

A continuacion insertamos una lista de la longitud de cada uno de los túneles.

1.º	242,92
2.º	500,22
3.º	91,44
4.º	124,53
5.º	106,07
6.º	106,63
7.º	407,08
8.º	96,47
9.º	191,41
10.º	211,07
11.º	654,10
12.º	2145,70
	4707,51

MIGUEL DE CERVANTES.

ANTE-PROYECTOS DEL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

(Continuacion.)

INFORME Y ANTE-PROYECTO

DE LA

JUNTA CONSULTIVA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS,

SESION DEL DIA 12 DE JULIO DE 1864.

JUNTA PLENA.—Sres. Barria, *presidente*, Aquino, Nogueira, Areitio, Castro, Santa Cruz, Echevarria, Bercebar, Arnao, Lopez, Subercase, Prado, y Marti, *secretario general*.

En sesiones de los dias 4, 5, 6 y 7 del presente mes, á que asistieron los señores espresados al margen, se ocupó la Junta en pleno de la discusion del informe y dictámen suscrito por la Seccion 3.ª sobre la Memoria y ante-proyecto de la red ó plan general de ferro-carriles, que habia redactado la Comision nombrada al efecto en 25 de abril último por la Direccion general de Obras públicas, la cual se sirvió pasarlos á la Junta en 27 de junio próximo pasado, á consecuencia de lo prevenido en la Real orden de 14 de abril, á fin de que, concretándose á los datos hasta ahora recogidos, y reuniéndose con la mayor urgencia, emita su parecer so-

bre el pensamiento general que ha precedido á la formacion de dicho trabajo.

El mencionado ante-proyecto es, por lo tanto, el primer trabajo, ó la base de las informaciones y estudios que deben practicarse á consecuencia y para los fines señalados por la ley de 13 de abril último, á cuyo cumplimiento se ha encaminado la Real orden del dia siguiente, acabada de citar. En el artículo 1.º de esta última se prescribia: que oyendo á esta Junta consultiva, y teniendo presentes las concesiones hechas ó autorizadas hasta el dia, el plan de carreteras, y los datos estadísticos relativos á la riqueza, industria y tráfico de las diferentes localidades, se procediera con toda urgencia á formar un *ante-proyecto de la red de caminos de hierro*, que baste por ahora y en un plazo prudencial á satisfacer las necesidades del pais, tanto en sus relaciones interiores, como en las internacionales.

El trabajo formulado con este objeto por la Comision citada, consta de una estensa y razonada Memoria, acompañada de diez y siete cuadros ó estados y de dos cartas geográficas de España, en una de las cuales se hallan señaladas, con líneas negras, las vías férreas en explotacion y las concedidas ó autorizadas hasta el dia, distinguiéndose de ellas, con líneas rojas, las nuevas que aquella ha fijado, juzgándolas como las mas importantes y convenientes para completar el plan y satisfacer á las mas urgentes necesidades de tráfico general en un periodo prudencial.

En la otra carta se manifiesta la red que forma el conjunto de unas y otras líneas, marcadas de un solo color. Tambien acompaña por último, al mismo trabajo, el voto particular de uno de los individuos de la Comision, que respecto de la no inclusion espresa de una línea importante, se ha separado de los demás.

Habiéndose encontrado en completa conformidad la Seccion 3.ª de la Junta, ponente del asunto, no solo con el objeto esencial, sino tambien con las bases, principios y consideraciones que han servido de fundamento al ante-proyecto de la Comision citada, despues de manifestarlo espresamente al recorrer uno á uno los puntos principales, así como las líneas que lo determinan, proponia su aprobacion en conjunto, ó como pensamiento general, con algunas advertencias ó salvedades que espresaba en el cuerpo y al final de su informe, considerándolo por su parte aceptable para los fines con que el Gobierno de S. M. ha mandado formalizar tan importante trabajo. Pero desechado en todas sus partes el dictámen de la Seccion por resultado de una discusion muy detenida, ha llegado el caso de que la Junta formule el suyo, segun dispone su Reglamento, conforme á las opiniones sustentadas por la mayoría.

Desde luego se comprende que es vasto el asunto, importante en sumo grado, y no exento de graves dificultades, bajo los diversos puntos de vista en que debe aparecer concertado, si, como es preciso, ha de acompañar á su desempeño la apetecida fianza del acierto; y por eso habria deseado la Junta que, en vez de la premura con que se ha visto precisada á emitir su opinion sobre el pensamiento general que entraña el ante-proyecto de la red de ferro-carriles sometido á su examen, le hubiera sido permitido en esta ocasion

meditar con mayor detenimiento y exponer latamente cuanto se le hubiera ofrecido, acerca del que mejor puede satisfacer, no solo á las exigencias comerciales y de tráfico que deben estimarse como mas legítimas ó fundadas, sino tambien á otras altas miras de la general gobernación del Estado. Considerando, no obstante, que ahora se trata solamente de adoptar una base, que sirva de punto de partida á la amplia informacion que sobre tan grave asunto va á abrirse, y cuyos resultados facilitarán medios bastantes para completar y mejorar las partes que en este primer trabajo ó bosquejo se reconociere que necesitan variarse, ha creído la Junta que, por el motivo que se deja indicado, debía formular dicho ante proyecto, basándolo en los principios y consideraciones que ha estimado mejores para el caso, y que, á su juicio, se hallan tambien acordes con los fines que se han propuesto la ley y las resoluciones mencionadas.

Mas fácil y cómodo habria sido para ella, ante el escaso número de dias, que al efecto se le concedian, indicar solamente las razones de mayor fuerza por las que desecha el pensamiento general ya formulado, y sobre el cual debía informar; y abstenerse de señalar, ó cuando mas, presentar mucho mas rápida y someramente de lo que va á hacer ahora, el conjunto ó la esencia de lo que, en su opinion, conviene y debe ser el ante-proyecto de nuestra red de ferro-carriles; pero tal conducta no le ha parecido á la Junta digna de ella, ni cree que tampoco nadie la habria estimado propia del caso. Entre aparecer como un obstáculo ó entorpecimiento para la mayor ilustracion que se quiere dar al asunto, ó abordarlo resueltamente para ponerlo á buena luz, aunque con una precipitacion que no está en su mano evitar, ha optado sin vacilar por esto último, juzgando que así tendrán suficiente explicacion, y una legítima disculpa, los descuidos que en esta materia, aun de otro modo, y á pesar de su celo, no habria podido evitar.

Para proceder con el posible acierto, no puede perderse de vista, en este caso, que lo que realmente se ha propuesto la ley citada, y procura tambien el Gobierno, es resolver un problema: *figurar la red de ferro-carriles que en un plazo prudencial pueda ejecutarse y satisfacer las necesidades de la Península en sus relaciones comerciales interiores y exteriores.*

Enunciado así el problema, queda tambien definido el objeto del ante proyecto, con toda su importancia y generalidad. Esto es lo que se desprende claramente, ó mejor dicho, todo lo que de sí arroja el texto literal de aquella ley y de las órdenes dictadas para su cumplimiento; sin que por lo tanto sea preciso aclarar, ni ménos interpretar nada, sobre la extension y sentido de un objeto que desde luego se presenta con la deseada y necesaria claridad.

Pero al resolver esta cuestion se ha prevenido ademas, que se determine el orden de preferencia de las líneas que constituyan la red general; y como un medio propio y conducente á la más acertada y completa solucion que se busca, se ha ordenado tambien, que precedan las informaciones y estudios necesarios á la clasificacion que definitivamente haya de proponer el Gobierno como preferible á las Cortes. Por lo tanto, no es, ni pue-

de considerarse el ante-proyecto de que se trata, sino como el planteamiento del problema propuesto.

Sabido es de todos que, si no se plantea bien una cuestion, es muy difícil y á veces imposible resolverla acertadamente, y que al efecto es además necesario valerse de los datos propios de ella, distinguiendo el sentido ordinario ó absoluto en que tal como aparecen pudieran tomarse, del especial y no menos verdadero que en su caso y lugar les corresponde; y por eso es no solo conveniente, sino hasta indispensable, manifestar algo, siquiera sea poco, sobre la manera como la Junta entiende y aplica al asunto que es objeto de la cuestion, los diversos elementos que como datos precisos para resolverla se hallan indicados en el ya citado artículo 1.º de la Real orden de 14 de abril.

Bases que deben servir de fundamento al ante-proyecto.

Entre los datos que señala la Real orden acabada de mencionar, ocupan el primer lugar, como no podia menos de suceder, las líneas ya construidas y las autorizaciones de estudios que se han concedido hasta el dia. Por demas seria advertir, que al efecto deben igualmente tenerse presentes aquellas líneas que ya tienen una autorizacion ó declaracion legal á su favor, porque así lo ha previsto tambien la mencionada ley de 13 de abril. Unas y otras servirán, por lo tanto, para la formacion del ante-proyecto, si bien respecto de las primeras líneas, ó sean las ya construidas, es preciso evitar todas las dudas y cuestiones á que ellas principalmente podrian dar lugar.

Líneas existentes.

Las vías férreas construidas hasta ahora en España, distribuidas generalmente en varias direcciones radiales, y estendidas hasta las principales comarcas de nuestro litoral de ambos mares, son debidas en su mayor parte, por no decir en su totalidad, al esfuerzo de las Empresas ó compañías particulares, combinado con el poderoso auxilio que han recibido del Estado, y sin el cual, puede decirse que ninguna de las grandes líneas se hubiera llevado á cabo. Tal es el sistema general económico de ejecucion, que por fin ha recibido su sancion completa y legal en nuestro pais, y que ha bastado para que con notable impulso y rapidez se hayan construido, y tengamos ya abiertas á la circulacion, ó próximas á explotarse, muchas líneas de ferro-carriles, cuya total longitud es próximamente de 4,500 kilómetros.

Pero al hecho importante que se acaba de señalar, le ha acompañado desgraciadamente una circunstancia, cuyas consecuencias se tocan y lamentan ahora: la de que ni el conjunto de nuestras grandes líneas, ni cada una de estas en su total longitud, ha sido el producto de un estudio concienzudo de las necesidades generales que estan destinadas á satisfacer. Hasta aqui se ha procedido, verdaderamente, sin un plan ó pensamiento general, con el que debieron concertarse todas las líneas, y cuantas combinaciones son posibles dentro de un sistema bien ordenado de vías férreas; y por

más que no pueda desconocerse que, aun así, han llenado generalmente y hasta cierto punto su objeto, tampoco ignora nadie al presente: que algunas de las mismas líneas adolecen de graves defectos en la determinación de sus direcciones generales; que también se han cometido errores en el orden de preferencia con que otras se han impulsado y subvencionado largamente por el Tesoro público; y que alguna otra hubiera podido quedar totalmente entregada á la industria privada, porque es probable que lo mismo habría sido construida sin los auxilios directos del Estado.

Ya antes de ahora, aunque también más tarde de lo que hubiera convenido, se trató por el Gobierno de alejar y evitar en lo posible la repetición de inconvenientes de la misma especie, conociendo que en esto los errores son tanto más deplorables, cuanto que, después de cometidos, ó no tienen enmienda, ó sólo se logra su corrección á fuerza de nuevos y costosos sacrificios; y con tales fines, consultó la Junta á la Superioridad en varias ocasiones, pero más señaladamente á consecuencia de lo acordado en sesión de 29 de Mayo de 1845, cuantas disposiciones juzgó propias y bastante eficaces para precaverse en lo sucesivo contra los males é inconvenientes que se acaban de apuntar.

Cuando las consecuencias de la anterior imprevision y falta de experiencia se palpan y reconocen por todos de la manera que se ha indicado, no sería cuerdo, ni por consiguiente acertado, someterse sin necesidad, y de una manera violenta y casi absoluta, á la teoría de los hechos consumados. Las líneas existentes, así como las concedidas ó autorizadas legalmente, constituyen ya por sí, y sin exclusion alguna, la parte principal del nuevo plan, ó lo que es lo mismo, del ante proyecto de nuestra red de ferro-carriles. Sobre las subvenciones ó auxilios que á las Asociaciones ó Empresas respectivas hayan sido otorgadas, tampoco cabe volver ya atrás; pero la existencia de una línea de ferro-carril, por importante que sea, ni el perjuicio que podrán ocasionarle otras nuevas, no puede ni debe ser obstáculo serio para que los poderes públicos vayan concediendo cuantas ahora ó en lo sucesivo fueren reclamando los intereses legítimos y siempre atendibles de una ó más provincias ó comarcas y acaso también algunas otras vías de igual especie, más ó menos enlazadas y relacionadas con ellas. De esta manera es como la Junta entiende que las líneas existentes deben comprenderse, en la clasificación definitiva de que ha de resultar el plan general ó red de todas nuestras vías férreas. A no ser así, desde luego habría que renunciar indefinidamente, acaso para siempre, á la corrección que aun admiten algunos de los errores antes señalados; y bajo tal inteligencia, sólo serviría este nuevo arreglo, respecto de las líneas que todavía no han sido concedidas, para que en tanto se ejecuten, en cuanto no sean un obstáculo para la buena explotación de las que ahora existen; y respecto de estas últimas, para asegurar á las Compañías actuales un monopolio á que ningún derecho tienen sino dentro de su propio trayecto, y que entendiéndolo con más latitud, sería en sumo grado irritante y odioso.

En la ley general de ferro-carriles de 5 de Junio de 1836, no derogada por la de 5 de Abril último, quedaron fijadas la organización de este nue-

vo y ya vasto ramo de la gobernación del Estado, las reglas oportunas para la clasificación y concesión de cada línea en particular, y cuanto concierne también á su peculiar explotación. En la misma ley general es donde se consignaron además los privilegios, gracias y exenciones que tienen derecho á disfrutar las compañías ó Empresas concesionarias; pero en ningún artículo ni disposición expresa de aquella ni de otra ley se encuentran las más remota indicación, de que el Estado ó los poderes públicos quedaban coartados para conceder nuevas líneas férreas, ó de otra especie, que más ó menos pudieran menoscabar las ventajas ó beneficios en cuyo disfrute se hallan los explotadores de las ya existentes. Con igual cautela se sabe también que han procedido todas las demás naciones.

Pero además de tan fuertes razones, milita en nuestro caso otra consideración, que bastaría por sí sola para rechazar una pretensión tan infundada como la que se combate ahora, por lo mismo que aun antes procuraron sostenerla algunas Compañías. Alégase por los concesionarios, que al otorgarseles la línea respectiva, contaron con que no se concedería ninguna otra que les pudiera hacer competencia en la corriente de tráfico correspondiente á sus puntos extremos é intermedios; pero á esto, que tampoco puede admitirse sino con las salvedades que se acaban de indicar, hay que añadir: que no podían contar las mismas empresas, cuando obtuvieron su concesión con el mayor desarrollo é importancia que recibiría el tráfico de su línea, y los beneficios consiguientes que irían aumentando con las nuevas que como prolongaciones ó ramales de ella pueden y deben tener lugar, y se van ya estableciendo para ocurrir á las necesidades legítimas de todo el país.

En la época en que las Empresas existentes adquirieron sus derechos, consiguientes á las obligaciones respectivas, ese horizonte habrán podido divisarlo; pero, de cierto, ningún punto les presentaba entonces completamente determinado, ni lo podrán reconocer de manera que sirva para algún cálculo racional, sino después que definitivamente se haya fijado el plan general, ó la red de ferro-carriles, de que ahora se trata. Algunas han recogido, por lo tanto, considerable aumento de beneficios no previstos, y otras los irán obteniendo análogamente, en virtud de iguales causas y por resultado del mismo plan. Por consiguiente, y ahora que la red se va á fijar *á posteriori*, y precisamente para determinar el número y las direcciones generales de las líneas de ferro-carriles que faltan; sería, á más de injusta notoriamente absurda la pretensión de que, en tanto se admitan estas últimas, en cuanto no perjudiquen á las existentes.

Hace algunos años, que una opinión que desde luego parecía bastante exagerada, y que la experiencia ha desmentido, llegó á anunciar: que el canal de Castilla dejaría de ser vía fluvial de transporte, desde que se estableciera, siguiendo la misma dirección, y hasta cruzándolo en varios puntos, una línea de ferro carril que termina en el puerto de Santander: lo que ha resultado cierto es, el hecho de que la Compañía de aquel canal ha experimentado, como era consiguiente, una considerable reducción de beneficios, debida á la fuerte competencia que le hace la vía férrea. Sin embargo, aquella Compañía no ha podido menos de sobrelle-

var en silencio el perjuicio efectivo que experimenta en sus intereses, por la sencilla razon de que, en ninguna manera se privó el Estado, al otorgar la concesion del canal de Castilla, de la facultad que tiene de hacer las nuevas de otras vias de la misma ó análoga especie que reclamen las necesidades legítimas del país.

No se quiere decir con esto, ni ménos dar lugar á que las Compañías de los actuales ferro-carriles queden expuestas á que, so pretexto de ocurrir á las necesidades de carácter público, pero de muy escasa ó dudosa importancia, se vayan estableciendo junto á sus líneas otras que, siendo rivales, sólo podrian coexistir para envolverse en su mútua ruina. Desde luego, la naturaleza propia de estas mismas vias aleja hasta la posibilidad de que, por un empeño temerario, ó por el solo gusto de hacer mal, se proponga ni pueda nadie reunir y aventurar los muchos millones que en todo caso serian al efecto precisos; pero no es eso, en lo que estriba solamente la especie de garantia que tienen las Empresas existentes, para no temer una competencia tan desastrosa ó perjudicial que pudiera comprometer seriamente sus intereses: es la misma ley general acabada de citar, la que les ofrece suficientes recursos de defensa, mediante la solemne y pública tramitacion instructiva que prescribe, y debe tener efecto ántes que pueda hacerse una nueva concesion de la misma especie.

Es visto, pues, que ni semejantes temores, ni la alarma que puedan haber manifestado las Empresas de los actuales ferro-carriles, al solo anuncio de alguna nueva linea cuyo estudio y concesion se haya promovido, son motivos bastante poderosos y fundados, para que el ante-proyecto de la red de ferro-carriles se forme principalmente con el objeto de que las nuevas líneas no sean obstáculo para la buena explotacion de las ya concedidas. Semejante idea amenguaria el alto pensamiento de gobierno que preside á la ley de 15 de abril; no es posible encontrar en ella, y menos se vislumbra en ninguna de las resoluciones que para su mejor cumplimiento ha dictado el Gobierno de S. M.

Por consiguiente, la Junta, al sentar que todas las líneas construidas, así como las concedidas ó legalmente autorizadas, constituyen por si y deben formar, sin exclusion alguna, la parte mas esencial é importante del nuevo plan, opina que no por eso habrá de sobreponerse el interés aislado de ninguna de ellas, á lo que reclamen las necesidades atendibles del país, y que estas por el contrario, han de ser las que decidan, en todos los casos, la direccion y demás condiciones que deban imponerse á las nuevas líneas pendientes de concesion.

Líneas nuevas.

Por lo que antes se deja indicado puede inferirse naturalmente que, hallándose ya en explotacion la mayor parte de nuestras líneas radiales de ferro-carriles, ó muy próximas á que se abran á la pública circulacion, no serán muchas las de igual clase é importancia que podrán ejecutarse y ser objeto de nuevas concesiones; por lo que generalmente corresponderán á un orden mas secundario; las que faltan para completar la red de ferro-carriles que en un plazo prudencial puede concluirse y ser suficiente para las relaciones comerciales in-

teriores y exteriores de nuestro país. Así puede decirse que sucede en cierto modo; pero no es dado desconocer al propio tiempo, que han quedado hasta ahora muy desatendidas muchas é importantes comarcas y provincias que reclaman justamente, y en cuanto sea posible, que se estiendan á ellas el beneficio de las nuevas líneas férreas pendientes de concesion. Este es, sin la menor duda, el punto de vista mas importante bajo el que necesita corresponder al fin propuesto el ante-proyecto de nuestra red de ferro-carriles.

Dando por sentado, que en las direcciones radiales es en las que menor número de líneas hacen falta, se sigue que las de verdadera importancia entre las nuevas lo serán, á mas de aquellas, las otras que en sentido trasversal vayan enlazándolas, para facilitar comunicaciones las mas directas y ventajosas entre comarcas ó provincias distantes entre si, y cuyas producciones, siendo diferentes ó abundantes y especiales, se podrán transportar con mayor baratura, siguiendo las direcciones que mejor conduzcan á los puntos de estraccion ó consumo. Una vez desobstruidas de este modo, ó mejor dicho, abiertas esas nuevas corrientes al tráfico general, es indudable que será consiguiente y proporcionado tambien el mayor movimiento de los viajeros, los cuales siguen de ordinario las direcciones en que tienen lugar mayor número de transacciones mercantiles. Y que esto se ha de realizar por medio de las vias férreas que se establezcan en las principales direcciones trasversales, no puede ponerse en duda; porque algunos ricos criaderos de minerales, y bastantes focos industriales, ó que pueden llegar á serlo por la aptitud y disposicion de los naturales, á la vez que por la escelencia y baratura de las primeras materias, podrán encontrarse en las mismas direcciones, ó bien en las proximidades de los puntos por donde conviene que vayan dichas líneas trasversales.

Las de esta especie, ó las líneas férreas que mejor parece se prestan á llenar tan variadas como importantes necesidades, han llamado principalmente la atencion de la Junta. Los estudios hasta aquí hechos para fijar el plan general de carreteras, ó vias ordinarias de transporte, y los resultados que han ido dando las ya construidas, á medida que se han prolongado hasta facilitar el enlace y comunicacion reciproca de unas comarcas con otras muy apartadas de ellas, y cuyas poblaciones no tenian antes medio alguno de ponerse en contacto, demuestra suficientemente, que existen en la Peninsula direcciones muy marcadas, en las que no puede menos de considerarse posible, conveniente, y hasta necesaria, la concesion y ulterior establecimiento de algunas líneas férreas, cuya longitud, dificultades y coste serán de bastante consideracion. A esta especie corresponden, pues, las nuevas líneas de mayor importancia, que, en vista de las consideraciones acabadas de señalar, de los datos y estudios consultados, y de otras miras elevadas propias de todo gobierno previsor, ha creído la Junta que deben tener cabida en el ante-proyecto de nuestra red de ferro-carriles.

Provincias y sus capitales.

Siendo tan palmarias, ó fáciles de comprender, las necesidades que reclaman las nuevas comuni-

caciones acabadas de indicar, para cuantos con alguna atención hayan estudiado las grandes cordilleras que cruzan nuestra Península, la configuración de sus dilatadas costas, las direcciones en que se encuentran sus principales cuencas hidrográficas, los puntos que recorren sus mayores corrientes de agua, y la notable variedad de sus grandes comarcas, la naturaleza del suelo y clima, y por consiguiente de las producciones respectivas, y sobre todo, si se tiene en cuenta el diverso modo como la población se halla distribuida entre sus diferentes provincias, no es tan evidente, sin embargo, que á cada una de estas últimas deba ó haya de servirse directa y particularmente, y menos á las capitales, con alguna línea principal de ferro-carril.

Ramales.

La misma indole de esta especie de vías perfeccionadas, su enorme coste inicial, y otras circunstancias podrán oponerse, en algunos casos, á que pueda llenarse de una manera conveniente la condicion que se acaba de apuntar. La Junta cree, sin embargo, que es de bastante importancia, para que, al formar el ante-proyecto de que se trata, se procure llenarla, no por medio de simples ramales que se deriven desde las líneas principales en direccion de cada capital que se encontrare más ó menos separada de ellas, sino procurando más bien que se le acerque cuanto sea posible alguna nueva de aquella categoria: de análogo modo al que se ha verificado respecto de las capitales de provincia que realmente, ó con pocas excepciones, utilizan las grandes líneas que se explotan en la actualidad. Únicamente en el caso de que no pudiera conseguirse esto, es cuando parece que deberá procederse á la fijacion de algun ramal.

Casos habrá, en efecto, en los que puede tener lugar el establecimiento de un ramal de prolongacion; ó con empalme en una línea principal, porque sólo de ese modo será dado ocurrir á las necesidades de algunos puertos y poblaciones notables de nuestro litoral, que reclaman el beneficio de un ferro-carril que vaya á terminar en ellos, desde otro punto que en el interior reúna las condiciones propias de cada caso.

Líneas del litoral.

Por último, aunque son muy diferentes, bajo todos sus aspectos, las circunstancias de las diversas regiones en que se dividen nuestras dilatadas costas de mar, y por lo mismo no sea igual en todas ellas la posibilidad ni los resultados probables del establecimiento de grandes líneas de ferro-carriles en las direcciones respectivas, no se puede menos de decir algo bajo tan interesante punto de vista, siquiera sirva sólo para que se vayan fijando las ideas, sobre lo que en un porvenir más ó menos cercano podrá tener lugar acerca de un particular que desde ahora ofrece un marcado interés.

En el litoral del Mediterráneo existen hasta cuatro provincias nuestras, 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 ningun otro le disputa

la preferencia en España: otro puerto intermedio á aquellos 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, han permitido que, sin grandes sacrificios, y casi naturalmente, se haya planteado una extensa línea en la misma direccion, la cual en partes se explota ya, y en las restantes se halla muy adelantada, extendiéndose con igual carácter de línea del litoral, hasta empalmar en el Pirineo con otra de igual clase del vecino imperio.

De desear sería que las demas provincias litorales del Mediterráneo y las no menos importantes que baña el Océano, reunieran á lo largo de sus costas tan ventajosas circunstancias, como las que han producido en las antes mencionadas el pronto establecimiento de una extensa é importantísima línea de ferro-carril; más á semejante empeño se oponen desde luego grandes obstáculos naturales por una parte; y por otra el diverso modo como generalmente, ó casi en todas las restantes, se encuentra la población distribuida. No obstante, existen comarcas y provincias, así en el Océano como en el Mediterráneo, en las que se pueden determinar las direcciones de algunas líneas siguiendo la costa, ó no internándose mucho de ella, que satisfarian grandemente y á la vez las necesidades de los pueblos respectivos y las de un tráfico general, cuyo mayor desarrollo fomentaria á los del interior.

A lo largo de la costa del Oeste de Galicia se halla ya iniciada, y debe completarse, una línea que favorece el tráfico directo de dos provincias y cinco ciudades importantes entre sí. De una manera análoga será posible y conveniente dirigir otra línea de costa en las provincias que baña el mar Cantábrico, hasta encontrar en Guipúzcoa el empalme que debe estudiarse en la línea de Madrid á Irun, llamada del Norte; y acaso reclamará Asturias, antes que pase mucho tiempo, que la misma línea se prolongue hasta internarse en aquella dilatada provincia, cuya mayor población y riqueza se extiende por su litoral. Por último, y á fin de que en el porvenir sea fácil establecer otra comunicacion semejante en la costa de uno y otro lado del Estrecho, no se pueden menos de tener presentes y aun aceptar desde luego las indicaciones que suministran los estudios especiales ya hechos, por un lado en la parte litoral de la provincia de Almería, y por el otro lado entre Cádiz y Algeciras, cuya línea se sabe que se estudia al presente. Entre Málaga y Velez-Málaga se ha promovido tambien el establecimiento de un tranvia; y esta indicacion, unida á otras, suministra el convencimiento de que más adelante, y á medida que las dos citadas proporciones extremas avancen, se facilitará su reunion, que sin duda será impulsada por la notoria importancia del puerto de Málaga.

Basta la rápida ojeada que se acaba de presentar, para conocer que la Junta ha procurado principalmente, darse cuenta de la total suma de las necesidades de carácter general, que en nuestro

país puede considerarse que están desatendidas o que con mayor preferencia y para satisfacer necesidades más urgentes reclaman el beneficio de los ferro-carriles, por cuyo medio esperan lograr también su mayor fomento.

Lineas que deben constituir la red de ferro-carriles.

Para concretar más las ideas hasta aquí expuestas, solo resta manifestar cuáles son la marcha y los medios de que la Junta ha creído que debía valerse, en este caso, para determinar el número y las direcciones generales de las principales líneas a que se ha hecho referencia.

En cuanto á las ya construidas, que, según se deja dicho, constituyen, digámoslo así, la parte principal de nuestra red, se toman en el mismo estado que se encuentran, ó tal como han sido ejecutadas; y las ya concedidas ó legalmente autorizadas, y que por lo tanto se hallan en el mismo caso que las ejecutadas, se han considerado determinadas por las indicaciones de los proyectos ó estudios respectivos. Antes se ha advertido, que también ha estimado la Junta que se encontraban en igual caso, las líneas que ya han sido objeto de alguna declaración ó decisión legislativa.

En cuanto á las líneas nuevas que no han sido hasta ahora objeto de concesión, la Junta ha tenido en cuenta análogamente, ó sea para indicar en general sus direcciones, el sentido y objeto con que el Gobierno, las provincias ó los pueblos respectivos las han promovido; en seguida la determinación que tienen por los respectivos proyectos aprobados, ó por estudios de que tiene suficiente conocimiento la misma Junta; y á falta de los datos de esta última especie, las demás indicaciones que suministra el atento examen del plan de carreteras y de sus resultados, así como los demás elementos de estudio que con este fin se ha visto que se han señalado en el artículo 1.º de la Real orden de 14 de Abril.

Respecto de las líneas de ferro-carriles de las cuencas carboníferas, la Junta no ha creído que debía considerarlas comprendidas en el ante-proyecto de la red general, porque deben ejecutarse con arreglo á su ley especial.

Clasificación, ó orden de preferencia de las nuevas líneas.

Después de esa preparación, y no antes, es cuando la Junta ha creído que debía examinar si hay datos bastantes, y por consiguiente, si es dado proceder ahora al señalamiento de cuáles líneas son las que realmente necesitan y merecen que el Estado impulse su ejecución, otorgando, si es preciso para esto, los recursos del Tesoro público, ó otros auxilios efectivos que se estimen suficientes; y cuáles otras podrán aplazarse, si no encuentran 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 que rige en la materia.

Este parece, y en rigor tampoco puede ser otro, el fin con que la ley de 15 de Abril último ha prevenido que, al fijar definitivamente la red de fer-

ro-carriles se determine el orden de preferencia de las líneas que deben constituirlo. Por lo mismo puede darse como sentado, que en la clasificación referente á este extremo, sólo deberán comprenderse las nuevas líneas que están por ejecutar, toda vez que las construidas y en explotación no son ahora objeto de los auxilios del Estado, y sólo se trata de los de esta especie que podrán otorgarse á las pendientes de ejecución.

Respecto de este importantísimo punto de vista, la base que, á juicio de la Junta, reúne la sencillez y claridad que para el caso se pueden desear, es la que se determina con las disposiciones siguientes:

1.º Impulso del Estado, con auxilios inmediatos y efectivos del mismo, en la cuantía y de la manera que en cada caso se estimen suficientes y posibles, á las líneas que se consideren de primera importancia.

2.º Impulso del Estado para la formación de proyectos, y auxilios aplazados, pero que en su día podrán 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 quieran ejecutar, con ó sin el auxilio de las provincias y pueblos interesados.

Sentado este orden de categorías, ha creído la Junta que, por lo demás, es preciso aguardar á que los resultados de la información vengan á dar luz bastante, de que ahora se carece, para fijar acertadamente el lugar que, bajo el mismo punto de vista, ha de tener cada línea de las comprendidas en la siguiente descripción.

(Se continuará)

PARTE OFICIAL.

20 de Octubre. Real orden autorizando á D. José Joaquín Barreiro para que aproveche del río Tambre 42 litros de agua por segundo con destino al riego de 84 hectáreas de terreno que posee en el término de Santiago de Boimorto provincia de la Coruña.

20 de Octubre. Real orden autorizando á D. Ramon de la Torre y Amor para que aproveche las aguas del río Miño en un molino harinero que intenta construir en el sitio denominado Penedo, Ayuntamiento de Barbadanes, provincia de Orense.

20 de Octubre. Real orden autorizando á D. Juan Galiano y Mas, para que aproveche las aguas de la rambla de Paulenca en un molino harinero que intenta construir en el término de Guadix, provincia de Granada.

26 de Octubre. Real orden autorizando á D. Manuel Vega para que aproveche las aguas de los cauces denominados Llaguneras y Melderias en un molino harinero que intenta construir en el término del Hospital de Orbigio, provincia de Leon.

SUBASTAS

11 de Noviembre. De las obras de la carretera de tercer orden de Loja á Iznajar. Presupuesto 3.476.985 reales y 91 céntimos.

11 de Noviembre. Del arriendo del portazgo de Espinardo, situado en la carretera de Albacete á Cartagena, por tiempo de dos años y cantidad menor admisible de 41.512 rs. vn: en cada uno, que es el precio del actual arriendo.

