

MADRID, 4.º DE MARZO DE 1877.

TOMO XXV.

NÚM. 5.º

SUMARIO.

Reseña general sobre la importancia mercantil de la isla de Luzon (Filipinas) (conclusion), por D. G. Palacios.— Proyecto de ley de ensanche de poblaciones (continuacion), por P. de A.—Preservacion del hierro.—Parte oficial.—Subastas.

RESEÑA GENERAL

sobre la importancia mercantil de la isla de Luzon y del puerto de Manila, y sobre la necesidad y condiciones de los caminos de hierro en en dicha isla.

(Conclusion.)

La poblacion y la produccion permanecen estacionarias en aquellas provincias ante tales contrariedades. Una vía férrea que penetrase en ellas enlazándolas con Manila y las demas provincias resolveria por completo la trascendental cuestion del fomento de su poblacion y produccion: la inmigracion duplicaria ó triplicaria en breves años la poblacion de Cagayan y la Isabela, por los inmensos y feracisimos terrenos realengos incultos que en ellas existen, y rendimientos del cultivo del tabaco; y su produccion tabacalera aumentaria más rápidamente aún, puesto que asegurada con esta vía la cuestion de subsistencias, el cultivo dicho seria casi exclusivo y se harian de él grandes plantaciones. Pudiendo tenerse la seguridad de la completa venta de cuanto tabaco se produjera, aún fomentada esta produccion por la apertura de la vía, lo cual garantiza la excelente calidad de tabaco de aquella region, que sólo cede en ella al bueno de Cuba, se verian las rentas públicas aumentadas por este medio en otros dos millones de pesos anuales. Con tal perspectiva de indudable resultado, puede acometerse la construccion completa de una línea férrea desde Tuguegarao á Manila, cuya longitud seria de unos 450 kilómetros: pero como de éstos unos 150 pertenecerian á la línea general citada en primer término, la cual se halla en otras condiciones, la verdadera línea de la region tabacalera de Cagayan se reduce á los 300 kilómetros que ántes indicamos. Por estas razones juzgamos esta línea desde luego realizable como las partes citadas de la línea general de Ilo-

cos á Albay, tanto por los inmensos resultados que obtendria la actividad particular por la roturacion de terrenos y plantaciones de tabaco, cuanto por los poderosos auxilios que el Gobierno podia concederle en vista de las cuantiosas riquezas que puede desarrollar con notable incremento de sus rentas. La Península podria destinar quizá con ventaja las sumas que invierte en compra de tabaco de Virginia y Kentucky al tabaco de Cagayan y la Isabela en fomento de la produccion colonial, cuando esta tuviera el desarrollo necesario: á cuyo fin ya se expidió una Real orden en 14 de Enero de 1864 para que se diera al cultivo del tabaco todo el incremento necesario para satisfacer el consumo local, el de la Península y el de exportacion.

La línea de Zambales no se halla en tales condiciones, pues enviando hoy á Manila sólo unas 6.000 toneladas de arroz, su construccion no puede ser tan inmediata. Esta línea uniria á Manila con el magnifico puerto de Subic, al cual se ha pensado en alguna ocasion trasladar el establecimiento naval de Cavite, haciendo á Subic un puerto militar, el cual distaria de Manila por la vía férrea sólo 150 kilómetros.

La línea de Nueva Ecija se halla en parecidas circunstancias de poblacion y produccion que la anterior citada; pero tiene sobre aquélla las ventajas de su menor longitud, y de que se extenderá sobre las vastísimas y feraces llanuras que forman la provincia de Nueva Ecija.

Aprobadas recientemente, por Real decreto, las condiciones técnicas, á que han de sujetarse los caminos de hierro en Filipinas, todos los de la isla de Luzon podrán establecerse sin llegar al limite de inclinacion de veinte milésimas, y doscientos metros de radio en las curvas, que aquéllas señalan: sólo el paso de la cuenca del Agno á la de Cagayan, y el de la cordillera de Tayabas, ambos de corta longitud, creemos puedan exigir llegar á estos límites. Todas las líneas serán de suaves inclinaciones, salvo los dos pasos citados, y podrán establecerse sin grandes movimientos de tierra, y probablemente sin túneles.

Las obras de fábrica en cambio serán en gene-

ral numerosas, si bien no lo serán mucho las obras importantes.

La abundancia de superiores clases de maderas harán económica y fácil la adquisición de traviesas, de duracion casi indefinida para la vía, y esto hará tambien económica la construccion de los edificios para las vías, cuyo material es conveniente por otra parte emplear en ellos, como medida de seguridad contra los temblores de tierra.

La cal necesaria para todas las obras abunda en general en todas las provincias, en unas de ostras, en otras de madrêporas, y en otras de calizas metamórficas; pudiendo fabricarse en todas excelente ladrillo, y habiendo en algunas tobas volcánicas, en otras areniscas, en otras granitos y en otras basaltos, que se emplean como piedra de construccion.

Una muy notable parte de las subvenciones de de los caminos de hierro pudiera quizá hacerse como indica la ley, aplicando el servicio personal á cuanto puede esperarse de él un trabajo útil, como sería la construccion de la explanacion con el balastro, el suministro de maderas para traviesas, edificios y obras; el de la cal necesaria á estos mismos, el de postes telegráficos y los cerramientos de la vía. Estas obras representarán en general para las líneas de Luzon el 25 por 100 aproximadamente de su presupuesto.

La cuestion de brazos para la pronta y económica realizacion de las obras, no puede preocupar en modo alguno; pues aunque en el país hubiera dificultad para adquirirlos, la China daria fácil y rápidamente cuantos se necesitasen para acometer simultáneamente todas las líneas de la Isla; los prodigios de trabajo hechos por esta codiciosa raza en la construccion del ferro-carril del Pacifico, en los Estados-Unidos, nos dispensarian de otra prueba de su competencia para el caso, si por otra parte esto no fuera sobradamente conocido por cuantas personas hayan visitado el Archipiélago.

Solicito nuestro augusto monarca D. Alfonso XII por la prosperidad de todos los países que forman los dominios de su monarquía, y eficaz y sábiamente secundado por su ilustrado Gobierno, tratando de llevar á cada comarca los medios más conducentes para sus levantados propósitos, ha dotado en 6 de Agosto de 1875 al archipiélago filipino de una ley benéfica y liberal, á cuyo amparo se desarrollará la industria de capital importancia de que nos hemos ocupado, la cual,

respondiendo á una necesidad ya sentida, como creemos haber demostrado, ha de fomentar á su vez, con su poderoso empuje, la riqueza de aquel privilegiado país. Esta ley es la de Camino de Hierro para el Archipiélago, que no vacilamos en calificar de una de las más sábias y trascendentales de cuantas han emanado de la metrópoli para aquellas apartadas provincias.

Los auxilios y franquicias que esta ley consigna para los caminos de hierro son tan importantes, esta hecha con tan perfecto conocimiento de los recursos y necesidades del país, que no dudamos que á su influjo ha de resonar en breve el silbido de la locomotora, cruzando las feraces y pintorescas campiñas de la Isla y sus bosques seculares é impetuosas corrientes.

El plan general de caminos de hierro de la isla de Luzon, que se está estudiando por orden del Gobierno, se compondrá probablemente de las líneas que hemos citado, cuya longitud aproximada será de unos 1.600 kilómetros; bajo una subvencion media de 10.000 pesos por kilómetro, representaria la subvencion total de la red un capital de diez y seis millones de pesos, la cual, hecha en obligaciones al 8 por 100 de interes anual representaria 1.280.000 pesos de interes.

El presupuesto general del Archipiélago, haciendo en la Administracion reformas convenientes, creemos podria soportar perfectamente esta carga, con tanta más razon, cuanto que hoy se encuentra con una insignificante deuda, que las reformas pudieran aumentar notablemente los ingresos, sin agobiar al país, que hoy soporta impuestos ligerísimos; que los presupuestos provinciales podrian contribuir eficazmente á reducirla ó sostenerla, bien haciendo parte de las obras, como hemos indicado, por medio del servicio personal, bien incluyendo entre sus gastos una parte notable de esta suma para pago de intereses; y por último, cuando los incrementos que calculamos tendrian las rentas del tabaco, podrian por sí solos hacer frente á esta obligacion.

De las líneas de la red general que hemos indicado, la de Manila á Dagupan, que es la primera parte de la de Manila al extremo Norte de la Isla por el litoral occidental, y que tendria una longitud de unos 190 kilómetros, y la primera parte de la línea de Manila á Albay hasta la Laguna, y de ésta á Taal, cuya longitud sería unos 160 kilómetros; sirviendo la primera una poblacion aproximada de 1.000.000 de habitantes, y una notable

masa de producciones que converge á Manila; y la segunda á una poblacion de unos 600.000 habitantes (distribuyendo con la primera la poblacion de la provincia de Manila), y tambien á una considerable masa de producciones, podrán desde luego ser construidas por la accion privada, especialmente la primera, bajo una subvencion por parte del Estado de unos 6.000 pesos por kilómetro, con la seguridad de obtener un interes superior al 8 por 100 anual á los capitales en ellas empleados.

La línea de Cagayan, que se haria con la menor longitud posible, arrancando de la de Dagupan en las márgenes del Agno, lo cual es de un interes capital, en atencion á que tendria que cargar principalmente sobre el Estado, nos parece no podria construirse con una subvencion menor de 15.000 pesos por kilómetro; pero siendo ésta la de más transcendencia para el fomento de la riqueza de la Isla, por lo que hemos expuesto, constituye con las dos ántes citadas las de más inmediata necesidad en la Isla, y las que indudablemente serán las primeras que se construyan, por el interes que ofrecen, las dos primeras para la accion particular, y la tercera para la Administracion. Aplazando el resto de la red de la Isla para época más lejana, representado las subvenciones de estas solas líneas un capital de 6.600.000 pesos, y un interes anual de 528.000 pesos, al 8 por 100, creemos pueden emprenderse desde luego, y que trasformarian de un modo benéfico y trascendental en breves años, el modo de ser de la Isla.

Aunque hemos expuesto al principio, que el estanco del tabaco sea quizá la principal causa que ha impedido que la produccion de este artículo haya tenido el incremento que las demas producciones del país, es indudable que las condiciones locales influyen tambien poderosamente en ello; y como aunque en principio se reconozca la conveniencia de su supresion, nos parece que la época en que esto haya de verificarse se encuentra todavia muy lejana; bajo esta hipótesis, como el Estado, ademas de su interes general en el fomento de la riqueza del país, tiene el particular de la produccion del tabaco, cuyo fomento no puede conseguirse sin el de la poblacion, ni ésta sin el de vías de comunicacion que faciliten una inmigracion importante; de aquí que el interés local y el del Gobierno estén armonizados para la construccion de la vía férrea de la Isabela y Cagayan, cuyas provincias, si ésta se realizara, deberian al sistema de explotacion del tabaco por el Estado,

su más provechosa y trascendental mejora, que les abriria el más próspero porvenir.

Como la línea de Manila á Dagupan es de las que mayores resultados ofrecen para la accion particular, y la de Cagayan, que con el trazado que indicamos es continuacion de ésta, la de mayor interes para la Administracion, éstas deben ser para ella las preferentes, la primera por los menores sacrificios que exige, y la segunda por los mayores resultados que le promete.

Creemos que la Administracion deberia proseguir decididamente la alta empresa que ha iniciado con la ley de la construccion de los caminos de hierro, ordenando los estudios necesarios y fijando subvenciones sobre las cuales sea seguro el concurso de los capitales nacionales y extranjeros para realizar estas obras; pues ni del capital local, ni de la iniciativa del país nos parece puede esperarse el que secunde por sí la accion provocada por el Gobierno. El desconocimiento casi completo de la masa de la poblacion de lo que es un camino de hierro, y de su influencia en el desarrollo de la riqueza pública; la falta de capitales convenientes para el económico desenvolvimiento de tales empresas; la seguridad del buen empleo de los pequeños capitales en la produccion ó el comercio; los poco afines elementos de aquella sociedad en la cual se halla el comercio de exportacion é importacion casi exclusivamente en mano de los extranjeros; el de al pormenor y de acopios é industrias, en las de los chinos; y la gran masa de la propiedad territorial y pecuaria en las de los indígenas; lo cual imposibilita, ó al menos dificulta poderosamente, el concurso de todos á un fin igualmente benéfico para todos, cual es la facilidad y baratura de trasportes, por medio de la asociacion de capitales para tales empresas; unido al retraimiento general hácia lo nuevo y desconocido, harian, á no dudarlo, largo tiempo infecunda tan benéfica ley, si se esperase la iniciativa del país: en esto como en muchas cosas ha sucedido, es necesario llevar al país las mejoras que despues conoce y agradece.

Madrid, 10 Febrero 1877.

GENARO PALACIOS.

Escritos los precedentes apuntes, hemos recibido de Manila el plan general de caminos de hierro de la isla de Luzon, redactado por el ingeniero D. Eduardo Lopez Navarro, cuyo plan debe ser informado por las provincias y corporaciones de la

Isla y centros administrativos, para ser elevado á la resolucion superior. Tan concienzudo trabajo honra mucho á su autor, y los numerosísimos datos que contiene ilustran completamente tan interesante cuestion. Las líneas que se proponen en el plan son, como creíamos, las que ántes hemos apuntado, variando sólo en que las líneas de Nueva Ecija, la Isabela y Cagayan forman en él una sóla, en vez de ser líneas independientes, como pensamos debieran ser, y hemos tratado de justificar.

Disiente tambien en parte el plan referido, de lo que hemos expuesto en el órden de preferencia de las líneas; pues conservando las de Manila á Dagupan y la de Manila á Taal, agrega á éstas la parte de Calamba á Santa Cruz en la Laguna, de la línea de Manila á Albay, y la parte desde Quingua á Cabanatuan, en la que propone para Cagayan, en vez de las dos primeras, y la de las márgenes del Agno á Tuguegarao, que es la que para Cagayan indicamos.

A esta línea es á la que damos nosotros capital importancia, por el fomento de la produccion del tabaco, que juzgamos la principal riqueza de la Isla; y se la damos hasta tal punto, que de no poderse otra cosa, deberia construirse sólo la línea de Manila á Dagupan, y la que hemos indicado para Cagayan. El Sr. Lopez Navarro se detiene ante la crecida subvencion que necesita la línea de Cagayan; nosotros creemos que éste es el esfuerzo que debe hacer principalmente la Administracion en interes propio y en el del país.

El criterio general con que está juzgada la necesidad y porvenir de los caminos de hierro de la isla de Luzon es el mismo que hemos desarrollado en estos apuntes: los puntos fundamentales del asunto son tan salientes y generales en la Isla, que un servicio de nueve años juntos en el Archipiélago no ha podido ménos de producir en ambos las mismas ideas y la misma solucion general, salvo algun detalle que la discusion completa fijará con precision.

G. PALACIOS.

PROYECTO

DE LEY DE ENSANCHE DE POBLACIONES.

III.

Art. 14. A las empresas ó particulares que en toda una zona ó en parte de ella cedan al Ayuntamiento la propiedad de los terrenos necesarios

para calles y plazas, costeen su desmonte, construyan las alcantarillas y establezcan las aceras, empedrado y alumbrado, se les entregará ó condonará en su caso el importe de la contribucion territorial y recargos municipales expresados en el núm. 1.º del art. 3.º, y el especial que se autoriza en el 2.º del mismo artículo por el tiempo y en la forma que el Ayuntamiento determine, con aprobacion del Gobierno.

A los propietarios ó empresas que, sin costear las obras á que en este artículo se hace referencia, cedan en propiedad á los Ayuntamientos los terrenos necesarios para la vía pública, se les condonará el recargo extraordinario á que se refiere el número 2.º del art. 3.º, si la cesion llega á la quinta parte del solar que ha de tener fachada sobre la vía que el Ayuntamiento haya acordado que se abra al servicio público, ó si pagan segun tasacion pericial el número de piés correspondientes hasta completar la expresada quinta parte, cuando fuera menor la porcion que el Ayuntamiento hubiera de tomar.

Tienen derecho á igual condonacion, en cuanto al terreno que ocupan sus edificios, los propietarios que hayan construido ya, si pagan al Ayuntamiento la cantidad que resulte capitalizando al tipo de 10 por 100 el importe de dicho recargo municipal extraordinario del 4 por 100; pero sin que por ello queden exentos de su pago en el presente año económico de 1876 á 1877.

El primer párrafo está calcado del art. 13 de la ley de 1864, pero en el segundo se introduce una modificacion muy razonable. En aquella ley se estableció que á los propietarios que sin costear las obras mencionadas cediesen á los Ayuntamientos los terrenos necesarios para la vía pública, se les podria condonar, por el espacio de tiempo que se estipulase, el recargo extraordinario, y ahora se exige para el mismo objeto que los terrenos cedidos lleguen cuando ménos á la quinta parte de los solares, ó que se pague la diferencia tasada pericialmente para completar la cesion de aquella parte. Encontramos equitativa esta reforma, porque al aplicar la ley anterior, podrian ocurrir dos casos muy distintos en solares de igual superficie, á saber: que las calles ó plazas contiguas á los mismos sólo ocupasen por efecto de la disposicion de los linderos una parte insignificante de las mismas, á pesar de tener una gran extension de fachadas, ó que por el contrario, las vías públicas ocupasen casi la totalidad del terreno, quedándole al propietario un solar muy exiguo y de malas condiciones, si cedia gratuitamente la parte de su propiedad que debian ocupar las calles del ensanche, y en ambos casos, se les condonaria por cierto período el recargo de la contribucion; y si bien cabria establecer la conveniente diferencia segun el número de años de la exencion, encontramos más acertado el