

MEMORIA

ACERCA DEL

FERROCARRIL DE MURCIA Á GRANADA

QUE PRESENTA Á LA

COMISION DE SENADORES Y DIPUTADOS

DE LAS PROVINCIAS DE

MURCIA, ALMERIA Y GRANADA

EL DIPUTADO Á CÓRTEZ

D. MARIANO VERGARA

SECRETARIO DE DICHA COMISION.

MURCIA, 1878.

TIPOGRAFIA DE «LA PAZ»

Zoco, 5.

R. 222

HEMEROTECA PROVINCIAL
SOFIA MORENO GARRIDO
ALMERIA

Sres. D. Rafael Almazan y D. Agustin Medina.

MIS QUERIDOS PAISANOS Y AMIGOS:

Una deuda de gratitud tengo con cada uno de Vds., y ambas procuro pagarlas con la remision que adjunta les hago de mi *Memoria* acerca del proyecto de ferrocarril de esa ciudad á la de Granada, y no vayan Vds. á pensar que la paga está en el mérito de la cosa enviada, pues no lo tiene, sino en la congruencia entre el débito y la satisfaccion, toda vez que el suelto del uno pidiéndomela y á la carta del otro me refiero.

Y, á propósito de suelto y carta, no hagan Vds. caso de habladurias, y observen, como yo, el consejo del proverbio árabe que dice que, si un viajero se entretiene en tirar piedras á cuantos perros le ladran durante la jornada, jamás llegará al término de su viaje. Dejémosles, pues, ladrar, que para eso son perros, y sigamos nosotros nuestra ruta, sin temor á sus mordiscos, pues ni ellos se atreverán á tanto, ni á nosotros se nos morderia impunemente.

Cuando el 27 de Junio del año anterior ocurrió la terribilísima inundacion de Totana, cuyas desastrosas consecuencias á tantas villas y ciudades se extendieron y tantas huertas y campos yermaron, se me ocurrió agitar, entre otros, el antiguo proyecto del camino de hierro del Segura al Darro, para ver si con él podia proporcionar trabajo, en primer lugar á mis naturales y primeros representados los infelices jornaleros de los pueblos perjudicados por tal desastre en el distrito que tengo la honra de representar en el Congreso, en segundo á los demás de mi querida provincia de Murcia, y en tercero á los de sus hermanas en esta y otras desgracias, las de Almeria y Granada.

Estudiado, con tal mira, el proyecto citado, ví que no me servia para aquella urgencia, pero como el trato suele engendrar el cariño y tal piedra, perdida antes en el polvo, llega á adornar, después de labrada y pulida, la garganta de una bella ó la corona de una reina, así yo me encariñé con mi polvoriento expediente, de cuyas amarillentas hojas parecíame á veces ver salir la vida y el bienestar de cien pueblos.

Pero era demasiada responsabilidad para aceptada por uno solo, pues podia haber equivocacion, ó sobraba gloria para todos, si la cosa era buena, y yo, que no tengo la desdicha de ser envidioso, y por consiguiente no me pesan los aplausos concedidos á los demás, convoqué á una reunion á todos los Senadores y Diputados de las tres provincias interesadas en la obra, convocatoria que, á mi instancia y conmigo, firmaron Diputados de las otras provincias. Antes de esto habia hablado del asunto á mi antiguo maestro el Sr. Gisbert, quien habia aceptado el pensamiento y prometidome su valiosa ayuda.

Celebrada la reunion, acogieron todos los presentes (cuyos nombres no cito para que el celo de los asistentes no acuse falta de él en los que no asistieron) con entusiasmo la propuesta, y, tras de luminosa discusion, fué nombrada en el acto una Comision gestora, compuesta de un Senador y dos Diputados por cada una de las tres provincias, constituyéndose esta con el mismo digno presidente elegido por la reunion general, el Sr. marqués de Corvera, y con el mismo secretario de ella, mi humilde persona, citándonos para el siguiente dia.

En el cual nos reunimos con efecto, y después de discutir amplisimamente el procedimiento mas adecuado para realizar el proyecto, nombróse una Comision ponente compuesta del Sr. Villanova, por Granada, del Sr. Morcillo, por Almería, y de mí, por Murcia, Comision de que fué elegido presidente el primero é inevitable secretario el de las anteriores, encargándoseme la redaccion de una Memoria acerca del asunto, que es la que les envio.

Difícil es inflar un perro, segun dice el rey del castellano idioma, pero no lo es menos escribir una Memoria como la encargada á mi insipiencia y escasez de entendimiento, dado el gran número de dificultades que toca quien la empresa acomete; sirva esto de disculpa á su demérito, y de alabanza á la amabilidad de mis compañeros de la Comision ponente, quienes la aprobaron sin variar ni una coma.

Leída después á los señores de la Comision gestora, tambien la aprobaron, excepto dos de sus conclusiones, las últimas, en lugar de

las cuales, comisionaron á la ponente para que, conferenciando con el Sr. Ministro de Fomento, escogitara el medio mas práctico y breve de llevar á cabo el pensamiento, conferencia que se celebró, encontrando en el Sr. Conde de Toreno la acogida mas cariñosa y el propósito mas decidido de ayudarnos, cuando, reunidas otra vez las Córtes, pueda darse al proyecto una forma definida y definitiva.

Estos, con algunos otros de menos importancia, han sido los trámites del asunto, restando ahora que, hagan Vds. opinion, pásenme el galicismo, á semejanza de lo hecho en sus respectivas provincias y distritos por todos mis dignos compañeros de la reunion general y de las Comisiones, de lo que harán sin duda todos los periódicos de esa provincia y de las de Almería y Granada, y de lo que yo hice en Librilla, Alhama y Totana, durante mi anterior viaje al distrito que represento, teniendo la satisfaccion de ver en dichos pueblos acogido el pensamiento del camino de hierro con el entusiasmo ardiente característico de nuestra raza y de nuestro clima, unido al sentimiento práctico de los pueblos modernos.

Pocos artículos laudatorios y muchos escritos prácticos, pocos banquetes y mucha propaganda, pocas reuniones y muchas suscripciones, esto es lo necesario, y lo que suplico á Vds., amigos míos, que prediquen sin descanso, excitando y facilitando la controversia, la menor de las espinas que estoy decidido á dejar, como buen hijo, que se claven en mí, para que no ensangrenten á nuestra buena madre la patria, para la cual solamente quiero las rosas de la dicha unidas á la encina de la fuerza, y el olivo de la paz enlazado con el laurel de la victoria.

Soy de Vds. afectísimo amigo, paisano y s. s.

Q. B. S. M.,

Mariano Vergara

Madrid, 10 Agosto 1878

MEMORIA.



EN 1858 se estudió por cuenta del Estado un ferrocarril de Murcia á Menjíbar que mide 312 kilómetros, y cuenta veinte y siete estaciones, cuyo estudio quedó en tal estado, y sin que sirviera para nada, hasta que la Ley general de ferrocarriles de 2 de Julio de 1870 autorizó al Gobierno para otorgar, en pública subasta, con la subvencion máxima de 60,000 pesetas por kilómetro, un ferrocarril entre Murcia y Granada, pasando por Lorca. Una Real orden de 30 de Mayo de 1876 confirma la existencia de la subvencion y su cuantía.

Por Real orden de 3 de Mayo de 1871 se encomendó á la Division de ferrocarriles de Sevilla la formacion del proyecto de Murcia á Granada por Lorca, debiéndose hacer los gastos indispensables por cuenta del Estado, remitiendo á la citada Division los dos ejemplares del proyecto formado en 1858 para la linea de Murcia á Menjíbar, con objeto de que se aprovechara de ellos la parte comun á entrambas.

Nada hizo la Division mencionada hasta 5 de Julio de 1873, en que preguntó si estaba subsistente la Real orden de 3 de Mayo de 1871, contestándole el Ministerio de Fomento afirmativamente en 10 de los mismos mes y año.

Nada hizo tampoco nadie acerca de este asunto, hasta que en 4 de Setiembre de 1877 conseguí que se recordara á Sevilla la Real orden de 10 de Julio de 1873, á cuyo recuerdo contestó la Division de ferrocarriles de dicha ciudad en 10 de Setiembre de 1877 que deberia

nombrarse un ingeniero y dos ayudantes, y señalarse cantidad suficiente para hacer el estudio de los 150 kilómetros que hay desde Zújar, ó mas bien, desde Cúllar de Baza hasta Granada.

Desde Menjíbar hasta Granada hay hechas dos concesiones, una al Sr. Loring y otra al Sr. Villanova, teniendo esta última trece estaciones y midiendo 162 kilómetros:

De Murcia á Aguilas, por Lorca, hay hecha una concesion al señor Gomez Rubio, con 63 kilómetros y seis estaciones, entre Murcia y Lorca, parte de este camino comun con los de Murcia á Menjíbar y Murcia á Granada.

De Murcia á Granada hay un estudio particular, con veinte y tres estaciones y 318 kilómetros, presentado en el Ministerio de Fomento por el Sr. Fernandez Estrada, y aprobado por la Division de ferrocarriles de Sevilla y por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, si bien con algunas modificaciones, que ya han sido sometidas á la aprobacion de los indicados cuerpos.

De Almería á Linares, existe un estudio particular, ya completamente aprobado, que tiene 308 kilómetros y treinta estaciones.

Para poder formar juicio aproximado, á falta de planos, de la direccion que lleva cada estudio, siguen cinco listas de las estaciones de los citados estudios.

PRIMERA.

De MURCIA á MENJÍBAR.

MURCIA	Freila y Gor
Alcantarilla, (empalme)	Manzanos y Guadix
Librilla	Chilla y Pozo-alcon
Alhama	Ceal, Arroyo-molino, Hinojares y Belerda
Totana	Poyatos
Lorca	Quesada y Cazorla
Parroquia	Torre de Pero Gil
Velez-Blanco	Ubeda y Villaflores
Velez-Rubio	Jimena y Bedmar, (puente de Ma- zuecos)
Chirivel	Baeza, Begijar y Laguna, (puente del Obispo)
Vertientes	Torre de Gil Blasco Perez, (Val- verde)
Cúllar de Baza	MENJÍBAR y Jaen
Baza, Benamaurel, Castril y Cór- tes	
Baños de Benzalema	
Zújar y Pozo-alcon	

SEGUNDA.

De MENJÍBAR á GRANADA.

MENJÍBAR.	} <i>Jaen</i>
Las Infantas.. . . .	
Jaen.	
Torre del Campo.	
Torre D. Gimeno.	
Martos.	
Alcaudete...	} <i>Granada</i>
Castillo de Locubi.	
Alcalá la Real.	
Moclin.	
Pinos Puente.	
Atarfe.	
GRANADA.	

TERCERA.

De MURCIA á AGUILAS

FOR LORCA.

MURCIA	Totana
Alcantarilla	Lorca
Librilla	AGUILAS
Alhama	

CUARTA.

De MURCIA á GRANADA

FOR LORCA.

MURCIA	Lúcar
Alcantarilla	Serón
Librilla	Baza
Alhama	Górr
Totana	Guadix
Lorca	Darro
Puerto de Lumbreras	Bogarre
Huercal Overa	Iznallóz
Albóx	Daifonte
Partaloa	Peligros
Fines	GRANADA
Purchena	



QUINTA.

De ALMERIA á LINARES.

ALMERIA
Benahadux
Huécija
Alhama
Illár
Instincion
Padules
Fondon
Beires
Ohanes
Ocaña
Fiñana
Hueneja
Calahorra
Guadix

Gór
Baza
Zújar
Cuevas de Zújar
Pozo Alcon
Huesa
Quesada
Peal de Becerro
Tomé
Torre de Pero Gil
Ubeda
Baeza
Canena
Vadollano
LINARES

Las líneas primera y segunda tienen una estacion comun, que es Menjíbar, la de enlace.

Las líneas primera y tercera cuentan seis estaciones comunes, que son Murcia, Alcantarilla, Librilla, Alhama, Totana y Lorca.

Las líneas primera y cuarta tienen comunes las mismas seis estaciones anteriores.

Las líneas primera y quinta tienen nueve estaciones comunes, que son Baza, Zújar, Gór, Guadix, Pozo Alcon, Quesada, Ubeda y Baeza.

Las líneas segunda y cuarta cuentan una estacion comun, que es Granada, la de arribo.

Las líneas tercera y cuarta cuentan seis estaciones comunes, que son Murcia, Alcantarilla, Librilla, Alhama, Totana y Lorca.

Y las líneas cuarta y quinta tienen tres estaciones comunes, que son Baza, Gór y Guadix.

De la anterior comparacion resulta que las líneas primera y segunda se completan, en cuanto á formar entre las dos el ferrocarril de Murcia á Granada, por Menjíbar, el cual contaría, entre sus puntos extremos, cuarenta estaciones, y mediria 474 kilómetros, sin tener comun sinó la estacion de empalme.

La mayor parte, mas de dos tercios, de la línea tercera, es comun con la primera, y por ello seis de sus siete ú ocho estaciones, son las mismas que las de la primera.

En el mismo trayecto es la cuarta comun con la primera, siendo la razon que es el mas fácil y fructifero trazado entre Murcia y Lorca el que siguen las tres.

La primera y quinta tienen nueve estaciones comunes, lo cual indica bastante que son una misma línea por mas de 100 kilómetros, ó lo que es igual, que no pueden construirse ambas sin evidente perjuicio mútuo.

La segunda y cuarta no tienen comun sinó el punto de llegada.

La tercera y cuarta ya he dicho que seis estaciones, y el por qué.

La cuarta y quinta tienen tres estaciones comunes, precisamente en el punto en que mas puede favorecerlas su confusion por dos motivos: primero ser uno de los trozos mas dificultosos de ambas y ahorrarse por consiguiente una gran parte de los gastos de construccion, estableciendo dos vias unidas y paralelas, ó la mitad de todos los gastos de construccion, si se convienen en servirse de una via sola construida á expensas de las dos compañías; y segundo que está en la variacion de las direcciones casi normales que desde sus comienzos lleva la quinta en sus dos diferentes mitades, es decir que, las líneas cuarta y quinta, cuando se tocan, se confunden, y, cuando no se tocan, no son paralelas.

Estas circunstancias, á más de otras muchas, son causa de que las líneas cuarta y quinta se completen en sus misiones é intereses, y no solamente en su extension, cual otras de las que he comparado.

Descartando la línea de Murcia á Aguilas, por ser casi toda ella comun con la de Murcia á Granada, hágase esta por donde se haga, y teniendo la seguridad de que los 40 kilómetros que hay entre Lorca y Aguilas se construirán antes como ramal de la línea larga que como línea corta; descartando la línea de Almeria á Linares por ser casi enteramente distinta de la de Murcia á Granada, si esta se hace por Lorca, Baza y Guadix; y descartando la línea de Menjíbar á Granada por formar parte de la de Murcia á Granada, por Menjíbar; quedan para ser comparados los proyectos de Murcia á Granada, por Menjíbar, y de Murcia á Granada, por Lorca, Baza y Guadix.

Nunca como ahora es exacto el dicho del principe de nuestros hablistas de que toda comparacion es odiosa, y bien quisiera yo no entrar en esta; pero, creo de mi deber hacerlo, mas que para pre-juizar la cuestion, para dar materia á la controversia, fijando temas concretos acerca de los cuales en la discusion, si la hay, se ilustre el punto antes de resolverlo.

Es el número total de estaciones del estudio de Murcia á Granada, por Menjíbar, el de cuarenta, y veinte y tres las estaciones del proyecto de Lorca, Baza y Guadix, cuya diferencia de diez y siete estaciones me harían decidirme desde luego por el primero, por cuanto á mas estaciones mas puntos servidos y mayor influencia en pró de la riqueza general del país, si no tuviera que descartar de dichas diez y siete estaciones las trece de la parte entre Menjíbar y Granada, trozo acerca del cual hay dos concesiones ya, y por tanto se hará sin ningun género de duda, siendo preferible para Granada tener dos ferrocarriles, á mas del que hoy tiene, uno á Menjíbar, y otro directo á Murcia, que no uno solo á Menjíbar y Murcia, privándose de la comunicacion directa con las provincias de Almería y Murcia.

Tengo otros dos motivos para no decidirme por el proyecto de Murcia á Granada, por Menjíbar, desechando el estudio por Lorca, Baza y Guadix, atendiendo solamente al número de estaciones: primero, si bien las estaciones del primero son cuarenta, y veintitres las del segundo, tambien los kilómetros de aquel son 474 y 318 los de este, cuya diferencia de 146 kilómetros demás en aquel bien compensa las diez y siete estaciones: segundo, además de las trece estaciones que habria que rebajar de las cuarenta, por ser segura la construccion del camino de hierro de Granada á Menjíbar, hay á mas que bajar las nueve estaciones comunes á los proyectos de Murcia á Granada, por Menjíbar, y de Almería á Linares, resultando que realmente el camino de hierro de Murcia á Granada, por Menjíbar, tendrá 474 kilómetros y cuarenta estaciones, de las cuales diez y ocho, serian no comunes con otras líneas, y el de Murcia á Granada, por Lorca, Baza y Guadix 318 kilómetros y veinte y tres estaciones, de ellas veinte no comunes con otras líneas, es decir, que el segundo tendria dos estaciones privativas suyas mas que el primero, con 156 kilómetros menos de recorrido total.

Ninguna de estas razones me habria decidido, limitándome á presentarlas para que, con su vista, se decidiese por mis compañeros, si nó hubiera otras muchas de linages varios, de todas las cuales solamente dos expondré para fundar mi preferencia á favor del proyecto por Lorca, Baza y Guadix. Primera, esta línea no perjudicará á ninguna otra, pues, si perjuicio ocasionara á la proyectada de Murcia á Aguilas, como la línea por Menjíbar sigue el mismo trazado entre Murcia y Lorca, tambien y lo mismo la perjudicaría. No tan

solamente no perjudicará la línea por Lorca, Baza y Guadix á la de Almería á Linares, sino que la favorecerá, por las razones apuntadas arriba, por la de que ambos proyectos se cruzan casi en ángulo recto, y por otras muchas que omito por figurárseme pueril vanidad fundamentar una verdad que por nadie puede ser puesta en duda. Por el contrario el trazado por Menjíbar correría paralelo al de Almería á Linares desde antes de llegar á Baza hasta después de pasado Baeza, y tan próximos ambos, que tendría cada uno nueve estaciones en los mismos puntos, no pudiendo dudarse por consiguiente de los perjuicios mútuos que sufrirían ambas líneas, si llegaran á construirse ambas, que no se construiría sino una á lo más, si no es que impiden mútuamente su construcción, haciéndose una á otra el perro del hortelano. No menos imposible es que, habiendo ya dos concesiones de Granada á Menjíbar, y no construyéndose el camino, quizá porque hay más de una concesión, se añadiera otro proyecto entre Menjíbar y Granada, haciendo mas dificultosa la empresa de construir dicha línea, porque, pensar en hacer dos y explotárlas, es pensar en lo excusado. En cuanto á las líneas hoy ya en explotación de Madrid á Cartagena y de Madrid á Granada, lo mismo quedarían unidas con la línea por Menjíbar que con la por Lorca, Baza y Guadix, mas no igualmente beneficiadas, pues, mientras con la primera tendrían que recorrer 474 kilómetros las mercancías y viajeros que de la una fueran á la otra, con la segunda no necesitarían andar sino 318 kilómetros; sin contar con la circunstancia muy atendible de que la primera toca en Menjíbar á la red de la compañía propietaria de la línea de Madrid á Cartagena, á cuyos intereses perjudica por tanto.

La segunda razón de preferir el trazado por Lorca, Baza y Guadix, consiste en que este servirá comarcas hoy casi en absoluto privadas de medios de comunicación, como son la mitad O. de la provincia de Murcia, toda la de Almería, en su mayor longitud, y la mitad E. de la de Granada, mientras que el trazado por Menjíbar solamente serviría á la mitad de la provincia de Murcia, puesto que la provincia de Jaén quedará servida con la línea de Almería á Linares, cuya última vía enlazará á más con el centro de la península á la hoy desatendidísima provincia de Almería. La exclusiva explotación de la mitad O. de la provincia de Murcia, toda la de Almería y la mitad E. de la de Granada por la línea por Lorca, Baza y Guadix será permanente, por no poderse construir otra ni

próxima ni remotamente paralela á ella, segun evidencian las condiciones de la zona que debe recorrer, sin que dicha exclusiva pueda traer ninguno de los males que el monopolio suele acarrear en materia de vias de comunicacion, toda vez que se hallará dicho camino entre el ferrocarril de Madrid á Cádiz y el mar: y no hay tampoco temor de que le falte alimento, si atendemos á la grandísima produccion de espartos de casi toda aquella comarca y la asombrosa abundancia de minerales existentes en la misma, una buena parte de los cuales es ya explotada, pero otra mucho mayor no se explota, por carencia de medios de transporte para los mismos minerales y los combustibles y fundentes necesarios para su beneficio, minerales que, ó bien irian por este ferrocarril á ser fundidos en las fábricas de la sierra de Herrerias y de sierra Almagrera, ó, como es mas probable, serian beneficiados en Almeria ó Linares, una vez construido este segundo camino, ó, por este y el de Murcia á Granada, llegarían fundentes y combustibles á los puntos productores del mineral, donde, levantadas fábricas, se verificaria el beneficio, trasportando de retorno los trenes los metales. Y para que no se crea que esto es pintar como querer citaré el hecho, de muchos años acá conocido y constante, de venir desde Linares muchísimos minerales á ser fundidos en la sierra de Herrerias en la cual hay copia grandísima de fundentes naturales, cuyos minerales han de recorrer los 158 kilómetros que hay desde Linares hasta Alcázar; mas los 388 kilómetros que median entre Alcázar y La Union, total 546 kilómetros, mientras que de Linares á Almeria existirán solamente 308 kilómetros de ferrocarril, y de seguro bastantes menos de 500 kilómetros de via férrea desde Linares á La Union, por las nuevas líneas proyectadas.

Pero el gran porvenir del ferrocarril directo de Murcia á Granada no estriba en nada de lo dicho, sinó en el hecho de formar parte, y no pequeña ni despreciable, sinó importantísima, de la línea del litoral de la península entre Francia y Portugal, y ser por tanto el camino mejor y mas corto de Francia para la Argelia y entre Cataluña y Andalucía, países que tienen mas relaciones entre sí que con el interior de España, como se comprende fácilmente comparando el movimiento de las vias de Madrid á Málaga y Cádiz, y de Madrid á Barcelona y Tarragona, con el de la navegacion por medio del vapor entre la Argelia y Francia y de Andalucía á Cataluña. Sé bien que las líneas férreas no pueden competir en punto á baratura ni con los canales de agua dulce ni con la navegacion á la

vela, y por eso solamente establezco la paridad entre los ferrocarriles y los barcos de vapor, pero no se me negará por nadie que de buena fé discuta que el comercio prefiere siempre el camino de hierro al buque de vapor, cuando de ambos medios puede disponer, entre otros motivos por evitarse los gastos de cargas y descargas y los consiguientes desperfectos en las mercancías.

El camino de hierro costero de España en la region mediterránea y oceánica puede considerarse actualmente dividido en siete secciones, atendiendo solo al estado de cada una, que son: 1.^a de Francia á Valencia, en explotacion; 2.^a de Valencia á Murcia, con la mitad de los estudios hechos; 3.^a de Murcia á Granada, lo mismo que la antecedente, 4.^a de Granada á Bobadilla, en explotacion; 5.^a de Bobadilla á Sevilla, varios trozos en explotacion, otros en construccion y los restantes estudiados; 6.^a de Sevilla á Huelva, en construccion próxima á terminarse, y 7.^a de Huelva á Portugal, sin estudios. Resulta, pues, que hay dos secciones en explotacion la 1.^a y la 4.^a, otras dos en construccion tan adelantada que en breve serán tambien explotadas, la 5.^a y la 6.^a, dos mas con sus estudios á medio hacer, la 2.^a y 3.^a, y una, la 7.^a, sin estudios.

Prescindiendo de la 7.^a, por su atraso y su situacion á un extremo de toda la línea, puedo asegurar que, así como el importantísimo trozo de Francia á Valencia está hoy en explotacion, lo estará dentro de uno ó dos años el no menos importante de Granada á Huelva, es decir, terminado el ferrocarril costero español á falta del espacio comprendido entre Valencia y Granada.

En este espacio hay dos secciones, la de Valencia á Murcia y la de Murcia á Granada, de las cuales, aquella es fácil, comparada con esta, por cuyo motivo, y por ser seguro que empujarian su construccion las provincias de Murcia, Alicante y Valencia, toda Cataluña y Francia, no me ocuparé de ella, afirmando tan solo que el dia en que se medie la construccion del ferrocarril de Murcia á Granada, está asegurada la del trozo de Murcia á Valencia, y la razon es obvia porque, hecho lo mas difícil y costoso de una obra, se hace sin género ninguno de duda, lo mas fácil, cuando toda la obra es necesaria. Creo demostrado que la construccion del camino de hierro costanero de España depende de la seccion de Murcia á Granada, ferrocarril que evitará el paso del estrecho de Gibraltar, si difícil siempre, peligrosísimo en tiempos de guerra, estableciéndose á lo largo de las costas españolas una via terrestre de cabotaje, si se me

permite la traslacion del sentido y la amplificacion del significado de la voz cabotaje.

El camino de hierro de Murcia á Granada, por Lorca, Baza y Gaudix puede dividirse en tres trozos casi iguales entre sí, atendiendo á la mayor ó menor dificultad de su construccion, que comporta, como es natural, mas ó menos tiempo y, mas ó menos desembolsos para hacerlo. El trozo mas fácil, aquel cuya explanacion es tan extraordinariamente sencilla que puede hacerse casi sin planos, es el de Murcia al comienzo de la provincia de Almería: el trozo mediano es el de la provincia de Almería; y el trozo difícil, tanto quanto fácil es el primero, es el de esta provincia á Granada. Supongamos para mas orden y sencillez, que el camino ha de constar de 300 kilómetros, cada trozo de 100 kilómetros, é, importar cada kilómetro 250,000 pesetas, por término medio, supuestos, rigurosamente, inexactos, pero no muy apartados de la verdad, y resultará que toda la línea importará 75.000,000 de pesetas y 25.000,000 de pesetas cada uno de los tres trozos. La subvencion directa es, con arreglo á la ley de 2 de Julio de 1876, de 60,000 pesetas cada kilómetro, ó de 18.000,000 de pesetas todo el ferrocarril, ó de 6.000,000 de pesetas cada uno de los trozos, es decir que la subvencion sube al 24 por 100, ó que la empresa constructora deberá solamente gastar el 76 por 100 del presupuesto. Pero existe, á mas de la directa, una subvencion indirecta, consistente en la exencion de derechos de Aduanas para los materiales fijo, móvil y de construccion de los caminos de hierro, en la declaracion de obras de utilidad pública, etc., subvencion indirecta estimada en mas que la directa por los entendidos en esta clase de obras, á pesar de cuya perita opinion la igualo con la anterior, ó sean 60,000 pesetas cada kilómetro, ó 18.000,000 de pesetas toda la línea, ó 6.000,000 de pesetas cada trozo, y, sumando entrambas subvenciones, asciende el total al 48 por 100, y al 52 por 100 del presupuesto lo que habrá que gastar, pues ambas subvenciones reunidas, llegan á 120,000 pesetas cada kilómetro, 36.000,000 de pesetas toda la vía, y 12.000,000 de pesetas cada un trozo.

No me parece dificultoso que el Estado, las tres provincias interesadas y los veinte y tres pueblos donde hay en el estudio señaladas estaciones, sin contar los que, sin tenerlas, están próximos al camino, ni aquellos por cuyos términos pase el mismo, no me parece difícil que, entre todos, se reuna otra subvencion igual á cada una de las anteriores, ó de 60,000 pesetas cada kilómetro, dando gratis el Esta-

do los terrenos de su propiedad particular, haciendo lo mismo las provincias, además de consignar en sus respectivos presupuestos una cantidad anual, que puede ser pequeña cada año, ó á pagar la totalidad en un largo espacio de tiempo, y efectuando uno y otro los pueblos, los cuales además pudieran contribuir hasta con la prestación personal por via de auxilio, pero que, si no quieren hacerlo, tienen sobrados medios, sin gastar una peseta, para ayudar esta clase de obras, tanto con auxilios materiales cuanto morales, de cuyas dos clases, solos y como muestra, citaré uno de cada una entre los muchos que citar pudiera. Los espartos y las maderas, los comestibles y las bebidas fermentadas, tienen hoy un precio dado en cada pueblo, precio que es la resultante, en primer lugar de la relacion entre la oferta y el pedido, y en segundo de las demás concáusas que la economía política novísima estudia, y que seria impropio de este lugar discutir; pues bien, en el instante del comienzo de las obras el precio de todas las cosas, aumentará sin duda alguna, si el Ayuntamiento, por los medios que á su alcance pone su mision paternal, no lo regula de modo que esto no suceda, mientras dichas obras se verifiquen; pero si, por el contrario, los Ayuntamientos hacen que dicho aumento no tenga efecto, los obreros y las obras ganarán mucho, sin perder nada los vendedores que continuarán despachando sus géneros al precio que antes les daba ganancia; ganancia acrecida en proporción del aumento de la venta, que sin duda será mayor, siendo, como será, mas grande la concurrencia de personas y de necesidades. Las aguas, para bebida de hombres y animales y para mezclas y demás necesidades de las obras, se presuponen siempre gratuitas al hacer los presupuestos de construccion, teniendo, á más, preferencia para tomarlas, con arreglo á las leyes, los que para obras públicas las necesiten; esto es corriente, y ninguna dificultad puede sobrevenir en los países abundantes en aguas, pero en aquellos tan extraordinariamente pobres de ellas como la zona que ha de recorrer el ferrocarril de Murcia á Granada, pueden la costumbre técnica y el precepto legal ocasionar cuestiones, particularmente en el verano, hasta de orden público, cuestiones que se evitarán si los Ayuntamientos quieren influir para que se haga graciosa y fácilmente lo que, por la fuerza, se haria sin duda ninguna, pero con los consiguientes rozamientos. Supongamos, y no se me tachará de exagerado, que el Estado posee y cede terrenos por valor de 1.000,000 de pesetas, otro tanto entre las tres provincias interesadas, y tanto más todos los

veinte y tres pueblos con estacion, y tendremos 3.000,000 de pesetas; fijemos en 100,000 pesetas por año y provincia, durante veinte años, y á contar de un año después de comenzadas las obras, la subvencion directa provincial, y tendremos 2.000,000 de pesetas por provincia, ó, en junto, 6.000,000 de pesetas; calculemos de los veinte y tres pueblos, cinco á 10,000 pesetas por año y pueblo, durante veinte años, que con Murcia, Lorca, Baza, Guadix y Granada, nueve pueblos á 4,000 pesetas por año y pueblo, y otros nueve pueblos á 2,000 pesetas cada año y pueblo, y tendremos 1.000,000 de pesetas los cinco pueblos de la clase primera, 720,000 pesetas los nueve pueblos de segunda, y 360,000 pesetas los otros nueve pueblos de la tercera, total 2.080,000 pesetas; resulta un total de 11.080,000 pesetas para las subvenciones en terrenos y dinero y un déficit de 6.920,000 pesetas, para cubrir el cual, cuento con los auxilios materiales y morales de que antes he hablado, y con la combinacion siguiente. Los propietarios de los predios que hubieren de ser ocupados por el camino de hierro serán invitados á cederlos gratis, pudiendo asegurarse que un 10 por 100 de ellos así lo harian; del 90 por 100 restante un 40 por 100 cederian sus fincas desde su justo valor hasta el doble del mismo, y tanto estos como el otro 50 por 100, que cederia sus tierras á doble precio, indudablemente aceptarían el trato de permitir hacer las obras sin percibir la indemnizacion hasta un año después de estar en explotacion la parte de camino que atravesara su propiedad. Digo que indudablemente aceptarían este trato, además de mis particulares noticias acerca de este asunto, porque, suponiendo que se pagara el doble del justo valor del terreno ocupado, y que la construccion durara tres años, mas uno después de estar explotando la linea, total cuatro años, el negocio de los propietarios se reduciria á colocar dinero al 25 por 100 con la hipoteca del camino, trato ventajosísimo, y que por tanto no se concibe que nadie rechace. Por parte de la empresa constructora tampoco se perderia nada, pues sobre ahorrarse el empleo del capital de expropiacion, es el hecho que las expropiaciones generalmente se pagan en mas del doble de su valor, sin contar con que seria fácil que los propietarios aceptaran el pago en acciones del camino al precio de cotizacion cuando se entregasen. Si se realizara la dacion de esta tercera subvencion de 60,000 pesetas por kilómetro, ó de 18.000,000 de pesetas toda la linea, ó de 6.000,000 de pesetas cada trozo, las tres subvenciones juntas ascenderian á 180,000 pesetas por kilómetro, ó 54.000,000 de pesetas toda la via, ó

18.000,000 de pesetas cada trozo, es decir, que las subvenciones serian de 72 por 100 y lo que habria que gastar 28 por 100.

He expuesto lo antecedente, razonándolo, para que se vea de cuales ventajas es susceptible esta vía, pero, como deseo mas pecar por poco que por mucho, no hablaré en adelante, sino bajo el supuesto de las subvenciones directa é indirecta que son innegables, ó sea el 48 por 100 del presupuesto, suponiendo en 250,000 pesetas el gasto total de construccion kilométrica, que no es corto, y creo que no es mal negocio la adquisicion de una propiedad por un 52 por 100 de su valor. Pero dicho gasto no se repartirá por igual entre los tres trozos del camino de hierro, pues el primero se construirá con las dos subvenciones y en un año, pasado el cual puede ponerse en explotacion para unir con Murcia, con España y con el mundo á la provincia de Almeria, y juntar entre sí á las zonas mineras de la sierra de Herrerías y de sierra Almagrera, á Murcia con Lorca, y las cuencas de los rios Guadalentin y Segura. Para construir el segundo trozo se necesitarán dos años, las dos subvenciones, los productos del primer trozo y un 26 por 100, á lo más, del capital correspondiente á dicho segundo trozo, pero una vez construido, estará unida toda la provincia de Almeria en su mayor longitud, con la de Murcia y con el camino de hierro de Madrid á Cartagena, pudiendo explotarse los espartos y minerales almerienses, los mármoles de Macael y el jaboncillo de Somontin, único punto productor de dicha materia en el mundo, enlazando, á más al ferrocarril de Madrid á Cartagena con el proyecto de Almeria á Linares; esto enseña si podria abrirse al público y si seria productiva su explotacion. El tercer trozo, que es el difícil, y lo es grandemente por haber de atravesar con él la divisoria entre Almeria y Granada, necesitaria cuatro años para ser construido, las dos subvenciones, el 52 por 100 sobrante del primer trozo, el 26 por 100 del segundo y el 52 por 100 del tercero, pudiendo á mas contarse con los productos considerables y ciertos de la explotacion de los dos primeros trozos; no quiero negar las grandes dificultades de este tercer trozo, mas creo que, con los recursos apuntados nadie dudará que puede llevarse á cabo sin el mas pequeño género de duda.

En vista de todo lo expuesto opino que, la Comision nombrada para dar dictámen acerca del camino de hierro de Murcia á Granada, con vista de los antecedentes del asunto, puede adoptar las conclusiones siguientes:

- 1.º Debe construirse dicho camino.

2.ª El trazado mas conveniente es por Lorca, Baza y Guadix.

3.ª Si ocurrieran dificultades dentro de una provincia respecto á detalles del trazado en ella, los Diputados y Senadores por la misma resolverán acerca de ellos, si lo tienen por conveniente, y no la Junta de Senadores y Diputados de las tres provincias.

4.ª Todos los Senadores y Diputados que lo eran en la fecha de la primera reunion, que lo son hoy, y que lo sean en lo sucesivo, si pertenecen á esta Junta, se comprometen: 1.º Todos juntos á procurar la realizacion del pensamiento que los ha juntado: 2.º Todos los de cada provincia á gestionar para que su respectiva Diputacion provincial se obligue á consignar á lo menos 100,000 pesetas anuales en su presupuesto, durante veinte años, ó sea una suma de 2.000,000 de pesetas entregada en veinte años y por vigésimas partes á la empresa constructora, como subvencion directa provincial: 3.º Los Diputados por los términos municipales por donde ha de pasar el camino de hierro, á procurar que cada uno de los pueblos del distrito que representan, consigne en su presupuesto anual por tiempo de veinte años, y entregue anualmente á la empresa constructora, por lo menos, la cantidad de 10,000, 4,000 ó 2,000 pesetas, segun la categoria del pueblo, fijada de antemano por la Junta de Diputados y Senadores de las tres provincias.

5.ª Se comprometen á mas á gestionar para que el Estado, las provincias, los pueblos y los particulares cedan gratuitamente los terrenos necesarios, para servicios permanentes ó necesidades de la construccion del ferrocarril.

6.ª Todas cuantas personas eran Diputados y Senadores el dia de la primera reunion ó lo son al presente, seguirán perteneciendo á la Junta protectora del ferrocarril de Murcia á Granada, aunque dejen de ser tales Senadores ó Diputados, y así mismo desempeñando los cargos que les estuvieren confiados, cuando dejen de ser Senadores ó Diputados.

7.ª Los Diputados y Senadores que en lo sucesivo representen á las provincias ó distritos de Murcia, Almeria y Granada, serán individuos natos de esta Junta, si quieren pertenecer á ella.

8.ª Se pedirá al Gobierno, ó á las Córtes, que se nombre una Comision compuesta de un ingeniero y tres ayudantes para que, con exclusion de todo otro trabajo, concluyan el estudio del ferrocarril de Murcia á Granada, por Lorca, Baza y Guadix en el término de un año,

á contar de un mes después de la fecha de la promulgacion de los presupuestos para el año económico de 1878 á 1879.

9.ª A dicha Comision se asignarán los fondos necesarios para que efectue su cometido en el plazo señalado.

Madrid 31 de Mayo de 1878.

Mariano Vergara,

Secretario.