

ESTADO DE LOS FERRO-CARRILES

ESPAÑOLES EN FIN DE OCTUBRE DE 1856.

En el último número de la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS correspondiente al año pasado publicamos algunas noticias sobre la historia de los ferro-carriles españoles, y su estado en aquella época. Las muchas concesiones que despues se han otorgado exigen ya una nueva noticia.

Hasta fines de 1855 no se otorgó ninguna concesion nueva. Las formalidades que la ley general exigia hacian difícil la preparacion de los espedientes parlamentarios de concesion, y como aquellas formalidades eran indispensables

para no proceder á ciegas, todo el mundo parece que debia conformarse á esperar. Sin embargo, hecha la ley de 14 de noviembre, que concedia la línea de Valladolid á Burgos sin que los requisitos de la ley general estuvieran cumplidos, menudearon de tal modo las exigencias, que al cerrarse la legislatura en 1856 han quedado concedidas cuantas líneas de alguna importancia podíamos soñar para España, y comprometido el Estado por sumas inmensas para subvenciones.

El tiempo dirá los resultados de esta precipitacion. Nosotros nos limitaremos por ahora á presentar los siguientes estados, que hemos procurado hacer completamente exactos, y en que hay datos y cifras elocuentísimas, de las cuales deducirán nuestros lectores las consecuencias que crean oportunas.

ESTADO actual de las concesiones hechas antes de 3 de Junio de 1855 (fecha de la ley de ferro-carriles).

LINEAS.	FECHA DE LA CONCESION.	LONGITUD DE LA LINEA. Kilóm.	AUXILIOS QUE DA EL GOBIERNO Ó LAS PROVINCIAS.	LONGITUD EN CONSTRUCCION. Kil.	EN EXPLOTACION. Kilómetros.
Madrid á Aranjuez y Almansa.	9 de Marzo de 1855.	556	15 050 000 rs. en metálico para la seccion de Madrid á Aranjuez, y 65 355 355 rs. vn. en metálico para la de Aranjuez á Almansa.	80	Madrid á Albacete 276
Almansa á Valencia. Valencia á Játiva. Játiva á Almansa.	14 de Nov. de 1850. 22 de Set. de 1850. 26 de Agosto de 1852	59,5 75 150,5	La garantia del 6 por 100 de interés minimo y 4 por 100 de amortizacion para la seccion del Grao de Valencia á Játiva por el capital de 55 252 000 rs. (importe del presupuesto) como máximo, y 20 908 552 rs. vn. en acciones de ferro-carriles, pagaderos por kilómetros concluidos, para la seccion de Játiva á Almansa.	71	Grao á Játiva. 59,5
Almansa á Alicante.	4 de Set. de 1853.	97	17 853 893 rs. en acciones de ferro-carriles pagaderos por kilómetros concluidos.	97	"
Córdoba á Sevilla.	28 de Agosto de 1851.	150	100 000 rs. anuales por legua durante 20 años desde que se pongan en explotacion.	50	"

Tomo IV.—Madrid 15 de Noviembre de 1856.

LINEAS.	FECHA DE LAS CONCESIONES.	LONGITUD DE LA LINEA. Kilóm.	AUXILIOS QUE DA EL GOBIERNO Ó LAS PROVINCIAS.	LONGITUD EN CONSTRUCCION. Kil.	EN EXPLOTACION. Kilómetros.
Jerez á la bahía de Cádiz. . .	16 de Agosto de 1850.	27,5	179 900 rs. por kilómetro en metálico para los 12,5 kilómetros que hay desde el Puerto de Santa Maria á Matagorda. Total: 2 248 750 rs. vn.	»	27,5
Alar á Santander.	13 de Mayo de 1849.	118,5	60 000 000 rs. vn. en acciones de ferro-carriles como subsidio directo, y la garantía de 6 por 100 de interés y 1 por 100 de amortizacion por otros 60 millones de rs.	50	»
Barcelona á Zaragoza. . . .	24 de Set. de 1852.	Se ignora.	La tercera parte del capital en acciones de ferro-carriles hasta el máximo de 80 000 000 de rs. vn.	54	Moncada á Tarrasa. 22
Barcelona á Mataró.	25 de Agosto de 1845.	28	»	»	Barcelona á Mataró. 28
Mataró á Arenys de Mar. . .	26 de Abril de 1851.	8,5	»	8,5	»
Tarragona á Reus.	30 de Set. de 1851.	15	»	»	Tarragona á Reus 15
Barcelona á Granollers. . . .	20 de Julio de 1850.	29	»	»	Barcelona á Granollers. 29
Barcelona á Martorell. . . .	27 de Dic. de 1850.	28	»	11,5	Barcelona á Molins de Rey. 16,5
Langreo á Gijon y Oviedo. . .	2 de Mayo de 1845.	50	5 500 000 rs. en metálico.	»	Langreo á Gijon. 58,5
Barcelona á Tarragona. . . .	8 de Agosto de 1851.	90,5	»	»	»
Martorell á Reus.	13 de Nov. de 1852.	95	»	»	»

NOTAS.

Las provincias deben pagar la tercera parte de las subvenciones.—Estas subvenciones son las fijadas por las leyes especiales de 1855.—La subvencion del ferro-carril de Madrid á Almansa la componen por valor de 61 811 996 rs. vn. los intereses de los 170.700.000 rs. vn. que en acciones ha devuelto el antiguo concesionario D. José Salamanca. El resto le fué ya entregado.

Las concesiones de Barcelona á Tarragona y de Martorell á Reus no han sido todavía ratificadas por las Cortes, ni se ha hecho nada en ellas, por estar pendientes de un pleito ante el tribunal contencioso-administrativo (ahora en el Consejo Real).

Resumen del estado de las concesiones hechas antes de 3 de junio de 1855.

	Kilómetros.
Longitud total concedida, sin contar la parte no estudiada de Manresa á Zaragoza.	1 257,5
Longitud en construccion.	402
Idem en explotacion.	510

ESTADO de las concesiones hechas despues de 3 de junio de 1855.

LINEAS.	FECHA DE LA CONCESION.	LONGITUD DE LA LINEA. Kilóm.	AUXILIOS QUE DA EL GOBIERNO Ó LAS PROVINCIAS.	LONGITUD EN CONSTRUCCION. Kil.	EN EXPLOTACION. Kilómetros.
Valladolid á Burgos.	25 de Febr. de 1856.	121	506 400 rs. en metáli- co por legua. Total, 41 090 160 rs.	»	»
Sevilla á Jerez.	22 de Abril de 1856.	102	»	»	»
Madrid á Zaragoza.	11 de Marzo de 1856.	565	209 999 rs. vn. por kil. Total, 76 649 635.	»	»
Aranjuez á Cuenca é Hinarejos.	11 de Julio de 1856.	Se ignora.	»	»	»
Castillejo á Toledo.	11 de Julio de 1856.	26	44 802 rs. vn. por ki- lómetro, que dá el ayuntamiento de To- ledo. Total, 1 164 852 reales vellon.	»	»
Alcázar ó Socuéllamos á Ba- dajoz.	18 de Junio de 1856.	452,5	240 000 reales vellon por kilómetro. Total, 105 680 000 rs. vn.	Estas concesiones son provisionales y de- ben subastarse to- davia.	
Alcázar ó Villarrobledo á Cór- doba y Málaga con ramal á Granada.	18 de Junio de 1856.	Se ignora.	240 000 rs. vn. por kilómetro. Suponien- do 500 kilómetros, resultaria en total, 120 000 000 rs.		
Valencia á Tarragona por Cas- tellon.	9 de Julio de 1856.	Se ignora.	240 000 rs. por kiló- metro. Suponiendo 500 kil., resulta en total, 72 000 000 rs.	Es provisional tambien y debe subastarse.	
Barcelona á Sarriá.	11 de Julio de 1856.	5	»		
Ventas de Alcolea á las minas de Espiel y Velmeiz.	18 de Junio de 1856.	64	»	»	»
Puerto-Real á Cádiz.	20 de Octub. de 1856.	50	179 900 rs. vn. por ki- lómetro. En total, 5 597 000 rs.	»	»
Madrid á Valladolid y Burgos á Irún.	20 de Octub. de 1856.	560	195 246 840 rs. vn. en metálico.	»	»
San Isidro de Dueñas á Alar del Rey.	18 de Junio de 1856.	90 (próx.e)	»	Se está reformando el proyecto.	

NOTA. La tercera parte de las subvenciones la pagan las provincias.

Ademas el Gobierno está autorizado por las leyes de 18 de junio y 9 y 11 de julio de 1856 para otorgar las concesiones siguientes:

LINEAS.	LONGITUDES.	AUXILIOS.
Madrid á Malpartida de Plasencia.	Se ignora.	De las provincias.
Madrid á Segovia y Valladolid.	Id.	Idem.
Tudela por Logroño á Bilbao.	Id.	No está fijada.
Zaragoza por Pamplona á Alsasua.	Id.	Idem.
Merida á Sevilla.	Id.	240 000 rs. por kilómetro.
Merida á Cáceres y Alconetar.	Id.	De las provincias, dando ademas el Gobierno lo que habia de gastar en la carretera que se pensaba construir entre estos puntos.

Resumen.

	Kilómetros.
Longitud de las líneas concedidas desde 5 de Junio de 1855, sin contar la de Aranjuez á Cuenca é Hinarejos, y apreciando aproximadamente las de Andalucía y Valencia á Tarragona. .	2 595,5

RESUMEN GENERAL.

	Kilómetros.
Líneas concedidas hasta el día, ...	3 855
ó próximamente incluyendo la longitud de las no estudiadas aun.	4 200
Longitud en construccion (no contando lo que haya de las últimas concedidas.	402
Id. en explotacion.	510

Total de las sumas que hasta el día se han comprometido á dar á las empresas el Estado y las provincias para la ejecucion de ferro-carriles.

	Rs. vn.	De esto hay pagado ya. Rs. vn.	Restan. Rs. vn.
En metálico.	669 995 718	85 683 553	586 512 585
En acciones.	178 742 425	50 000 000	148 742 425
Se ha asegurado el 6 por 100 de interés mínimo y 1 por 100 de amortizacion á un capital de.	95 252 000	"	"
Al camino de Sevilla á Córdoba 20 anualidades de.	2 500 000	"	"

Las subvenciones directas en metálico y acciones se han de pagar todas, si las empresas cumplen, en un plazo de siete años. En este estado no se tienen en cuenta las sumas pagadas hasta el día por el Gobierno por garantia de intereses, ni las acciones que se emitieron para la construccion de caminos de hierro por cuenta del Estado, cuyas contratas fueron anuladas.

RUINAS DE ITALICA.

En el número del periódico EL CRITERIO correspondiente al 4 de noviembre hemos visto un artículo que no se concibe cómo ha podido publicarse, teniendo en cuenta la ilustracion y la imparcialidad que deben caracterizar los escritos de los que se dicen investidos de la alta mision de dirigir la opinion pública. Ocúpase el artículo citado de las ruinas de la antigua Itálica, que se suponen nuevamente *profanadas* por el ingeniero de caminos encargado actualmente del de Estremadura, y apoya en este hecho, de que nada diremos porque carecemos todavía de noticias sobre el particular, una acusacion furibunda contra todos los individuos que componen el cuerpo de ingenieros, dando por hecho que existe entre

ellos una conspiracion permanente contra los monumentos antiguos en general, y en particular contra las mencionadas ruinas.

Ya el año pasado se dirigieron á los ingenieros de Sevilla las mismas acusaciones en lenguaje no menos inconveniente, acusaciones que fueron perfectamente contestadas, con permiso del *Criterio*, probándose en las respuestas que los cargos tenían por origen una mezquina é infundada animadversion hácia el cuerpo de ingenieros, mas bien que un entusiasmo arqueológico exagerado. La opinion pública hizo justicia de aquellas acusaciones y de los hechos desfigurados y falseados que entonces se adujeron, relegándolos en poco tiempo al olvido. Pero se conoce que este resultado no convenia á los enemigos de mal