio, sin dedicar á este objeto una parte no despreciable de los recursos del erario, y por tanto, ántes de continuar exponiendo medidas que, aunque en alto grado convenientes, sólo pueden considerarse como secundarias para su fin, cree oportuno presentar, de un modo explícito, la opinion de que al efecto deberán votarse cantidades especiales, atendiendo para la distribucion de las sumas que se destinen á vias de comunicacion, á lo indicado al tratar de la preferencia que merecen, en las condiciones actuales de España, las nuevas líneas férreas ó las carreteras que ligen con la red á centros importantes de produccion y consumo.

Los recursos dedicados á la construccion de vias ordinarias, constituyen un auxilio para las Compañías de ferro-carriles.

Aunque sólo de paso, y no perdiendo de vista el objeto principal de este capítulo, se indicará que en el sacrificio que así se impusiese á la nacion, encontrarian las empresas de ferro-carriles el auxilio que más razonablemente puede dispensarles el Gobierno, dentro del interés combinado del país y de las mismas empresas, y sin que se sacrifique, en pura pérdida, alguna parte de los recursos del primero en obsequio de las segundas.

Reduccion de las dimensiones de las carreteras.

Entre los principios que deben tenerse presentes para sacar de las sumas que se destinen á carreteras toda la utilidad posible, es uno el de no ejecutarlas en lo sucesivo más que de los últimos órdenes en cuanto á sus dimensiones, así, á casi todas las que se hagan, deberán darse las de tercer orden, y en algun caso especial, las de segundo. No hay para qué detenerse en demostrar extensamente esta proposicion; la apoya, por una parte, la consideracion de que los caminos de hierro incluidos en el plan satisfacen todas las necesidades que por ahora podrian justificar la adopcion del ancho máximo de los caminos ordinarios, y por otra, que aun cuando en algun caso una carretera de segundo orden bastase difícilmente á las necesidades del tráfico, ó una de tercero reemplazase de una manera incompleta á otra de segundo, las circunstancias de la situacion económica general de España, las especiales de las compañías de ferro-carriles, y por último, el desarrollo que exigen las vias de comunicacion ordinarias, aconsejarian siempre prescindir del defecto de servicio, con

tal que éste se estableciese en el mayor número de zonas que fuese posible.

Otra consideracion que tambien debe tenerse muy presente, toda vez que se cuenta con el auxilio que han de prestar las provincias, ejecutando por su cuenta algunos caminos ordinarios, es la necesidad de que se hagan ó reformen los planes de carreteras provinciales en todas ellas. Indispensable es, si no se quiere luego lamentar graves consecuencias, que en la construccion se proceda partiendo de un plan que debe subordinarse á lo que resulte del estudio que se haga, tomando como base las líneas que forman la red actual y las que se proponen para completarla. Pero las observaciones que á este efecto se hiciesen respecto á las carreteras provinciales, son aplicables y quizá en mayor escala, á las que debe costear el Gobierno; por lo tanto, lo que se evidenciará con lo que se va á exponer, es la necesidad de que, sin perjuicio de lo que se propone para las provincias, se reforme el plan vigente de carreteras del Estado. Basta examinar con alguna detencion el estado 13 de los que acompañan á esta Memoria, y la carta en que están señaladas las carreteras construidas, en construccion y en proyecto, á principios del año de 1865, para comprender, á la par que lo mucho que aun resta por hacer, lo imperfecto de algunas comunicaciones ya ejecutadas, bajo el punto de vista del mejor enlace con la red, de los puntos que sirven; y por último, lo que estos defectos aumentarían, en número y consideracion, si las carreteras se construyesen con sujecion al plan vigente. Anómalo es, en efecto, ver que hay puntos muy próximos á la línea férrea, pero casi aislados de ella por falta de carretera, mientras en otros sentidos parten del mismo líneas de considerable longitud. Entre los que están enlazados con la red por caminos construidos ó en proyecto, comprendiendo en esta palabra á los incluidos en el plan, aun cuando no se hallen estudiados, se ve con frecuencia que las líneas, como trazadas partiendo de condiciones muy diversas quizá que las creadas hoy por los caminos de hierro, proporcionan un enlace á veces muy largo, relativamente á lo que pudiera y debiera ser. Otras muchas circunstancias de este género resultan del estudio que se ha indicado, aun cuando baste con lo dicho para hacer patente la necesidad de que, ya que por desgracia estamos muy atrasados en la ejecucion de las carreteras, y ya que los inconvenientes que ofrece su direccion respecto á la de los ferrocarriles pueden aun remediarse en gran parte, no se demore el modificar el plan, de la manera que aconseje la nueva marcha que éstos han impreso á las corrientes generales del tráfico.

El problema, por la misma razon precisamente que se tratan de satisfacer del mejor modo posible intereses locales, es arduo y difícil para resolverlo de plano, y mucho ménos por las indicaciones de una carta y el auxilio de los incompletos datos estadísticos que se poseen. Éstos pueden indicar de un

Reforma de los planes de las carreteras del Estado y de las provinciales.

modo general el mal, pero no la manera de remediarlo. Entre puntos poco distantes y para tráfico de cierta naturaleza, las carreteras llenan un servicio para el que no siempre pueden ser reemplazadas convenientemente por los caminos de hierro. No bastará, por lo tanto, acortar todo lo posible las comunicaciones con las líneas del plan, de los puntos aun separados de ellas, porque habrá de seguro casos en que el interés de la localidad exija con preferencia su union directa con alguna otra algo más distante, y situada tambien sobre algun ferro-carril, y se comprende, sin necesidad de detenerse más en este asunto, que la ventaja puede ser tal, que obligue á admitir los inconvenientes de la mayor longitud.

Al destinar algunos renglones al objeto precedente, no se ha tratado en manera alguna, de defender la idea de que el modificar el plan de carreteras del Estado ofrezca graves dificultades, y mucho menos de indicar el modo de salvarlas. Lo único que se pretende es hacer ver que el problema no es tan sencillo como á primera vista pudiera parecer, y que, toda vez que la modificacion se juzga absolutamente indispensable, y que, al hacerla, los elementos para resolver con acierto los pequeños detalles han de ser múltiples y todos suministrados por las circunstancias de localidad, conviene mucho no dilatar el emprender este trabajo, que es el único que puede guiar al Gobierno en la marcha que es natural emprenda para la realizacion de la idea que se viene defendiendo.

Principios generales
que podrán guiar
en la modificacion
de los planes de
carreteras.

No obstante lo indicado, la Comision juzga oportuno apuntar algunos principios generales, á que conviene atender en la eleccion de la traza de aquellas carreteras que estando aun por construir, convenga modificar, en virtud de lo expuesto relativamente á las condiciones con que deberán ejecutarse; advirtiendole que en el fondo sólo se van á resumir ideas ya expuestas en este capítulo. Dichos principios son: 1.º, que en la eleccion de la traza de las carreteras se atienda como idea capital á ligar del mejor modo posible con la red de ferro-carriles todos los centros productores y consumidores de alguna importancia; 2.º, que no se admitan en el plan de carreteras del Estado las que sean paralelas á las líneas de ferro-carril, sin que esto sea decir que por excepcion no deban tener cabida entre las provinciales, atendiendo á que el interés local puede hacerlas alguna vez convenientes en el sistema de comunicaciones de esta clase; 3.º, que el ancho de casi todas las carreteras sea el asignado para las de tercer orden, no empleando el de las de segundo sino cuando notoria y muy justificadamente se pruebe que aquel es insuficiente, y no construyéndolas en ningun caso con el de las de primer orden; y 4.º, que en la ejecucion de esta clase de comunicaciones se adopten cuantas economías sean posibles en todos conceptos, sin perjuicio de la solidez y duracion de las obras.

CAPÍTULO SEXTO.

MARCHA QUE DEBERÁ SEGUIRSE EN LA REALIZACION DEL PLAN DE FERRO-CARRILES.

Para mejor inteligencia de la opinion de la Comision sobre la manera cómo deberá procederse en la ejecucion de los ferro-carriles incluidos en el plan, es conveniente, y mejor pudiera decirse necesario, precisar el carácter que se asigna á la inclusion en el mismo de algunas líneas, el sentido que deberá darse á la recomendacion que se hace al Gobierno de algunas otras, y finalmente, el que corresponde á las terminantemente desechadas entre las propuestas en la informacion pública promovida con motivo del plan. La relacion que liga la cuestion prévia que ahora se menciona, con el sistema que haya de presidir á la ejecucion de los nuevos ferro-carriles, no resalta á primera vista; sin embargo, es fácil evidenciarla en toda su fuerza, observando que si, como se expondrá despues, no es probable que sean las líneas del plan las únicas que se ejecuten durante el plazo prudencial para que se ha formado, es forzoso considerar en conjunto todas las que sean susceptibles de llevarse á cabo en el mismo, á fin de indicar cuáles convendrá autorizar, á cuáles, por el contrario, deberá negar el Gobierno su apoyo, y entre las primeras, determinar con precision las que exijan, no sólo que éste las promueva, sino tambien que las impulse directa y eficazmente, como lo ha hecho con la mayor parte de las construidas hasta el dia. En resumen, es necesario exponer la marcha que debe adoptar el Gobierno, no ya ciñéndose á los límites del plan, sino abarcando en este exámen todos los ferro-carriles que puedan solicitarse y promoverse; siendo, por lo tanto, indispensable, como en un principio se estableció, que sirva de base la resolucion de la cuestion prévia, objeto de este párrafo.

Carácter de las líneas incluidas en el plan y de las no aceptadas, relativamente á la accion del Gobierno.

Del espíritu que domina en todas las consideraciones que se hacen en esta Memoria, y sobre todo, del que ha guiado á la Comision al elegir las líneas

Líneas propuestas para su inclusion en el plan.

que, en su concepto, deben formar el plan (1), se desprende que éstas han de ser para el Gobierno las preferentes bajo el punto de vista, no sólo de promover su ejecucion por los medios que estén á su alcance, sino tambien porque á ellas dedique un auxilio directo, á fin de procurar que se terminen dentro del menor plazo posible, sin perjuicio de los demás intereses á que deba atender con especialidad.

Líneas
recomendadas.

Se mencionan en la tercera Parte y en el capítulo II de ésta, ciertas líneas que se recomiendan más ó ménos eficazmente á la atencion del Gobierno, pero que no se ha creido debian incluirse en el plan, por no satisfacer á las condiciones que la Comision conceptúa han de tener las que aquel comprenda.

Al expresado grupo corresponden las de Cádiz, por Algeciras, á Málaga, y de Jaen á Puente Genil, en la Península; y las de Palma á Alcudia y Mahon á Ciudadela en las islas Baleares.

El sentido de dicha recomendacion es que deben posponerse á las que forman parte del plan, supuesto que no se ha creido que las motiven bastantes intereses generales para justificar su inclusion; que no procede, por lo tanto, sean auxiliadas directamente por el Estado, como las del grupo anterior; pero sí habrán de anteponerse á todas las desechadas, ya para que el Gobierno las promueva y facilite su ejecucion por cuantos medios tenga á su alcance, ya para que, terminadas que fuesen las del plan, dedique los recursos disponibles á auxiliar las líneas recomendadas que aun no se hubiesen construido. El carácter de éstas es el de servir de una manera conveniente ciertas zonas, que aun cuando recibirán con ellas notorio beneficio, es posible no cuenten, por el pronto, con suficientes elementos para sostener las vías férreas, las cuales, por otra parte, no corresponden á la satisfaccion de necesidades generales verdaderamente atendibles.

La prueba del primer aserto es que difícilmente se encontrará compañía que se preste á ejecutarlas sin subvencion; y, por lo tanto, si el conseguir los indisputables beneficios que aquellas zonas pueden reportar, ha de obligar á imponer un sacrificio previo al país, sería, tras de injusto, inconveniente hacerlo, supuesto que los intereses que ganan son locales, y sólo de una manera indirecta se reflejan tales ventajas en los generales de la nacion.

Líneas
desechadas.

Entre éstas las hay que en ningun caso parece debieran autorizarse por los poderes públicos. Unas, teniendo por objeto hacer acortamientos de consideracion, á que se prestan las grandes líneas radiales, para el tráfico que se dirija en ciertos sentidos, introducirían una perturbacion completa en la existencia de las principales compañías, sin que los perjuicios que les ocasionasen

(1) Véase la tercera Parte de esta Memoria.

podieran estar compensados por las ventajas que directamente reportase el país. Otras, y son en el mayor número, sin estar muchas veces exentas de perjudicar á las compañías de los ferro-carriles actuales, no obedecen á ningún principio que pueda ni remotamente justificarlas. En la mayor parte de los casos se ha olvidado ó desconocido el principio fundamental que debe servir de base á la ejecucion de un ferro-carril, á saber: que éste es un instrumento industrial, que no debe juzgarse solamente por las ventajas que proporcione, sino teniendo en cuenta, á la vez, los gastos necesarios para obtenerlas. Su valor puede medirse, con bastante aproximacion, por la utilidad que producen, tomando esta palabra las más de las veces en el sentido estricto de los productos líquidos, porque si bien es cierto que tienen una utilidad latente, representada por el mejor servicio de los intereses políticos y administrativos y por el desarrollo que promueven en la riqueza pública, á la altura á que se halla nuestra red, los primeros, cuando más, podrian recibir pequeños beneficios con algunas de las líneas desechadas, y en cuanto al aumento de riqueza, no necesita ni aun discutirse que estaria muy por debajo de lo que supone la diferencia, en general enorme, que habria entre el interés del capital representado por los gastos de construccion y el producto efectivo del camino. En resúmen, se proponen muchas líneas que notoriamente valdrian ménos de lo que costasen; por consiguiente, no podia ser dudoso el acuerdo de la Comision sobre ellas, entendiéndose que al desecharlas ha querido consultar al Gobierno que no debe contribuir de ningun modo á su ejecucion, ínterin no varien, de una manera completa, las condiciones económicas de la nacion, ó no se desarrolle alguna industria que merezca la atencion del Gobierno.

Se encuentran tambien entre las líneas desechadas, otras que la Comision no admite, no por creerlas perjudiciales para las existentes ni para la riqueza pública, sino porque conceptúa que no fundándose en un principio de notoria equidad ni conveniencia para el país, y por tener un fin puramente local, no compete al Gobierno tomar la iniciativa ni participacion alguna en su realizacion, si bien no deberá oponerse á ellas cuando se pretenda llevarlas á cabo sin auxilio del Estado. Bueno será hacer constar que la mayor parte de las líneas que se hallan en este caso, serian, segun toda probabilidad, perjudiciales en el sentido económico, si se ejecutasen de la misma manera que las actuales; si han de reportar algun beneficio real, ha de ser á expensas de que cuesten poco, y para ello deberán aplicarse á su construccion todos los principios que se desarrollan en el capítulo iv de esta misma Parte.

Dedúcese de lo expuesto hasta aquí, que el carácter del plan no es prohibitivo para las líneas no incluidas en el mismo. Esto es, desde luego, evidente para las recomendadas al Gobierno, supuesto que, léjos de aconsejar

El plan no tiene carácter prohibitivo para las líneas desechadas.

que se dificulte su ejecucion, se dice que debe facilitarse todo lo posible, dentro, por de contado, de las restricciones que en el lugar conveniente se han hecho.

Tampoco lo es para los ferro-carriles que en el dictámen sobre las líneas solicitadas en la informacion, se desechan porque sólo pueden servir convenientemente intereses locales, toda vez que al examinar el carácter que se asigna á estas líneas, se ha establecido que pueden y deben concederse, si hay quien las pida sin subvencion; y por último, para acabar de fijar bien el sentido que debe darse al plan en este concepto, se hará presente que aun para las líneas respecto á las cuales la Comision consulta que no se debe contribuir de ningun modo á su ejecucion, no se pretende estampar un veto por haberlas excluido del plan, sino llamar sobre el asunto la atencion del Gobierno y de las Córtes, para que ántes de concederlas, si llegase el caso de que se solicitáran, se depure bien si son inconvenientes para el desarrollo de la riqueza pública ó se hallan comprendidas en la categoría de las que, sin perjuicio de las existentes, pueden concederse, con tal que sea sin subvencion.

Finalmente, se indicará que no es fácil ocurra el que se soliciten cuando se sepa que no cuentan con el apoyo directo del Estado, y mucho más si se adoptasen las reformas en la legislacion, propuestas en el capítulo iv de esta segunda Parte. Sólo parecen posibles las pretensiones de este género en un caso al cual tampoco podria alcanzar la accion prohibitiva del plan, suponiendo que hubiera convenido dársela. Es para los acortamientos ó mejoras en la traza que en algunos puntos pudieran intentarse en las líneas actuales, y á cuyas reformas no acompañará notoria ventaja para los intereses públicos. No era posible prohibirlas, porque tampoco lo es conocer previamente cuantas soluciones puede aconsejar el espíritu de especulacion, y tampoco era necesario asignar ese carácter á las que se han propuesto en la informacion con tal objeto, porque se comprende que la verdadera salvaguardia de los intereses comprometidos se halla en la justicia y rectitud de los poderes públicos, que, lo mismo con el plan que sin él, no podrian consentir se irrogasen perjuicios á las empresas existentes, sin notables ventajas para el país.

A la Comision le competia únicamente llamar la atencion sobre este asunto, segun lo ha hecho, tanto al discutir las líneas, como en otras partes de esta Memoria.

Modo de incluir una
nueva línea en el
plan.

Aunque la Comision conceptúa que no es probable, en manera alguna, que dentro del plazo prudencial á que han de alcanzar los efectos del plan, haya motivo para solicitar la inclusion en el mismo de alguna línea, ya de las desechadas, ya de otras distintas en que pudiera pensarse; ha creido oportuno, supuesta la posibilidad de que se promuevan tales pretensiones, indi-

car la marcha que, á su juicio, convendría seguir para resolver la cuestion.

Deberia en tal caso abrirse en todas las localidades interesadas una amplia informacion, en que se oyese á las autoridades, corporaciones, ingenieros jefes, compañías concesionarias de obras públicas, y á los particulares que quisieran ilustrar la cuestion, alegando en pro ó en contra de lo solicitado.

Este expediente tendria forzosamente por base el proyecto completo del ferro-carril, y terminados que fuesen los trámites indicados, se pasaria á informe de la Junta Consultiva de Caminos y del Consejo de Estado, volviendo despues al Gobierno, para que, en vista de todo, y formando, en consecuencia, su opinion sobre el asunto, lo sometiese á la resolucion de las Cortes. La inclusion en el plan deberia ser siempre objeto de una ley.

Se ha aludido varias veces á un plazo en el que se supone deben ejecutarse las líneas incluidas en el plan, y que determina la época á que la Comision entiende pueden aplicarse las consideraciones que se hacen relativamente á las mismas. Naturalmente no debia atribuir á su parecer sobre los diversos puntos que se tratan en esta Memoria, un valor absoluto, cuando lo natural es que varien radicalmente, en un período más ó ménos largo, las condiciones del país, que sirven de base á muchas de las deducciones hechas.

Prescindiendo de esto, aconseja fijar dicho plazo, la conveniencia de marcar la rapidez con que debe completarse la red, tenidas en cuenta todas las circunstancias de la nacion, ó lo que es lo mismo, dar una idea aproximada de la importancia de los sacrificios que habrá de imponerse el Estado para llevar á cabo la obra empezada.

La Comision fija prudencialmente en diez años el plazo de que se trata. Se funda para ello en que habiéndose de construir, entre líneas por terminar de las ya concedidas, y las incluidas en el plan, una longitud de 5.382 kilómetros, resultan por año 538 kilómetros, ó bien 330 próximamente, si sólo se quieren tener en cuenta las aun no empezadas. Si, por una parte, fuertes consideraciones abogan por la pronta terminacion de la red, no puede perderse de vista, por otra, que el país difícilmente contaria con medios para aumentar esta actividad, ni el Gobierno con recursos para impulsar más enérgicamente la ejecucion, sobre todo si no se olvida de que por atender á los ferro-carriles, no deben descuidarse, en manera alguna, las carreteras, segun extensamente se ha expuesto en el capítulo anterior.

Aun es forzoso hacer algunas aclaraciones sobre el punto que se viene examinando. El plazo de diez años se supone que se cuenta desde que se haga la primera nueva concesion de líneas del plan, pero no se puede fijar cuándo haya de tener lugar esto, por consideraciones que son bien obvias y que se relacionan con la situacion económica de nuestras compañías de caminos de hierro y del país en general. Y no sólo queda vaga é indeterminada la época

Plazo en el que deberán concederse las líneas del plan.

en que habrá de realizarse la ejecucion , á causa de la razon que precede , sino que aun el mismo período citado es susceptible de variar, segun lo aconsejen una porcion de circunstancias, que en vano se trataria de tener ahora en cuenta. Solamente el Gobierno podrá apreciarlas en su dia, resolviendo, en vista de lo que le indique el estudio de la cuestion, si debe acortarse, ó por el contrario prorogarse, el plazo que se menciona. Éste marca una cierta actividad de ejecucion, correspondiente á un estado determinado del país, al que se supone puede llegar en breve; la cual aumentaria ó disminuiria la Comision, si le compitiese el hacerlo, segun que la realidad de este estado excediese ó quedase por debajo de sus presunciones, que, como es natural, tienen que ser muy poco precisas.

Caducidad
de las
líneas concedidas.

Tratándose de la marcha que habrá de seguirse en la realizacion del plan, debe considerarse, por la influencia que puede tener en ella, la cuestion de la caducidad de algunas de las líneas concedidas. La Comision preveia, en atencion al estado de algunas empresas, que podria llegar el caso de tener que anular alguna concesion, y en sus discusiones trató de lo que consultaria al Gobierno respecto á este particular. La circunstancia misma de haberse publicado despues el Real decreto de 29 de Diciembre de 1866, por el cual se confiere á aquel el derecho de prorogar ó rescindir las concesiones de ferro-carriles, segun los casos, obliga aun más á exponer el dictámen de la Comision sobre este asunto, sin que pueda ser motivo suficiente para no hacerlo, ver que la Administracion ha resuelto últimamente diferentes cuestiones de este género, ya en un sentido, ya en el opuesto, lo que debe hacer suponer un criterio admitido y una marcha fija y determinada por los precedentes que estos casos hayan creado. Respetando, pues, los acuerdos adoptados, y sin que esto arguya discusion alguna, se consagrarán breves consideraciones á esta materia, á fin de que el Gobierno las aprecie de la manera que estime más conveniente.

Es visible para todo el que estudie algun tanto la situacion de los ferro-carriles españoles, que hay un gran número de líneas, de las concedidas desde el año de 1862 al 1865, que no parece sigan una marcha conveniente para terminarse en el plazo de las respectivas concesiones. A fin de hacer resaltar bien este hecho, se ha cuidado, en el estado número 1, de consignar en una sola columna los ferro-carriles que se hallaban sin empezar en 1.º de Enero de 1866, los cuales sumaban la respetable longitud de 1.319 kilómetros, siendo seguro que teniendo en cuenta las secciones no principiadas de los que se consideran en construccion, por haber dado principio á las obras en un punto cualquiera de su longitud, la extension total en que realmente no existen trabajos, no será hoy dia mucho menor de la apuntada. No se necesitan grandes pruebas de esto, si se recuerda que entre los ferro-carriles que oficial-

mente aparecian en construccion en el año 1865, se hallaba el de Granollers á San Juan de las Abadesas, sobre el cual ha recaido recientemente la declaracion de caducidad, y que para la cuestion de que se trata, á saber el estado de atraso en que se hallan muchos caminos ya de antiguo concedidos, situacion que manifiesta la carencia de medios para concluirlos, puede servir de tipo, por desgracia, aplicable á algunos de ellos.

En vista de esto, la Comision cree necesario que el Gobierno, reuniendo cuantos datos crea precisos para conocer con exactitud la situacion de las Compañías que tienen líneas sin empezar ó empezadas de tal manera, que hace presumible no lleguen á concluirse, vea si puede conseguir que se pongan en construccion inmediatamente, cerciorándose además de que las compañías cuentan con los recursos necesarios para llevarlas á cabo, y en el caso de no ser así, declarar su caducidad. Si llegase este extremo, se conceptúa que á tal declaracion no debe acompañar la pérdida de fianza, no solamente con el objeto de facilitar la terminacion del negocio, evitando reclamaciones, sino tambien para no imponer mayores perjuicios á las empresas, que deben haberlos sufrido de bastante consideracion cuando, despues de sus esfuerzos, no han conseguido dar al asunto la marcha conveniente para llegar á ejecutar el ferro-carril.

Las líneas caducadas, con arreglo á lo expuesto, deberian ser de las preferentes para otorgarlas de nuevo, siguiendo los trámites ordinarios; pero antes de hacerlo, sería oportuno se examinase si convendria modificar los proyectos dentro del espíritu de las economías que se proponen en el capítulo iv de esta Parte de la Memoria.

CAPÍTULO SÉPTIMO.

SUBVENCIONES.

Se han hecho constar en el lugar oportuno (1) las razones que la Comision ha tenido para no ceñirse estrictamente á lo prescrito en el Real decreto que ordenaba su creacion, respecto á los puntos que debian ser objeto de sus trabajos. No hay para qué repetirlas, y á ellas se puede referir la justificacion, que acaso alguno encontrase necesaria, de porqué se considera conveniente consultar al Gobierno acerca de las subvenciones que se otorguen á las nuevas líneas del plan. Sin perjuicio de la completa libertad que á aquel compete, se expondrá el asunto tal como la Comision lo ha apreciado, empezando por examinar con brevedad, si hay ó no conveniencia en aplicar el principio de la subvencion directa á las líneas propuestas para completar la red. En cuanto á las recomendadas y á las desechadas, la manera terminante con que se fija su carácter en el capítulo precedente dispensa de entrar en nuevas explicaciones, toda vez que no les son, en manera alguna, aplicables las conclusiones á que se puede llegar.

No era natural que para resolver la cuestion concreta que se presenta, se debatiese el principio de la conveniencia de subvencionar las líneas de ferrocarriles en general. Las opiniones más diametralmente opuestas podian sin inconveniente venir á concurrir para este caso en una solucion comun, partiendo de ciertas premisas que no pueden ni deben olvidarse. El carácter de las líneas incluidas, el principio de equidad que de una manera poderosa aconseja su ejecucion, la casi imposibilidad de que se llevasen á cabo en mucho tiempo sin el auxilio directo del Estado, y otra multitud de considera-

Objeto
de este capítulo.

Discusion de la conveniencia de subvencionar las líneas incluidas en el plan.

(1) Véase la introduccion á la segunda Parte de la Memoria.

ciones, síntesis del estudio que se ha hecho de la situación de nuestra red y de las necesidades del país, aconsejan que para no chocar con la justicia que debe presidir en el reparto de los beneficios que se dispensen con las sumas que la nación entera suministra, y para no ver defraudados en parte los sacrificios que la misma ha hecho en pro de la construcción de los ferro-carriles actuales, se corone la obra construyendo los que, á la vez que establezcan la equidad, contribuyan á sacar á los existentes de su precario estado.

No se ocultó á la Comisión que, independientemente de las razones que pueden aducirse contra el principio de la subvención en general, es posible se arguya que al aceptarlo para las líneas del plan, se sujeta á éste á una marcha lenta y perezosa, como parece deben únicamente permitírsela los recursos que el Estado podrá dedicar á este objeto.

No se cree tenga fuerza ninguna tal consideración ú otras análogas que se hiciesen. Por una parte, nada se opone á que se concedan de una manera preferente las líneas que se soliciten sin subvención, y por otra, como no es dudoso que sin ella no habrían de hacerse la casi totalidad de las propuestas, en un período sumamente largo, aun resultará ventaja, bajo este punto de vista, de que á impulsos de la protección del Gobierno se lleven á cabo, siquiera no sea con la brevedad que fuera de desear.

Y no se deduzca de lo que precede, ni de lo que para este caso particular se propone, que la Comisión acepta como conveniente en general el principio de subvencionar las líneas; tal asunto ha sido tratado, aunque de una manera incidental; pero no se ha llegado, ni había necesidad de ello, á un acuerdo que fijase las ideas dominantes sobre este punto. Por algunos individuos de la Comisión se ha combatido la tendencia á conceder auxilios á los ferro-carriles, considerándolos en general como un medio enérgico de favorecer su construcción, pero como un elemento perjudicial en definitiva para la riqueza pública. Sin desconocer que haya algunas líneas en las cuales el beneficio inmediato que reporte la nación pueda muy bien compensar con exceso el sacrificio hecho, se podría añadir que para justificar el que reciban apoyo material, deben reunir condiciones especialísimas, permitiendo llenar cumplidamente ciertos servicios de alta política y administración, ó bien dando como resultado el desarrollo de algunos gérmenes de riqueza, con la particularidad, en este último caso, de que, á pesar de ser cierta la utilidad que reporte el país, ésta se halle diseminada en la masa general de la nación, de manera que no sea tangible, por decirlo así, en la zona en que obre el camino; en una palabra, que la línea sin dejar de ser muy útil, produzca escasos rendimientos. Claro es que de otro modo no estaría motivada la subvención del Estado, toda vez que la industria privada encontraría en el negocio una crecida remuneración. Lo poco frecuentes que deben ser tales condicio-

nes, y más aun, lo difícil de apreciarlas, es lo que justifica, en concepto de muchos, la dificultad de graduar la entidad de los auxilios y la prudencia con que debe proceder el Gobierno ántes de concederlos, lo cual, por desgracia, no ha sucedido en España; no olvidando, por otra parte, que aun cuando sea innegable que en general todo ferro-carril reporta utilidad á ciertas comarcas, para que fuese asimismo conveniente para el conjunto del país, era preciso que se demostrase que los capitales invertidos en el camino, incluyendo la subvencion, no podian producir más utilidad ó beneficio efectivo aplicados á una especulacion distinta, ó á la misma, pero bajo diferente forma. De aquí lo que muchos sostienen, de que, en vista de tales dificultades, lo mejor es dejar que la industria privada realice por sí las vias que crea convenientes, como se ha hecho en otros países; evitando, entre otros perjuicios, el de crear, con apariencia de vida propia, negocios que crecen á la sombra de la Hacienda pública, reclamando en todas las circunstancias difíciles para ellos, su amparo y proteccion.

Se repetirá una vez más que la Comision, comprendiendo que no es la solucion general la que debe aplicarse á este caso, y que tampoco se encuentra llamada á resolver este asunto, no ha creido oportuno entrar de lleno en tal exámen, y que tampoco ha tomado acuerdo sobre el particular que se examina.

Partiendo del principio de que las líneas del plan deben subvencionarse, si no hay quien las construya sin auxilio del Estado, se ha tratado de resolver cuál de las formas de subvencion pudiera ser la más conveniente, atendidas las circunstancias del país. En España, puede decirse que se han aplicado todos los sistemas: en algun caso ha sido el Estado propietario de las líneas, en otros accionista en grande escala; ya se ha abonado un interés á los capitales invertidos, ya se les ha ofrecido la garantía de interés por una cierta cantidad; en muchos casos, por último, ha pagado el Gobierno parte de las obras en una proporcion variable desde treinta á cien mil escudos próximamente por kilómetro; habiendo tambien variado mucho la forma del pago de estas cantidades, que unas veces se ha hecho en acciones por su valor nominal, otras en obligaciones, otras, finalmente, en metálico. De estos sistemas, el que más se ha aplicado es el citado en último lugar; y por haberse acudido al mismo, tratando de evitar los inconvenientes que los otros ofrecen, se cree la Comision dispensada de analizarlos todos, limitándose á indicar algunas de las razones por las que no acepta el que se considera por muchos como preferente.

Principios que determinan la naturaleza de la subvencion.

La base para fijar un tipo de subvencion en el sistema que se examina, estriba en la apreciacion del coste del camino y de sus utilidades probables, y debia ser, en rigor, la parte de capital que habria de rebajarse del presupues-

to, para que á la restante le correspondiese, con los productos líquidos, un interés justo y equitativo, en armonía con la naturaleza del negocio y el estado económico del país. Por lo mismo, se comprende que la fijacion de tal cantidad debe exponer á graves errores si se procede partiendo de datos inexactos, y precisamente habrian de serlo, siquiera se fundasen en un estudio detenido, por la circunstancia de la poca fijeza que desgraciadamente tienen aun entre nosotros los valores públicos, y lo distantes que nos hallamos de haber llegado á una marcha normal, que permita deducir presunciones fundadas para un período de tiempo algo considerable. Se observará que se prescinde del modo cómo se han fijado ciertas subvenciones, examinando únicamente lo que debiera ser; pues, de tener en cuenta los ejemplos de lo ocurrido, podria añadirse que, aun puestos en el terreno científico, con dificultad se evitaria la tendencia que tan marcada se ha visto á conceder las subvenciones, en parte por sentimiento, propendiendo á aumentarlas cuando las obras tienen gran dificultad, sin atender á que de este modo es posible llegar al absurdo de que se subvencione fuertemente una línea difícil, que sin auxilio alguno ofrecería buena colocacion á los capitales; haciéndolo mezquinamente con otras que, á pesar de ser fáciles, serian ruinosas para las empresas, por sus exiguos productos.

Pero, aparte de lo expuesto, y sin tratar de exagerar la verdadera importancia de las dificultades apuntadas, se indicará que existe otra razon que aconseja variar de sistema. Lo ocurrido en varios de los ferro-carriles españoles demuestra de un modo elocuente que, con el apoyo de la subvencion, y aprovechando la latitud que la legislacion vigente permite, tocante á la creacion de las compañías y á la del capital social, se han realizado algunas líneas sin tener aquellas elementos para ello; y como el capital efectivo no ha podido allegarse sin crear una masa considerable de títulos en obligaciones y, en la mayor parte de los casos, una crecida deuda flotante, estos valores abruman hoy á la explotacion y absorben gran parte de sus productos, siendo una de las causas que contribuyen al deplorable estado en que se halla esta industria. La manera de corregir tales inconvenientes depende, en primer lugar, de las reformas en la legislacion, que permitan obtener mayores garantías de buena gestion y la prueba de que se cuenta con elementos bastantes para el negocio que se intente. Este asunto se trató con la extension necesaria en el lugar oportuno (1); pero, como quiera que las reformas, por completas y meditadas que fuesen, no alcanzarian á remediar el mal, es preciso que converjan al mismo fin todos los demás elementos influyentes en la cuestion, y en-

(1) Véase el capítulo IV de esta Parte.

tre ellos merece citarse el de la subvencion. Razon es la expuesta, que tambien se ha tenido en cuenta al proponer que para las líneas del plan, y partiendo de la necesidad á que la Comision se ve arrastrada, de tener que proponer subvencion, se varíe el sistema hoy dominante.

El que se propone, tiene por fundamento dos principios: que las provincias por donde crucen las líneas contribuyan á la ejecucion, de un modo efectivo y el que parezca más á propósito para el objeto, y que el Estado subvencione directamente las mismas vias, dando la seguridad de que los capitales empleados no carecerán, en ningun caso, de un interés, siquiera sea módico.

No parece necesario detenerse á justificar las razones que aconsejan la adopcion de estas bases. La primera es de reconocida justicia y conveniencia, y la segunda tiende á crear un estímulo poderoso para la ejecucion, sin tropezar con algunos de los inconvenientes que se han apuntado ántes; es, por otra parte, un sistema que se aviene mucho mejor que el abono de una parte del presupuesto, con la escasez de recursos, y por último, contribuye en lo posible á que las compañías, al emprender la construccion de un camino, cuenten con los capitales necesarios para ello. Ciertamente al asignar un interés á estos capitales, no se salvan las objeciones que se han hecho al sistema de la subvencion por abono de una cantidad fija, bajo el punto de vista de la desigualdad que establece entre las líneas que desde un principio ofrezcan relativamente crecidos rendimientos, y las que, por el contrario, los den muy cortos; se cuenta, sí, con que tales dificultades podrán aminorarse, siempre que los trámites que precedan á las concesiones sean lo suficientemente detenidos, y vaya acompañado el expediente de datos tan numerosos, que la subasta sea un medio real y verdadero de corregir tales desigualdades.

Con arreglo á estos principios, y despues de un detenido exámen, la Comision propone como conveniente la clase de subvencion que se indicará, pero creyendo deber añadir que, si bien informa favorablemente sobre la misma, conceptúa que habrá muchos casos en que, por circunstancias particulares, haya ventaja en modificar lo que se consulta, y no será de extrañar, por lo tanto, que el Gobierno, apreciando tales consideraciones, desarrolle su accion en este particular, en un campo mucho más lato que el que determinan las bases que se van á exponer.

Respecto á la participacion de las provincias, se ha creído justo y conveniente que contribuyan á la ejecucion de las líneas, costeando los terrenos que éstas ocupen en cada una de ellas.

En cuanto al Gobierno, deberá abonar á las empresas un 3 por 100 del capital de establecimiento, con arreglo al presupuesto aprobado, durante quince años, contados desde el momento en que se abra al público la línea. Dicho

Subvencion
que se propone.

presupuesto servirá de base, siempre que el importe kilométrico no exceda de 100.000 escudos, cuya cantidad se tomará en todo caso como máximo para este cómputo. La subasta versará sobre rebaja en el interés asignado al capital de establecimiento, pudiendo tomar como tipo para ella, bien el tanto de interés, bien el número de años para el abono del mismo.

Se comprenderá fácilmente, por las consideraciones hechas al justificar este sistema, que en el resultado de la subasta encuentra la Comision el correctivo á lo que pudiera tener de injusto la fijacion de un tipo único de interés para todas las líneas nuevas del plan. No hay duda de que así deberá suceder, si se procede con arreglo á lo consultado en el capítulo iv de esta Parte, respecto á las reformas en la legislacion. Sin perjuicio de esto, es bien claro que con dejar indeterminado este tipo dentro de un máximo que fijase la ley, pudieran apreciarse las diversas circunstancias de las líneas, de la misma manera que se haria en el caso más favorable, con el sistema de abonar un tanto fijo.

Casos en que convendría prescindir del remate.

Se conceptúa que podrá prescindirse de la subasta cuando las compañías actuales de ferro-carriles soliciten la ejecucion de las líneas que sean tributarias de las que dichas empresas tienen ya construidas. Más bien que en un principio de estricta justicia, se funda esta propuesta en una idea de conveniencia, y en la de favorecer por este medio á las compañías en su poco lisonjera situacion. Circunstancia es esta última que se ha tenido muy presente en todo lo que se indica, por más que la Comision se haya visto obligada á combatir alguna de las medidas planteadas recientemente con este objeto, como combatiría, si oportuno fuese, muchas de las que se proponen con igual fin por las Compañías ó por los que manifiestan interesarse por ellas.

CAPÍTULO OCTAVO.

CLASIFICACION DE LAS LÍNEAS PROPUESTAS PARA COMPLETAR EL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

Al elevar al Gobierno de S. M., en Junio de 1865, el dictámen sobre las líneas pedidas en la informacion abierta con motivo del plan general de ferro-carriles, se manifestó en el preámbulo que lo acompañaba, que no se juzgaba posible hacer una clasificacion conveniente de las mismas, por cuya circunstancia la Comision se limitaria en su dia á indicar algunos principios que sirviesen de base ó guiasen en la eleccion que entre ellas se hiciese. Ordenando el Real decreto de 26 de Abril de 1865, por el que se creó esta Comision especial, que uno de sus cometidos fuese proponer el orden de clasificacion de las líneas que, con las ya concedidas, hubieran de formar el plan general de ferro-carriles (1), parece necesario que se dediquen algunas breves consideraciones á justificar el principio que, segun se acaba de decir, se anticipó al remitir al Gobierno el expresado dictámen.

Esto, unido á la sucinta exposicion de las bases que pueden guiar en la eleccion de las líneas, formará el objeto de este capítulo VIII, el que únicamente, en atencion á su fin tan concreto é importante, no se ha agregado, como parece debia hacerse, á alguno de los precedentes.

Del conocimiento que se tiene de las condiciones que reunen los nuevos ferro-carriles incluidos en el plan, cuyo conocimiento principalmente versa sobre la naturaleza y entidad de las necesidades que satisfacen, resultan, en rigor, suficientes elementos para poder formar, si no una relacion ordenada de los mismos, que determinase su respectiva importancia, al ménos grupos que, dispuestos en un orden dado, bosquejasen, entre ciertos limites, la

Dificultad de hacer la clasificacion.

(1) Véase la séptima de las disposiciones oficiales que acompañan á esta Memoria.

clasificacion que se podria hacer bajo este punto de vista. Pero se considera que el pensamiento del Gobierno, al formular este encargo, debió ser pedir á la Comision datos para resolver el órden en que deberian concederse las líneas, ó la importancia que habria de asignarse á las mismas, bajo el concepto de la subvencion que se les concediese; y precisado así el carácter de la clasificacion, es como se ha venido á deducir que no hay medios de hacerla, al ménos de un modo que pueda ofrecer confianza en los resultados. En efecto, suponiendo que de los antecedentes que la Comision tiene acerca de las líneas se dedujera la posibilidad de obtener tal clasificacion, se comprende bien que ésta debia forzosamente referirse á las circunstancias que existen en la actualidad, tocante á los diversos puntos relacionados con ella. En el período, forzosamente bastante largo, que ha de trascurrir ántes de que los caminos nuevamente propuestos se vean ejecutados, podrian variar parcialmente, ya que no de una manera completa, las condiciones que hubiesen regulado la clasificacion hecha; y de seguirla en tal caso, sea respecto al órden de concesion de las líneas, sea á la magnitud de los auxilios que se les otorgasen, resultarian naturalmente perjudicadas la justicia y la conveniencia públicas. Ya se supone que no sería tan rigurosa la ley sobre este punto, que no hubiese medio de introducir las modificaciones que aconsejase el cambio de las circunstancias que hoy ofrecen los ferro-carriles propuestos para su inclusion en el plan; pero tambien se concibe perfectamente que si la clasificacion que ahora se hiciese hubiera de servir para algo, sería forzoso rodearla de garantías que impidiesen alterarla sin motivo fundado, y por lo tanto, al solicitar la concesion de una línea clasificada ahora como de una importancia secundaria, y que hubiera venido á tenerla muy grande, sería preciso, cuando ménos, esperar la terminacion de un largo expediente, que hasta ser resuelto por las Córtes, atrasaria, quizás de una manera muy considerable, la concesion que se intentase, y que el país podria reclamar con urgencia.

Latitud que debe reservarse al Gobierno, tocante á la clasificacion de las líneas.

Con lo ántes expuesto se cree justificada la conveniencia de que el Gobierno se reserve una gran latitud pra proponer el órden en que deberán concederse las líneas, punto único á que podria afectar la clasificacion, si en los demás se atendiese á lo que esta Comision aconseja. No por renunciar á hacer ahora una relacion ordenada de las líneas, debe decirse que el Gobierno carece de elementos para motivar la eleccion entre ellas, segun las circunstancias que dominan en cada período de los que puedan considerarse en el tiempo quo dure la realizacion del plan. Los encontrará en gran número, inspirándose en el carácter especial de cada una de las líneas, en las necesidades que satisfacen; en una palabra, en el conjunto de las condiciones que las motivan, y que, entre otros varios lugares de esta Memoria, se examinan en el capítulo segundo de esta Segunda Parte.

A pesar de cuanto antecede, y por lo mismo que se estima oportuno dejar al Gobierno gran latitud para la designacion de las líneas que sucesivamente deben concederse, se cree útil indicar algunos principios generales, que podrán determinar la eleccion, y los cuales son, por su naturaleza, independientes del cambio que puedan sufrir las condiciones á que anteriormente se aludia, suponiéndolas capaces de modificar la clasificacion que ahora se hiciese.

Principios que pueden guiar en la determinacion del orden de preferencia de las líneas.

Son estas prescripciones tan lógicas y naturales, que no se conceptúa exijan justificacion alguna. La Comision propone que se consideren como líneas preferentes las que se hallen en cualquiera de los tres casos que se van á indicar: primero, las vias internacionales, cuando, despues de prévio acuerdo entre los Gobiernos de los dos países, se vea puede quedar terminada la parte española en el plazo en que deba concluirse la construccion de la parte correspondiente en el extranjero; segundo, las que se soliciten sin subvencion del Estado ni de las provincias; y tercero, las que se pidan asimismo sin subvencion del Estado, aunque la tengan por parte de las provincias. En segundo término, y por consiguiente, de la manera que lo permitan los recursos disponibles y las concesiones que puedan hacerse de las líneas que se han considerado como preferentes, se concederán: primero, las que se reclamen por un principio de equidad suficientemente justificado, en cuyo caso comprende la Comision los ferro-carriles que han de servir á las capitales de provincia que aun no estén ligadas con la red, y segundo, las correspondientes á las provincias que tengan más desarrollada su riqueza y sus medios de comunicacion.

PROYECTO DE LEY.

PREÁMBULO.

Es llegado el caso de que la Comision resuma su pensamiento, tanto en lo relativo á las líneas que deben completar la red de la Península, como en lo tocante á su clasificacion; á este efecto, formulará el proyecto de ley que en su concepto conviene sea presentado por el Gobierno á los Cuerpos Colegisladores, despues de completarlo con uno ó varios artículos, en que se establezcan las prescripciones referentes á subsidios, condiciones técnicas y otros puntos que á aquel corresponde resolver, y que no son de la incumbencia de esta Comision.

Sin embargo, como no sólo las cuestiones que se han apuntado, sino otras muchas han sido objeto de detenido exámen en varios capítulos de esta Parte, es procedente consignar, siquiera sea con la mayor rapidez, las principales conclusiones que se han deducido; si éstas sirviesen, no ya para admitirlas desde luego como buenas, sino para que se abordase la resolucion de los difíciles problemas científicos y económicos á que se refieren, la Comision veria realizado su vehemente deseo de haber contribuido, aunque de un modo indirecto, á la adopcion de medidas convenientes sobre uno de los elementos que pueden contribuir, en grande escala, á la prosperidad de la nacion.

En el capítulo tercero de esta Parte se ha tratado de las líneas destinadas al fomento de la industria minera, examinando y describiendo las principales cuencas carboníferas de la Península, las comarcas metalíferas que encierra, y las en que yacen sustancias minerales útiles al agricultor. Ninguna propuesta definitiva de camino de hierro consagrado especialmente á favorecer estas explotaciones ha podido formularse, por falta de datos precisos que sirviesen de base para calcular los beneficios probables que pudiera producir la via de comunicacion. Este asunto tendrá que estudiarlo preferente-

Líneas mineras.

mente el Gobierno de S. M. para deducir las líneas cuya construcción convenga impulsar y cuya concesión deberá otorgarse con arreglo á la ley de 20 de Julio de 1862. Sólo puede aventurarse decir que los ferro-carriles que parece natural se reclamen con más interés son los destinados á dar salida á los carbones de San Juan de las Abadesas, de Utrillas y Gargallo, á los plomos de Linares, y tal vez á las fosforitas de Logrosan. Es posible, asimismo, que se encuentren ventajas en prolongar hasta Labiana el camino construido de Gijón á Sama de Langreo, con objeto de servir á los puntos de mayor producción de la cuenca asturiana. Nada se dice de los cobres de Riotinto, porque su explotación será factible, en condiciones aceptables, por la línea que se incluye en el plan de Huelva á la de Mérida á Sevilla.

Economías que, sin perjuicio del servicio, pueden introducirse en la construcción y explotación de los ferro-carriles.

Economías cuya realización depende principalmente del Gobierno.

En el capítulo cuarto se han bosquejado las economías que, sin perjuicio del buen servicio, pueden introducirse en la construcción y explotación de los ferro-carriles, y cuya realización depende principalmente del Gobierno para unas, y de las compañías concesionarias para otras.

Las primeras deben tender á introducir en la legislación vigente el principio de que toda concesión de ferro-carril lleve en sí misma las posibles garantías de responsabilidad en los concesionarios, fijando terminantemente las respectivas esferas de acción del Gobierno y de las empresas. Pero estas medidas no serían suficientes, si no fuesen acompañadas de otras reformas que permitan disminuir los gastos de establecimiento y explotación, y aumentar el movimiento; dichas reformas podrían consistir: 1.º En facilitar los trámites que exige hoy la ley para la expropiación de los terrenos ocupados por los ferro-carriles, evitando así los graves perjuicios que las detenciones han solido irrogar á las compañías; á pesar de sus inconvenientes, es posible que, en última análisis, reportara ventajas el sistema de hacer las tasaciones de las propiedades ocupadas á perpetuidad, tomando por base el amillaramiento, y fijando, al propio tiempo, breves plazos para la ultimación de todos los incidentes que llevan consigo las expropiaciones y las valoraciones de daños y perjuicios. 2.º En la adopción de una sola vía para todos los caminos que en lo sucesivo se construyan, para todo lo referente á la expropiación, explanación y obras de arte, incluyendo los túneles; salvo en algunos casos muy especiales, en que, después de oír á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, podría el Gobierno admitir la doble vía para determinadas obras ó paraciertos trozos de la línea. 3.º En no fijar límite para las pendientes, aceptando disminuciones en la velocidad de la marcha de los trenes, con arreglo á las circunstancias particulares de cada caso. 4.º En rebajar hasta 250 metros el radio mínimo de las curvas. En este asunto debe procederse con mucha mayor prudencia que en el de las pendientes, y sólo en ramales de escasa frecuentación, en los que no influya sensiblemente una considerable

disminucion en la velocidad, podrian adoptarse en el trazado arcos de más curvatura. 5.º En autorizar en ciertos casos la adopción de medios que ya se han empleado con buen éxito, como los puntos de retroceso para salvar grandes desniveles. 6.º En procurar que las estaciones, así como todos los elementos que influyen en la construcción y explotación de las vías férreas, tiendan hacia el fin de obtener en ambas, la más severa economía compatible con el buen servicio. 7.º En dejar bastante latitud respecto á la velocidad reglamentaria de los trenes, admitiendo además en algunas líneas la reducción del número de éstos y la supresión del servicio de noche. 8.º En dictar cuantas disposiciones se juzguen adecuadas para hacer cesar las irregularidades en el transporte de mercancías, las cuales influyen sin duda en el escaso desarrollo del tráfico. 9.º En aliviar la situación económica de las compañías, eximiéndolas del pago de la cantidad que abonan para gastos de inspección; lo que podrá conseguirse sin gravar al erario público, siempre que se dé á las inspecciones el carácter que deben tener, no obligándolas á ser auxiliares de las empresas, y corrigiendo con energía cuantas infracciones se noten. 10. En suprimir el impuesto de 10 por 100 sobre el producto de viajeros, no cediéndolo á las compañías, como recientemente se ha hecho, sino desapareciendo, en beneficio del tráfico. 11 y último. En introducir algunas mejoras en ciertos detalles del material móvil, como el empleo de ventanillas con cristales en los coches de tercera clase para viajeros, cuya reforma la reclama la humanidad.

En cuanto al ancho de la vía, la Comisión entiende que debe conservarse para las nuevas líneas el admitido para las existentes, esto es, 1^m,67 (6 pies castellanos) entre los bordes interiores de las barras carriles; sólo podría ser útil la disminución en ciertos casos muy particulares, como cuando se tratase de establecer una red parcial para el servicio de una pequeña zona, ó un ramal afluente á las líneas principales, en los que no ocasionase gran inconveniente el trasbordo en el enlace.

Las reformas que se aconsejan á las compañías, porque de ellas depende principalmente su planteamiento, son las siguientes: 1.ª La fusión de las empresas concesionarias, ya recomendada por el Real decreto de 29 de Diciembre de 1866, teniendo presente, sin embargo, que pasado un límite prudencial y no muy elevado, podrian nacer del agrupamiento grandes inconvenientes, que anulasen las proyectadas ventajas. 2.ª La rebaja de las tarifas, cuya natural consecuencia sería acrecentar el movimiento, no siendo de temer que el aumento en los gastos de tracción hiciese ilusorios los beneficios, por las razones que extensamente se expusieron. 3.ª La reducción á cuatro ó cinco, todo lo más, del número de consejeros para cada compañía, los cuales podrían prestar gratuitamente sus servicios, mientras no mejorase el estado

Economías,
cuya realización
depende
principalmente
de las Compañías.

económico de estas sociedades, y tener, una vez conseguido esto, en lugar de sueldo, una parte en las utilidades del capital. Y 4.º No seguir sistemáticamente dispensando una preferencia á los extranjeros, completamente inmotivada hoy dia, para la provision de las diferentes plazas que exige el servicio de las líneas de hierro.

Conveniencia de fomentar el desarrollo de vías ordinarias; medios de conseguirlo, y modificaciones que deben introducirse en los planes de carreteras.

En el capítulo quinto se ha hecho ver la desproporcion que existe entre la longitud de ferro-carriles explotados y las de caminos ordinarios y vías fluviales, deduciendo como consecuencia la necesidad de fomentar la ejecucion de tramways y carreteras, que afluyan á los ferro-carriles, llevándoles los productos de zonas separadas de la esfera de actividad de éstos.

Respecto á los tramways se ha consignado que no conviene sean construidos por el Estado, si bien los debe impulsar por otros medios que estén á su alcance, entre los que se cita el de reformar las medidas relativas á la expropiacion.

En cuanto á las carreteras, se ha reconocido que es imprescindible que el Gobierno tome una parte activa en su ejecucion, por más que sea fácil excitar á las provincias para que, desapareciendo la incuria que en casi todas ellas reina, se dediquen á la realizacion de fáciles comunicaciones, que tanto convienen á sus verdaderos intereses. La Comision ha propuesto varias modificaciones que podrian introducirse en las carreteras no construidas, con objeto de disminuir su coste, y abreviar, de consiguiente, el plazo en que puedan llevarse á cabo; tal es la de hacer aplicables á estas vías los principios consignados para la expropiacion de los terrenos ocupados por los ferro-carriles, combinando esta medida con la de que contribuyan directamente á la construccion las provincias y los pueblos más interesados, sujetándolos al pago de las cantidades que deban abonarse por causa de ocupaciones perpétuas. Otra reforma no ménos importante es la de dar á las carreteras que se construyan en lo sucesivo el ancho asignado en la actualidad á las de tercer orden, como regla general, y en algunos casos muy especiales el que está señalado para las de segundo; introduciendo á la vez en las obras todas las economías compatibles con la solidez y duracion.

La Comision ha insistido asimismo en la conveniencia de modificar los planes actuales de carreteras para ponerlos en armonía con el de ferro-carriles. Aparte de los principios que ya se han consignado, deberia atenderse á los siguientes, al fijar la red de caminos ordinarios: 1.º, determinar la direccion de éstos de suerte, que queden enlazados con el sistema de vías férreas todos los centros productores y consumidores de alguna importancia, y 2.º, no admitir en el plan de carreteras del Estado las que sean paralelas á las líneas de ferro-carril, sin que esto sea decir que por excepcion no puedan tener cabida entre las provinciales.

En el capítulo sexto se ha tratado de la marcha que deberá seguirse en la realización de las líneas que han de completar la red general de ferro-carriles, á cuyo fin se ha establecido: 1.º, que los caminos incluidos en el plan son á los que el Gobierno ha de conceder una atención preferente, no sólo para promover su ejecución, sino para dedicarles un auxilio directo; 2.º, que las líneas recomendadas, que son en muy escaso número, deberán posponerse á las anteriores, pero anteponerse á todas las demás en que pudiera pensarse, ya para que la Administración promueva y facilite el que se lleven á cabo, ya para que, terminadas que sean las del plan, invierta los recursos disponibles en las que, correspondiendo á este orden, no se hubieran concluido todavía; y 3.º, que el plan no tiene carácter prohibitivo ni aun para las líneas desechadas, algunas de las cuales podrán incluirse en él más adelante, si bien después de seguir los trámites que en el proyecto de ley se señalan.

Marcha que deberá seguirse en la realización del Plan de ferro-carriles.

En cuanto al plazo en que deberán concederse las líneas del plan, se ha fijado en diez años, contados desde que se otorgue la primera nueva concesión, cuya época no puede de antemano preverse, porque depende de varias circunstancias, que sólo el Gobierno podrá apreciar debidamente. Y es bien claro que el período de diez años, que de una manera prudencial se ha calculado, estará sujeto á variaciones, pues supone cierta actividad de ejecución correspondiente á un estado determinado del país, el cual será la causa decisiva que motive un aumento ó una disminución en la cifra indicada.

Respecto á las líneas ya concedidas, la Comisión propone al Gobierno que declare la caducidad de las concesiones, siempre que las obras no se hayan emprendido todavía, ó se hayan empezado de tal manera, que sea presumible no lleguen á concluirse, con la circunstancia además, en ambos casos, de cerciorarse de que las compañías no cuentan con suficientes recursos para cumplir sus compromisos. Llegado este extremo, se conceptúa que, con objeto de no irrogar mayores perjuicios á los concesionarios, y de facilitar la ultimación de los expedientes, pudiera prescindirse de que á la declaración de caducidad acompañara la pérdida de la fianza. Las líneas cuya concesión caducase en virtud de lo que antecede, deberían ser las preferidas para otorgarlas de nuevo, examinando ántes si sería conveniente modificar los proyectos, dentro del espíritu de los principios de economía que se han sentado, ó reunir sus trayectos á los de otros caminos incluidos en el plan, para su más fácil ejecución y más provechosa explotación.

Consagrado el capítulo séptimo á la delicada cuestión de subvenciones, se ha deducido en él la conveniencia de que el Estado conceda auxilios materiales á las empresas concesionarias de las nuevas líneas del plan, sin que por esto deba entenderse que la Comisión acepte, en general, el principio de subvenciones. Ningun acuerdo se ha tomado sobre este punto, pero sí han comba-

Subvenciones.

tido algunos vocales la tendencia á dispensar auxilios á los ferro-carriles, considerándolos, en la mayor parte de los casos, como de problemática utilidad, en último resultado, para la riqueza pública.

Admitida la subvencion para las nuevas líneas, la Comision, fundándose en las consideraciones que oportunamente se desarrollaron, juzga que procede variar la forma de concederla, obligando á las provincias á que costeen los terrenos ocupados por las líneas en las respectivas demarcaciones; y abonando el Gobierno á las empresas un 3 por 100 del capital de establecimiento, con arreglo al presupuesto aprobado, durante quince años, contados desde el momento en que se abra al público la línea. El presupuesto podría servir de base, siempre que el importe kilométrico no excediese de 100.000 escudos, cuya cantidad debería tomarse como máximo para el cómputo.

En la subasta se encontraria el correctivo á lo que pudiera tener de injusto la fijacion de un tipo único de interés para todas las nuevas líneas del plan, no considerándose inconveniente, á mayor abundamiento, que la ley dejase indeterminado el tipo de interés, marcando sólo un máximo, á fin de poder apreciar debidamente todas las circunstancias de una línea ántes de señalar la subvencion que hubiese de disfrutar.

El sistema que se ha bosquejado es el que la Comision conceptúa mejor; pero esto no quiere decir que, en casos particulares, no resulten ventajas en modificar lo que se consulta.

Por último, con objeto de favorecer, en lo posible, á las compañías actuales, en su poco lisonjera situacion, se indica que podrá prescindirse de la subasta cuando aquellas soliciten la concesion de líneas que sean tributarias de las ya construidas por las mismas empresas.

No se extraerán aquí las conclusiones á que se ha llegado en los capítulos primero, segundo y octavo de esta Parte, en atencion á que los dos primeros versan principalmente sobre la justificacion de las líneas incluidas en el plan, y el último sobre el modo de clasificarlas; puntos todos que se tratan en diversos artículos del proyecto de ley inserto á continuacion.

PROYECTO DE LEY.

ARTÍCULO PRIMERO.

Se autoriza al Gobierno para otorgar, con arreglo á la ley general de ferro-carriles y á las demás disposiciones vigentes sobre la materia, las líneas que se expresan á continuacion :

1.º De Baidés, por Almazan, á Castejon.

De Pamplona á la frontera francesa, por los Alduides.

De Cuenca á Valencia.

De Malpartida de Plasencia, por Coria, á entrar en Portugal por Monfortinho.

De Tuy á la frontera portuguesa.

Derivadas todas ellas de radiales concedidas, y destinadas principalmente á mejorar las comunicaciones internacionales y las del centro con el puerto más próximo del Mediterráneo.

2.º De Ávila ó Navalperal á Segovia, con ramal al Real Sitio de San Ildefonso.

De un punto conveniente de la línea directa de Cuenca á Valencia, á Teruel.

De Menjíbar ú otro punto conveniente de la línea de Madrid á Cádiz, por Jaén, á Almería.

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

De Monforte á Orense.

Las cuales se derivan, como las precedentes, de líneas radiales, y tienen por principal objeto servir á capitales de provincia que no están en comunicacion con la red.

3.º De un punto conveniente de la línea de Zaragoza á Escatron, por Alcañiz y Tortosa, al Puerto de los Alfaques.

De un punto conveniente de la línea de Palencia á la Coruña, á Rivadeo.

De un punto conveniente de la línea de Palencia á la Coruña, al Ferrol.

Derivadas todas de radiales concedidas, y destinadas especialmente á establecer comunicaciones entre centros de produccion y consumo.

4.º De Reinosa á Miranda de Ebro, Cubo ó sus inmediaciones.

De Valladolid, por el valle del Duero y Almazan, á Monreal de Ariza.

De Irúrzun á San Sebastian ó Pasages.

De Teruel á Calatayud.

De Monóvar ó Novelda, por Murcia, Lorca, Zújar y Guadix, á Granada.

De Osuna á un punto conveniente de la línea de Córdoba á Málaga.

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

De un punto conveniente de la línea de Palencia á la Coruña, y próximo á esta última capital, á Santiago.

De Redondela, por Pontevedra, al Padron ó al Carril.

De Zamora, por Benavente, á Astorga.

Todas las cuales constituyen ó completan líneas trasversales, que tienen por objeto ligar entre sí grandes arterias.

Y 5.º De Huelva, por las minas de Riotinto, á un punto conveniente de la línea de Mérida á Sevilla.

De Ledesma, por Vitigudino, á la Fregeneda.

De Benavente á Leon.

Líneas que arrancan ó terminan en grandes transversales, y cuya importancia estriba, ya en establecer nuevas comunicaciones internacionales, ya en servir á zonas productoras, ya en mejorar relaciones existentes.

ART. 2.º

El Gobierno podrá introducir en las direcciones que se han marcado las modificaciones que los estudios facultativos aconsejen, dentro de las siguientes prescripciones (1) :

1.º Si los estudios demostrasen que la línea de Baidés, por Almazan, á Castejon, no debia pasar por Soria, se adicionaria con otro ferro-carril que, derivándose de éste, sirviese á dicha capital, no concediéndose en este caso aisladamente el camino de Baidés á Castejon, sino reunido con el destinado á enlazar á Soria con la red.

2.º Si se reconociese que las dificultades naturales debian hacer renunciar á la línea de Menjíbar ú otro punto conveniente, por Jaen, á Almería, se reemplazaria la de Monóvar ó Novelda á Granada, por otra que, arrancando de uno de los dos mismos puntos, se dirigiese, por Murcia, Lorca y el valle del Guadiana Menor, á Menjíbar, con arreglo al proyecto ya aprobado. En este caso, la parte del ferro-carril de Menjíbar á Almería comprendida entre Jaen y dicha capital, se sustituiria por dos caminos de hierro, uno que fuese desde Jaen, por Mártos, Alcaudete y Alcalá la Real, á Pinos Puente, en el ferro-carril de Campillos á Granada, y otro que desde Almería se dirigiese á empalmar en Baza, Vertientes, Chirivel ú otro punto que resultase ser conveniente, con la línea de Monóvar ó Novelda á Menjíbar, por el valle del Guadiana Menor.

3.º El ferro-carril de Monforte á Orense, indicado en el párrafo 2.º del Art. 1.º, supone variado el trozo de la línea concedida de Palencia á la Coruña, entre Quiroga y Monforte, con arreglo á los estudios practicados por un ingeniero del Gobierno. Si por cualquier causa no se realizase la modificacion, se verificaria el empalme del ferro-carril que ha de servir á Orense, con el de Palencia á la Coruña, en el punto que resultase ser más conveniente.

4.º La línea de la de Zaragoza á Escatron, por Alcañiz y Tortosa, al Puerto de los Alfaques, podria reemplazarse por la que uniese los mismos puntos extremos, siguiendo el Ebro, y en último término, por la que, arrancando de la propia línea de Zaragoza á Escatron, se dirigiese á Tarragona. Todo ello en el caso de que el ferro-carril á que se da la preferencia no fuese económicamente realizable.

(1) La justificacion de las modificaciones que en este artículo se proponen, puede verse en la Parte tercera de la Memoria.

5.ª El ferro-carril de Valladolid, por el valle del Duero y Almazan, á Monreal de Ariza, podrá reemplazarse, si los estudios facultativos lo aconsejasen, por otro que, partiendo de la misma capital y siguiendo el valle referido, se dirigiese á Soria.

6.ª Podrá autorizar el Gobierno, si lo juzga conveniente, que la trasversal de Mérida, por Cáceres, Béjar y Salamanca, á Zamora, no pase por Ledesma, si así lo creyese oportuno. En este caso se reemplazaria el camino de hierro de Ledesma á la Fregeneda por otro que, terminando en el mismo punto, empalmase con el trozo de ferro-carril de Salamanca á Zamora donde fuere más conveniente.

ART. 3.º

El Gobierno concederá preferentemente entre las líneas marcadas en el Art. 1.º, y suponiendo terminados y aprobados los respectivos proyectos, las que se hallen en cualquiera de los tres casos siguientes :

1.º Las vias internacionales, cuando despues de prévio acuerdo entre los gobiernos de los dos países, se vea puede quedar terminada la parte española en el plazo en que deba concluirse la construccion de la parte correspondiente en el extranjero;

2.º Las que se soliciten sin subvencion del Estado ni de las provincias; y

3.º Las que se pidan asimismo sin subvencion del Estado, aunque la tengan por parte de las provincias.

En segundo término, y por consiguiente, de la manera que lo permitan los recursos disponibles y las concesiones que puedan otorgarse de las líneas que se consideran como preferentes, se concederán :

1.º Las que se reclamen por un principio de equidad suficientemente justificado, en cuyo caso se comprenden los ferro-carriles que han de servir á las capitales de provincia que aun no están enlazadas con la red; y

2.º Las líneas que correspondan á las provincias que tienen más desarrollada su riqueza y sus medios de comunicacion.

ART. 4.º

Se autoriza igualmente al Gobierno para que otorgue, con arreglo á la ley general de ferro-carriles y á las demás disposiciones vigentes sobre la materia, y siempre que se solicite sin subsidio del Estado, la concesion de los ferro-carriles de San Fernando, por Chiclana, Veger, Tarifa y Algeciras, á Málaga; y Jaen á Puente Genil, por Torredongimeno, Mártos, Alcaudete, Cabra y Lucena, el cual se reemplazaria por el que enlazase á Puen-

te Genil con un punto conveniente de la línea de Jaen á Pinos Puente, caso de que se admitiese ésta para sustituir á una parte de la de Jaen á Almería (1).

ART. 5.º

Si ántes de concedidas todas las líneas marcadas en el Art. 1.º, se creyese conveniente construir alguna otra, podria incluirse en el plan, despues de los siguientes trámites :

1.º La aprobacion definitiva del proyecto completo del ferro-carril.

2.º Una ámplia informacion abierta en todas las localidades interesadas, en la que se oyera á las autoridades, corporaciones, ingenieros jefes, compañías concesionarias de obras públicas, y á los particulares que quisiesen ilustrar la cuestion, alegando en pro ó en contra de lo solicitado.

3.º Los informes de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos y del Consejo de Estado, sobre el expediente así formado.

4.º El proyecto de ley que, en vista de todo, presentase el Gobierno á las Córtes;

Y 5.º La aprobacion del proyecto por los Cuerpos Colegisladores, y la sancion régia de la ley.

(1) No se incluyen en este artículo los ferro-carriles recomendados al Gobierno, de Palma á Alcudia y de Mahon á Ciudadela, en las Islas Baleares, porque el plan debe ceñirse á la Península. Se recordará además que existe una ley del año 1864, autorizando la concesion del primero.
