

BREVE RESEÑA

DE LOS PROGRESOS DE LOS FERRO-CARRILES EN ESPAÑA.

La historia de nuestros ferro-carriles data del año 1850. Veinticinco años hace que se hizo la primera concesion y sin embargo aun no tenemos en explotacion mas que un corto número de kilómetros.

Pero si la historia de nuestros ferro-carriles es poco fecunda bajo el punto de vista de la realizacion de tan importantes vias, no carece por eso de curiosísimas vicisitudes de grande enseñanza económica.

En tres periodos principales dividiremos nuestra reseña. Desde 1850 hasta fin de 1844 comprenderá el primero; desde esta época hasta fin de 1851 el segundo, y el tercero hasta julio de 1854.

D. Mariano Calero Portocarrero abrió la marcha en España para solicitar concesiones de ferro-carriles. Acababa de verificarse en Inglaterra el famoso concurso de Manchester, y el resultado de los esperimentos hechos con las locomotoras que lidiaron en él, daba lugar á un mundo de esperanzas, que ha realizado sobradamente el porvenir. Pero no estaba entonces nuestro pais en la situacion que requirieren los progresos materiales para adquirir gran desenvolvimiento. Abandonadas las obras públicas, contenido el pensamiento y esclava la palabra, pobre de inteligencia y de capitales, porque la estenuacion producida por la guerra de la Independencia no habia podido desaparecer, á causa del desasosiego político y de las viciosas instituciones que nos regian, las tentativas que se hicieran entonces, como durante la guerra civil, para aclimatar los ferro-carriles en España, donde no habia, puede decirse, carreteras, no debian tener y no tuvieron resultado alguno. La concesion que se hizo á Calero en 28 de marzo de 1850 de la línea de Jerez al Puerto de Santa Maria, Rota y San Lucar, cedida en 1854 á D. Francisco Maria Fasio, caducó por fin despues de varias prórogas en 1858, sin que haya noticia de que llegaran á completarse los estudios.

Idéntico fin tuvo otra concesion hecha al mismo Fasio en octubre de 1855, de la línea de Tarragona á Reus.

Terminada la guerra civil, y repuesta España de sus inmensas pérdidas con la paz y la tranquilidad debia volver á retoñar la afición á esta clase de empresas, siendo las primeras la concesion del ferro-carril de Barcelona á Mataró otorgada provisionalmente en agosto de 1845 á D. José Maria Roca, y la de Madrid á Aranjuez en abril de 1844 á D. Pedro de Lara.

Hasta aqui la primera época, perfectamente caracterizada porque no se habia estu-

diado todavia el sistema mas conveniente para el otorgamiento de las concesiones, procediendo la administracion á tientas en esta clase de asuntos.

A fines de 1844 se pidió una nueva concesion infinitamente mas vasta é importante que todas las anteriores, puesto que se trataba de la línea de Madrid á Cádiz. Pasó el Gobierno la peticion á informe de la Direccion general de caminos, al mismo tiempo que mandó á esta que indicara la forma y bases generales, bajo las cuales podrian en lo sucesivo otorgarse esta clase de concesiones.

La Direccion de caminos redactó entonces un formulario de concesiones, un pliego de condiciones generales y un modelo de tarifa. Estos documentos fueron presentados á Mr. Jackeau, peticionario del ferro-carril de Sevilla á Cádiz, y á Mr. Richard Keily, que habia pedido tambien otra concesion desde Avilés á Leon, despues de haberse mandado informar sobre la primera á la Direccion general de caminos. Aceptaron estos interesados con ligeras modificaciones las condiciones generales propuestas, que fueron aprobadas por Real orden de 31 de diciembre de 1844. Por Reales órdenes de la misma fecha se otorgaron con el carácter de provisionales las concesiones que Keily y Jacqueau tenian solicitadas.

Desde este momento parece que deberia haber comenzado el verdadero desenvolvimiento de estas vias de comunicacion en nuestro pais, y asi se creyó entonces por los que observando superficialmente, solo veian la multitud de peticiones de concesion que se dirigieron al Gobierno en los años 1845 y 1846, y éstotorgó con sobrada é injustificable facilidad.

Como no podia menos de suceder, el desengaño siguió de bien cerca á las ilusiones creadas. La causa de esto se hallaba en el estado de nuestro pais, no á propósito todavia para permitir gran desarrollo á esta clase de empresas, y en una falta, podemos decir garrafal, cometida por la administracion, al aprobar las propuestas de condiciones etc. formuladas por la Direccion de caminos.

El pliego de condiciones generales y el formulario que le precedia para las concesiones eran excelentes. Si el Gobierno se hubiera ajustado á ellos, no tendríamos quizá mas ferro-carriles de los que tenemos, pero no se hubiera dado lugar al ágio que se hizo con las concesiones, y á la reaccion que irremediablemente habia de producirse á consecuencia de él en contra de los ferro-carriles.

En el proyecto de la Direccion no se admitian las concesiones provisionales. Las concesiones habian de recaer definitivamente sobre proyectos completos, y prévio depósito de la décima parte del capital necesario.

El Gobierno intercaló el artículo 5.º de la Real orden de 31 de diciembre de 1844 que dice asi:

III. «Cuando el suscriptor ó suscritores de las propuestas de los caminos de hierro sean sugetos 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 espresan las disposiciones precedentes con la autorizacion necesaria para obtener los datos precitados, reservándose 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 obligacion imponian al peticionario, que adquiria un derecho sobre la concesion del ferro-carril durante el plazo fijado, dentro del cual podia hacer la ley al que tratase de solicitar formalmente la linea otorgada, exigiéndole una prima por la cesion de un derecho, que no le habia costado mas que el papel sellado en que iba estendida la peticion, y el tener algun tiempo en depósito una corta suma, que se le devolvía cuando la concesion caducaba. Aun este depósito no se exigió en un principio, llegándose á otorgar varias concesiones sin este requisito.

Todas las lineas que podemos soñar en España se concedieron provisionalmente en los años 1845 y 1846, siguiendo á este frenesí el marasmo mas completo hasta fin de 1849, en cuyo periodo solo tenemos noticias de dos concesiones.

La fabulosa red concedida quedó en las colecciones legislativas, pero desgraciadamente solo alguna que otra de las lineas de menor importancia pasó al terreno de los hechos. La de Barcelona á Mataró, anterior al año 1844, la segunda concesion de la linea de Madrid á Aranjuez, otorgada en 1845 y la de Langreo á Gijon del mismo año, son las únicas que han tenido resultados prácticos, abriéndose á la explotacion la primera linea en 1.º de noviembre de 1848, la segunda en febrero de 1851 y en 1852 una parte de la tercera, próxima en el día á terminarse completamente.

Caducaron sucesivamente casi todas las demas concesiones, sin que volviera á despertarse la aficion á estos negocios hasta el año 1850. Es verdad que desde principios de 1849 se habia dado el primer paso en una nueva senda.

Por una ley de 9 de marzo de 1845 se otorgó la primera subvencion para la ejecucion de ferro-carriles, concediendo á la empresa de Langreo el 6 por 100 de interés por los capitales que invirtiese en las obras del camino, durante la construccion. Ninguna de las anteriores concesiones habia conseguido auxilios de esta clase. Desde entonces, rara es la empresa que no ha sido subvencionada.

Los tristes resultados que habian dado la multitud de concesiones hechas en 1845 y

1846, generalizaron la opinion de que en España no eran posibles los caminos de hierro, si el Gobierno no ayudaba su construccion con los fondos públicos. Con esta idea y la de que las vias de comunicacion son beneficiosas siempre, cuesten lo que costaren, aceptada la conveniencia y necesidad de hacer ferro-carriles, hubo de aceptarse el sistema de subvenciones y se dictó la ley de 20 de febrero de 1850, que autorizaba al Gobierno para conceder provisionalmente á las empresas la garantia de un minimum de interés, entretanto que se aprobaba una ley general y definitiva, para la cual se abrió la informacion parlamentaria de 1850, innovacion ventajosisima en el modo de hacer las leyes, que por desgracia, no se ha imitado despues. Pero la ley definitiva no se hizo y el Gobierno fue otorgando la garantia de interés á las empresas ya citadas de Langreo y de Madrid á Aranjuez, á la de Madrid á Irun, concesion de 1845, á la de Alar á Santander, de 1849, y á la del Grao de Valencia á Játiva, de 1850; quedando solo sin subvencion los caminos catalanes, (Barcelona á Mataró, Martorell y Granollers, Tarragona á Reus y Mataró á Arenys de Mar) y el de Jerez á Matagorda, que ninguno de ellos pasaba de 6 leguas de longitud.

A fines de 1851 varió completamente el sistema seguido por el Gobierno y aqui entra el tercer periodo de los tres en que hemos dividido el de 25 años, que estamos ligeramente examinando.

Acordó el Gobierno abandonar el sistema de concesiones provisionales para las lineas de secundaria importancia, haciendo construir las de primer orden por cuenta del Estado, y por medio de contratas.

Las primeras disposiciones adoptadas con arreglo á la nueva marcha que trazaba el proyecto de ley presentado á las Cortes en 5 de diciembre de 1851, que no llegó á discutirse, fueron la contrata de la construccion de un ferro-carril de Aranjuez á Almansa y la suscripcion por 60 millones de rs. para el ferro-carril de Alar á Santander (19 de diciembre de 1851). A estas siguieron las contratas del ferro-carril de Sevilla á Cadiz, Socuellamos á Ciudad-Real y Almodovar á Malaga en 1852, la compra del ferro-carril de Madrid á Aranjuez en el mismo año, las concesiones de Almansa á Alicante y de Almansa á Játiva, con el interés de 6 por 100 durante la construccion, la de Barcelona á Zaragoza, con el mismo subsidio y además el 1 por 100 de amortizacion, y sin subvencion del Estado, la de Martorell á Reus y alguna otra que no recordamos.

Estas contratas y concesiones tenian gravísimos inconvenientes por la manera con que se realizaron. Las concesiones se hicieron con el carácter de definitivas, pero sin cumplir en la mayor parte de los casos, ninguna de las

formalidades que exigian el buen sentido y la legislacion vigente desde 1844.

Las contratas eran á tanto por legua, sin proyectos, sin presupuestos, con menos datos, en fin, de los que se necesitan para contratar la ejecucion de la mas miserable alcantarilla. La subasta que habia de hacerse en todas ellas era ilusoria, por las inmensas ventajas que se daban para licitar al primitivo contratista; los pagos, por último, habian de hacerse en papel creado sin autorizacion de las Córtes.

Semejante desconcierto, debió dar y dió funestos resultados. Presentaba ancho campo á la inmoralidad, y la conciencia del pais acabó por sublevarse hasta el punto de llegar á ser parte poderosa entre las causas que dieron lugar á la revolucion de julio.

A principios del año 1853 ya la opinion pública condenaba el sistema adoptado, obligando al Gobierno á remitir en 29 de abril todos los expedientes de ferro-carriles á examen del Consejo Real. Sin embargo de los ilustrados dictámenes de este, se confirmaron durante dicho año todas las concesiones y contratas hechas, si bien no se hizo ninguna nueva. En 1855 se puso en explotacion la seccion de Aranjuez á Tembleque, y algunos trozos del ferro-carril del Grao á Játiva, cuya primera seccion (la del Grao á Valencia) se habia abierto al público en 1852.

En la primera mitad de 1854, se puso en explotacion la seccion de Tembleque á Alcázar y la de Jerez al Puerto de Santa Maria; se otorgaron dos concesiones (Belmez á Córdoba y Villasequilla á Toledo) que caducaron el mismo año, y se convirtió el subsidio de interés que disfrutaba la empresa de Alicante en una

subvencion directa de 15 millones de reales en acciones de ferro-carriles.

En este estado encontró los ferro-carriles la revolucion, que ha respetado en su mayor parte las concesiones hechas, regularizándolas en lo posible y anulando todas las contratas pendientes, menos la de Aranjuez á Almansa, que con la parte comprada en 1852 de Madrid á Aranjuez, se ha concedido al que era contratista de dicha línea, D. José de Salamanca.

En la última mitad de 1854 se pusieron en explotacion las líneas de Barcelona á Granollers, y Barcelona á Molins de Rey, y la parte que faltaba de la línea del Grao á Játiva, y en 1855 el trozo de Moncada á Sabadell en la línea de Barcelona á Zaragoza y la seccion de Alcázar á Albacete.

Despues se ha hecho una ley general y una ley de policia de ferro-carriles, autorizándose al Gobierno con arreglo á la nueva legislacion á otorgar en pública subasta la línea de Madrid al Ebro por Valladolid y Burgos.

¿El nuevo sistema adoptado en estas leyes dará por resultado el desenvolvimiento de los ferro-carriles en España? El tiempo lo dirá; nosotros aqui nos hemos propuesto solo presentar los hechos mas culminantes de la historia de nuestros ferro-carriles y no podemos entrar en esta cuestion, que exigiria un examen detenido de nuestra situacion económica y de la legislacion últimamente aprobada.

Terminaremos con el siguiente estado que manifiesta las concesiones subsistentes en el dia, ratificadas por las Córtes; con sus principales circunstancias.

LINEAS.	FECHA DE LA CONCESION.	LONGITUD DE LA LINEA. Kil. ts	AUXILIOS	LONGITUD EN CONSTRUCCION. Kil. ts	EN
			QUE DA EL GOBIERNO Ó LAS PROVINCIAS.		ESPLOTACION. Kilómetros.
Madrid á Aranjuez y Almansa.	9 de Marzo de 1855.	556	La cuarta parte del capital en la parte de Madrid á Aranjuez y la tercera en la de Aranjuez á Almansa. 20.908.532 rs. vn. en acciones de ferro-carriles, pagaderas por kilómetros á la circulacion. Garantia de un 6 por 100 de interés mínimo y 4 por 100 de amortizacion. 17.855.895 rs. vn. en acciones de ferro-carriles, pagaderas por kilómetros abiertos á la circulacion.	80	Madrid á Albacete 276
Almansa á Játiva.	26 de Agosto de 1852.	(a)		14	»
Játiva al Grao de Valencia.	11 de Nobre. de 1850.	58		»	Toda la línea. 58
Almansa á Alicante.	4 de Sbre. de 1852.	97		49,5	»

(a) Se ignora la longitud que tendrá la línea, por estar pendiente de resolucion la direccion del trazado.

LINEAS.	FECHA DE LA CONCESION.	LONGITUD DE LA LINEA.	AUXILIOS QUE DA EL GOBIERNO Ó LAS PROVINCIAS.	LONGITUD EN CONSTRUCCION.	EN EXPLOTACION. 1)
		Kil.		Kil. 2)	Kilómetros.
Sevilla á Córdoba.	28 de Agosto de 1851.	150	100000 rs. anuales por legua durante 20 años desde que se ponga en explotacion, pagados por las provincias de Córdoba y Sevilla.	22	"
Jerez á Matagorda	16 de Agosto de 1850.	27,5	Una cantidad por legua en metálico igual á la que resulte de la subasta de la concesion de la línea de Sevilla á Jerez.	12,5	Jerez al Puerto. 15
Alar á Santander.	15 de Mayo de 1849.	118,5	60.000.000 de rs. en acciones de ferro-cariles y la garantia del 6 por 100 de interés minimo y 1 por 100 de amortizacion por otros 60.000.000 de rs.	50	"
Barcelona á Zaragoza	21 de Sbre. de 1852.	(b)	La tercera parte del capital, pagada en acciones de ferro-cariles hasta el máximo de 30.000.000 de rs.	44,5	Moncada á Sabadell. 42
Barcelona á Mataró.	25 de Agosto de 1845.	28	"	"	Toda la línea. 28
Mataró á Arenys de Mar	26 de Abril de 1851.	8,5	"	7,5	"
Barcelona á Granollers.	20 de Julio de 1850.	29	"	"	Toda la línea. 29
Barcelona á Martorell.	12 de Junio de 1850.	27,5	"	10,6	Barcelona á Molins de Rey. 16,5
Tarragona á Reus.	30 de Sbre. de 1851.	41	"	41	"
Langreo á Gijon y Oviedo.	2 de Mayo de 1845.	49	5.500.000 rs. en metálico, pagaderos por kilómetros abiertos á la circulacion.	25	Gijon á Sama de Langreo.

NOTA De las subvenciones que da el Estado deben las provincias costear la tercera parte.
(b) Se ignora la longitud total por no estar hechos aun los proyectos desde Manresa á Zaragoza.

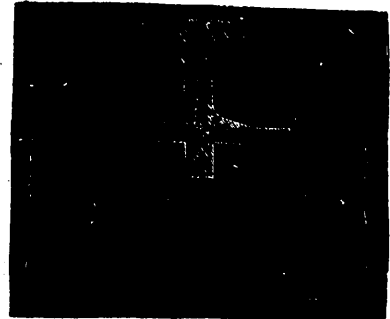
REMITIDO.

NOTICIA SOBRE UN NUEVO SISTEMA DE VIA, POR MONSIEUR ADOLFO DESOIGNIES, INGENIERO DE LA ESCUELA DE MINAS DE LIEJA, CABALLERO DE LA ORDEN DE CARLOS III.

Nuestro sistema de via se funda en dos perfecciones importantes, que aunque son susceptibles de aplicarse con entera separacion, tienen tal connexion, que se completan reciprocamente. Estas perfecciones se refieren, 1.º, á la forma del carril, 2.º, al sistema de apoyo.

§. 1.º En cuanto á lo primero, resulta de este sistema la supresion del coginete, apéndice frágil y dispendioso de las vias ordinarias, sin tocar los inconvenientes de los carriles llamados *americanos*, y de los en U que con tanta frecuencia se emplean. La figura 1.º hace ver que la mejora que proponemos, no solo es importante, sino tambien

de la mayor sencillez; redúcese á un carril americano reforzado por un nervio longitudinal en la base, el cual con un pequeño aumento de material,



proporciona un buen asiento en la traviesa, así como un exceso de resistencia en la relacion de 4 á 5. Este nervio ó lengüeta, además, entrando en