MEJORAS PROVINCIALES.

PROYECTOS INICIADOS

EN LA

SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAIS DE JAEN

Y ACOGIDOS POR LA MISMA

EN LAS SESIONES

DE LOS DIAS 5 Y 10 DE JUNIO DE 1879.

JAEN.

IMPRENTA DE LA DIPUTACION PROVINCIAL
Á CARGO DE D. JOSÉ RUBIO.

1879

MEJORAS PROVINCIALES.

PROYECTOS INICIADOS

EN LA

SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAIS DE JAEN

Y ACOGIDOS POR LA MISMA

EN LAS SESIONES

DE LOS DIAS 5 Y 10 DE JUNIO DE 1879.

JAEN.

IMPRENTA DE LA DIPUTACION PROVINCIAL

Á CARGO DE D. JOSÉ RUBIO.

1879

MEMORIA

QUE D. FELIPE BERMEJO Y CORTÉS ELEVA Á LA SOCIEDAD ECONÓMICA DE JAEN, ACERCA DE LA CONSTRUCCION DE UN TRANVÍA QUE UNA JAEN CON LA LÍNEA FÉRREA DE ANDALUCÍA.

Á la Real Sociedad de Amigos del País de Jaen.

Grandes son los servicios que viene prestando la Real Sociedad de Amigos del Pais desde su creacion; pero aún tiene que resolver problemas de esos que por sus benéficos resultados nunca se olvidan.

La Nacion, la provincia, los pueblos, y especialmente Jaen, tiene mucho que esperar de las gestiones de que la Sociedad ha de ocuparse, con la preferencia relativamente necesaria para el desarrollo de los intereses de todos y de conformidad con los adelantos del siglo.

Estas consideraciones mueven al que tiene la honra de dirigir su voz á la Sociedad, á proponer á su deliberacion un asunto trascendental para el porvenir de Jaen y su provincia: el medio mas posible de poner la Capital en fácil comunicacion con las demás provincias de España.

En vano ha sido querer disuadir á la generalidad, de las ilusiones de conseguir en breve plazo un ferro-carril para Jaen, y de que debemos limitarnos á construir un tranvía con motor de sangre, aunque predispuesto por si

fuera conveniente sustituir el movimiento con impulso del vapor.

El que suscribe, con su característica modestia, quiso dar á este país la grata sorpresa de encontrarse, cuando menos lo pensaba, con una fácil y económica via de comunicacion con la línea férrea de Andalucía, y para ello solicitó el auxilio de capitales extranjeros; pero estos, en la época de la guerra civil, en que esta cuestion se agitó, no encontraban garantias para estas empresas, dada la depreciacion de nuestros valores en los mercados de Europa, y hubo necesidad de abandonar el pensamiento despues de hacer crecidos gastos.

¿Y cuándo se desistia de tan ventajoso proyecto? Cuando se habia estudiado el medio de unir á Andujar con Jaen por medio de un tranvía movido por fuerza animal; cuando se habia obtenido la concesion del Gobierno por Real órden de 18 de Noviembre de 1875; cuando solo faltaba dar principio á los trabajos.

Es una triste realidad; pero aunque nos cueste rubor el confesarlo, carecemos en este país del espíritu de asociacion tan necesario para el desarrollo de los elementos de riqueza de que goza.

Y no acertamos á calificar la aficion que hay tan arraigada entre nosotros á consumir capitales buscando riquezas en las entrañas de la tierra por sociedades de minas, que de ciento apenas se encuentra una que ofrece esperanzas de producir algun interés. En cambio se presenta un proyecto de tranvía: se hace una emision de acciones con el interés de un siete por ciento y un cinco por ciento de amortizacion; el tranvía se construye; se pone en explotacion; no produce los pingües resultados que su autor se proponia, pero por lo menos el capital no se pierde; y sin embargo no hay accionistas y la empresa tiene que disolverse.

A la Sociedad de Amigos del País corresponde la árdua empresa de llevar al ánimo de los naturales de la provincia el convencimiento de que el proyecto de un tranvía que ponga en comunicacion á Jaen con la vía férrea de Andalucía, es altamente beneficioso y es posi-

ble, con un interés seguro para el capital que se invierta, y que solo depende el mayor éxito del punto de partida que se elija y de llevarlo á efecto con resolucion y brevedad.

Al exponente los tres puntos de empalme que pueden elegirse son aceptables; pero á la ilustrada competencia de la Real Sociedad corresponde la decision.

De la Estacion de Baeza á Jaen, el tranvía no recorre poblaciones; pero se pone en comunicacion directa con Linares y Madrid, y mucho más cuando Linares entre en comunicacion con Puerto Llano por sus ricos criaderos de carbon mineral, allí nuevamente descubiertos.

El empalme del tranvia de Jaen con la Estacion de Espeluy es el menos costoso y más corto; pero ofrece el inconveniente de que la Empresa del Mediodía tenga que trasladar la Estacion de Mengibar á la de Espeluy, á lo cual no se prestaria fácilmente.

Y el empalme del tranvia de Jaen con Andujar, aunque más costoso por recorrer mas distancia, ofrece la ventaja de que ya está hecha la concesion, y con sólo pedir próroga puede darse inmediatamente comienzo á los trabajos.

La via proyectada en esta concesion viene tocando á una carretera general á Torredonjimeno, donde empalma con otra de Porcuna á Villa del Rio y de Jaen á Alcalá la Real y Granada, entre las cuales hay territorios fértiles y de gran poblacion que necesitan comunicarse diariamente con la Capital; y para que pueda apreciarse su importancia, se acompaña el adjunto cuadro estadístico de la produccion de los distritos judiciales mas inmediatos á la via, su poblacion, las distancias de unas á otras poblaciones y su riqueza (1).

Hecha la historia retrospectiva de este asunto, resta demostrar la descripcion de la via y de su coste; la estadística y los cálculos que garantiza el interés del capital que puede invertirse; y lo hemos de hacer en for-

---

(1) Véase el apéndice núm. 1.

ma sucinta y clara, para que se halle al alcance de todas las inteligencias.

El estado que á este escrito se acompaña, es el producto de un estudio estadístico que encierra datos curiosos y muy aproximados, acerca de la poblacion y de la riqueza de los distritos que mas directamente se trata de poner en comunicacion expedita por medio del tranvia proyectado, y la exactitud de los números nos excusa de extendernos en mas consideraciones acerca de este punto.

El movimiento que hoy se hace de mercancías y de pasajeros desde la Estacion de Mengibar á Jaen por la carretera general de Bailen á Granada es muy penoso, y sin embargo puede calcularse al año en 30.000 toneladas de mercancías y 18.000 viajeros, que representan un producto líquido de 600.000 reales: los que se distribuyen entre diez y seis carros, una galera, una diligencia y tres ómnibus de ida y vuelta, sin hacer cuenta de la arriería ó el trasporte al lomo, que es considerable.

Fijando el punto de partida del tranvía en la Estacion de Andujar, aunque este movimiento tendria que recorrer mayor extension para venir á Jaen, la facilidad de las comunicaciones y el menos coste de los trasportes, haria necesariamente variar las condiciones de la Estacion del ferro-carril de Mengibar, llevando las mercancias á la de Andujar.

De Andujar puede venir el tranvía aproximándose á Arjona, Escañuela, Villardompardo, Torredonjimeno, Torredelcampo á Jaen; reduciendo su trayecto á la menor distancia posible, es decir, que no exceda de 37 kilómetros, para que el coste de la via no pase de cuatro millones de reales: cifra que aun puede reducirse, pero que se establece como máximun del coste del camino puesto en explotacion.

El sistema de construccion que debiera adoptarse es el americano, sentados los rails sobre traviesas de encina ó de pino; y como el material fijo y móvil que debe emplearse lo facilitan las fábricas á pagar cuando el

tranvía esté en explotacion, el desembolso es menor de la mitad del capital calculado para su realizacion.

Para obtener este capital es para lo que necesita la Sociedad emplear esfuerzos supremos, constituyendo una empresa por acciones de 2.000 rs., colocándolas entre los pueblos mas interesados en tan útil empresa; y esta es la gran dificultad que se ha de encontrar siempre para llevar á cabo este proyecto.

Estamos seguros de que tomando en esto parte personas de representacion y arraigo en la provincia, los capitales extranjeros vendrian en demanda de acciones; porque á poco que se estudie este asunto, se obtiene el convencimiento de su conveniencia, á la vez que de obtener un crecido interés por el capital que se invierta.

Jaen 3 de Junio de 1879.

FELIPE BERMEJO Y CORTÉS.

MEMORIA

QUE EL SÓCIO DE NÚMERO Y VICE-SECRETARIO GENERAL DE LA SOCIEDAD ECONÓMICA D. JOAQUIN RUIZ GIMENEZ, ELEVA Á LA CONSIDERACION DE LA MISMA ACERCA DE CIERTAS É IMPORTANTES MEJORAS QUE DEBEN REALIZARSE EN BENEFICIO DE LA PROVINCIA DE JAEN.

Ilmo. Sr. Director:

El reglamento de esta Patriótica Asociacion recomienda muy eficazmente á todos sus indivíduos, que si han de corresponder á las esperanzas que en ellos tiene puestas el país, asíduamente procuren estudiar y proponer para su realizacion cuantas mejoras consideren útiles y beneficiosas á los pueblos.

A esa recomendacion obedece la presente Memoria, que el que suscribe somete á la consideracion del Cuerpo patriótico. En ella, por capítulos separados, numerados y con su correspondiente epígrafe, tenemos el honor de ocuparnos de cuestiones capitales y que son á nuestro juicio de extraordinaria trascendencia.

En este acto como en cuantos hemos llevado á cabo en la Corporacion, nos guian, además del cumplimiento de altos deberes reglamentarios, nuestro gran amor por el país en que nacimos y una inclinacion al trabajo, que

fomentamos y afianzamos en nuestra edad temprana, cuando tuvimos la suerte de contar á V. I. por maestro y director de nuestros estudios superiores.

I.

Realizada por la Sociedad Económica de Jaen la Exposicion provincial de 1878, no debe hacer parada de descanso, sino continuar el camino emprendido, promoviendo otras mejoras de reconocida utilidad para la provincia.

En el presente capítulo nos proponemos, no demostrar el epígrafe, que lo que en él asentamos está en la conciencia de todos como axioma irrefutable, sino hacer únicamente una excitacion al patriotismo de los señores sócios y la indicacion á la vez, de que los momentos son oportunos para que los trabajos que se emprendan, vayan acompañados de resultados felices.

Es indudable, que en las empresas que exigen grandes caudales de actividad, extraordinarios sacrificios y esfuerzo superior al que otras de categoría inferior reclaman, el momento, la ocasion, la hora que se elige para iniciarlas es de decisiva importancia. Puede asegurarse, que la oportunidad es en estos casos el primer capital que concurre á realizar la empresa, con la circunstancia de que desde luego por secretas corrientes, en todos los espíritus produce una evidencia, una certeza del triunfo, que es mas tarde, irremisiblemente, el éxito completo con todas sus consecuencias.

Ninguna revolucion, y entiéndase que al usar la palabra lo hacemos en un sentido amplísimo y que alude ó comprende lo mismo á las trasformaciones que se operan en los intereses políticos que en los puramente materiales, triunfa si el momento en que se inicia no es evidentemente oportuno. La opinion dá vida á las ideas; el tiempo maduréz; y cuando los hombres quieren fuera de hora lo que aún no está en la sazon debida, en vez de marcar un paso adelante en el camino del progreso, consiguen á su pesar únicamente, ó retroceder ó estancarse.

El prestigio, por otra parte, la autoridad, la confianza que inspira el iniciador, el que enarbola la bandera y alienta á los demás para que le sigan en el camino que se proponga recorrer, es otro factor mas, que con la oportunidad contribuye á asegurar el éxito. Un caudillo derrotado en otras lides, más que ánimo y esfuerzo, lo que produce á sus compañeros de lucha es pánico, desaliento y presentimientos tristísimos. Por el contrario, la entidad ilustre que venció siempre, enardece con solo su presencia la sangre de los que le siguen; y ni se teme la muerte, ni se sospecha en la derrota.

El año 1876, la Sociedad Económica de Amigos del País, presentóse en el palenque del trabajo dispuesta á una provechosa campaña en favor de los intereses generales de la provincia. Para esta manifestacion de vida, V. I. con la prudencia que le es propia, eligió momento tan oportuno, que desde luego, los que tuvimos la honra de ser los primeros llamados para secundarle en la obra de reorganizacion, auguramos bien de los resultados. En aquella época, el País despues de graves convulsiones políticas en que habia gastado sus fuerzas, empezaba á comprender cuán necesitado se hallaba de atender preferentemente á su intereses materiales, si habia de cicatrizar profundas llagas que amenazaban su existencia en plazo mas ó menos lejano. La Sociedad Económica entonces, recibió en su seno gran número de sócios, y escusado es decirlo, pero debemos hacerlo constar: en pocos meses tantos fueron los asuntos de que se ocupó y tantas las demostraciones que presentó de su actividad, que hizo olvidar desde luego su inercia, más que voluntaria obligada, de catorce años consecutivos.

Esa hermosa semilla de hacer bien por el País existia infecunda en el suelo; una época calamitosa y de convulsiones la retuvo sin dejarla brotar, pero no sin regarla con sangre abundante y raudal inmenso de sentidas lágrimas; la Sociedad Económica, en la hora debida presentóse á labrar aquel suelo de donde nació lozana y robusta la planta de paz y concordia, ofreciendo grande y segura cosecha de bienes y prosperidades. Este es el he-

cho y las pruebas no hay que articularlas, cuando es claro y evidente como la luz del mediodia.

Ahora recientemente, Ilmo. señor, la Corporacion patriótica acaba de verificar un acto de magnificencia, de esplendor, de fuerza, que ha aquilatado mas aun su importancia por un lado, su arraigo por otro, su influjo sobre la opinion en una palabra, que es palanca que todo lo remueve creando, cuando ese influjo es benéfico y legítimo.

La Sociedad Económica pensando en la Exposicion provincial de 1878, acordándola y llevándola á cabo se ha cubierto de gloria; y si su poder, antes del 17 de Noviembre de 1877 en que aprobó por unanimidad y sin debate el dictámen referente al Certámen público, documento que nos cupo el honor de redactar, acrecia cada dia mas como hijo de un comportamiento justo y benéfico para el país, despues de la clausura del Concurso y de haber repartido los premios al mérito y al trabajo, ha aumentado en una escala que no vacilamos en calificar de extraordinaria.

Tiene hoy la Corporacion la aureola del triunfo alcanzado á costa de grandes sacrificios que es lo que hace la victoria grande y el vencedor respetado; tiene obtenida patente de constancia, testimonio de desinterés, prueba completa de abnegacion. Con esas condiciones, Ilmo. señor, la de vencedor despues de larga y comprometida lucha, la de constante en sus propósitos á prueba de adversidades y contratiempos, la Sociedad no solo no debe hacer parada de descanso en el glorioso camino que emprendió, sino que es más, puede seguir recorriéndolo para bien de todos y comun prosperidad de los pueblos de la provincia.

No son bastantes los esfuerzos por mejorar la instruccion pública; no son suficientes los luminosos debates para modificar las condiciones de los ramos de nuestra riqueza, no es ni puede ser el último paso la Exposicion provincial, verificada con tanto éxito cuanto vilipendiada fué en su orígen por incomprensibles adversarios; la Institucion patriótica, si ha de corresponder á lo que de ella

espera la opinion pública que la ensalza y la respeta despues de sus últimas obras, es necesario que con fé inquebrantable, con decidido propósito, con sin igual consecuencia, con empeño tenáz, trabajando sin descanso, sacrificándose con alegría, ponga sobre el tapete y realice otras empresas de grande utilidad y trascendencia, que la opinion reclama, el tiempo ha madurado y la oportunidad hace eminentemente factibles.

El porvenir duramente y con justicia, nos calificaria, si todos los esfuerzos anteriores los desaprovecháramos hoy; hoy que la Sociedad tiene en su abono aütoridad y prestigio conseguidos por sus propios méritos; hoy que es caudillo vencedor, entidad ilustre que lleva en su frente coronas inmarcesibles conquistadas por su actividad y por el empuje de su génio emprendedor y decidido.

Afortunadamente no sucederá así. El proponente conoce las condiciones de carácter de V. I.; sabe que no le fatiga el trabajo; no ignora con cuánto entusiasmo acepta el puesto de combate; y le consta que no hacen mella en su ánimo los desengaños recibidos, y que siempre, por esa ley fatal que coloca la roca Tarpeya al lado del Capitolio, acompañan á todas las grandes empresas y son el premio de todos los supremos sacrificios.

Y claro y evidente es que el carácter y el espíritu del jefe de una Asociacion es el carácter y el espíritu de la Asociacion misma.

II.

Empresas cuya iniciativa corresponde á la Sociedad Económica en los presentes momentos para realizarlas en plazo mas ó menos breve.

Cosa fácil es, Ilmo. señor, consignar ideas, cuando el trabajo que ha de prestarse ó que exigen, muy superior á los cálculos aun los mas exagerados, no ha de darse por el que las concibe; mas cuando, como sucede en el caso actual, el proponente por su cargo de Secretario ha de verse obligado á echar sobre sus hombros pesada

carga, desde luego se comprende que no por puro alarde y exhibicion, sino por decidido y firme propósito de la voluntad, sostenemos que la Sociedad debe proseguir su camino, moviéndose en dilatadísima esfera de accion, iniciando empresas extraordinarias, planteándolas en sus términos hábiles y llevándolas á cabo en plazo mas ó menos breve unas y desde luego otras.

Cabe en este punto una protesta, que quizá no sea necesaria, pero que no excusamos. Somos en la ocasion presente proponentes; usamos de un derecho reglamentario; y á la vez, declaramos que ponemos al servicio de la Sociedad, con mayor fé si es posible que hasta aquí, todo nuestro esfuerzo, mucho ó poco; valga algo ó sea insignificante; sea decisivo ó por el contrario de poca importancia, á lo que nos inclinamos sinceramente.

Sin mirar ni atrás ni adelante, aceptamos, al lado de V. I. todo el trabajo que sea necesario, sin temor á la fatiga, á la contrariedad, ni al desengaño, ya sea para ir á la victoria, porque la victoria producirá grandes bienes á nuestro país, ya sea para ir á la derrota, porque la derrota cuando no es hija de la mala fé honra y enaltece.

Desde que la Sociedad Económica en el año de 1876 se reorganizó, muchas y trascendentales han sido las cuestiones que se han iniciado, habiéndose realizado unas y otras nó.

En el importante ramo de instruccion pública, la Corporacion ha probado cuanto se preocupa por alcanzar reformas radicales y que la opinion reclama como necesarias. Aparte de varios acuerdos que tendian á estimular el celo por la enseñanza de los profesores y el amor al estudio de los discípulos, la Sociedad determinó elevar á las Córtes de la Nacion, como así lo hizo, una instancia en la que con razones sólidas y de gran fundamento se pedia fuese declarada obligatoria la enseñanza, como medio seguro de colocar nuestro país á la altura debida. Sobre punto tan interesante no debe dejarse de insistir una y mil veces, pues á mas, sin duda, de obtener con esa declaracion de los poderes públicos, la evidencia de que la Nacion rápidamente entraria

en un glorioso período de nueva y explendente vida, se aseguraria para la benemérita clase de profesores otra mas desahogada y llena de comodidades que la que al presente disfrutan.

Esto por lo que respecta á los intereses generales de la enseñanza; que concretándose á la localidad, mucho debe hacerse por el Cuerpo patriótico en la empresa de ilustrar y difundir los conocimientos.

Consideramos que la Asociacion debe ocuparse de mejorar las escuelas que tiene establecidas, y despues debe fundar una de niñas y otra de adultos, regentadas por profesores entendidos.

En este punto debemos manifestar que la Escuela de Dibujo, tal como se halla constituida, no llena todas las aspiraciones. No ignoramos que eso depende del local; mas la Sociedad debe estudiar el medio de que el edificio que ocupa sufra una completa trasformacion, utilizando para ello cuantos recursos le sean permitidos. La Escuela de Dibujo debe convertirse en Academia de Bellas Artes, con buena dotacion de originales y modelos, y en la que se enseñe el arte en todos sus grados y manifestaciones.

Una escuela de artes y oficios sobre bases bien meditadas y profesores competentes, produciria grandes beneficios á nuestras clases industriales, sin extraordinarios costos para la Corporacion.

Debe igualmente la Sociedad establecer una cátedra de Historia de la provincia, desempeñada por la persona ó personas que se presten voluntariamente. Es una verdad inconcusa, Ilmo. señor, que nadie tiene derecho á conocer la historia de otros pueblos, si desconoce la propia, y que nada es mas desconsolador, pues apaga el santo amor al pais, destruye tradiciones respetables y esteriliza loables propósitos, que el que un pueblo no sepa concreta y detalladamente su historia, los acontecimientos que se llevaron á cabo en su suelo, las vicisitudes por que atravesó, las desgracias de que fué víctima, las legítimas satisfacciones que experimentó, y la participacion, en una palabra, que tuvo en los grandes hechos

que presidieron á las trasformaciones políticas y sociales de la Nacion de que forma parte.

La Sociedad puede establecer esa cátedra, señalando por lo pronto el libro ó libros de texto que considere mas convenientes, y acordar premios de algun valor á los alumnos mas aplicados. Esto, sin perjuicio de acudir al Gobierno en solicitud de que en el plan general de estudios se declare obligatoria con la asignatura de Historia de España, la enseñanza especial de la de cada una de las provincias del Instituto respectivo; con lo que se conseguiria á mas de la instruccion apetecida, el que se escribiesen, asegurada la venta de las ediciones, historias particulares de las provincias; paso de gran trascendencia para llegar á una historia general completa, rica en documentos olvidados en los archivos, y en hechos que la tradicion únicamente conserva, desconociéndolos la generalidad.

Las mejoras enunciadas obtendrian su complemento con la definitiva instalacion de la Biblioteca y Museo provincial, que tiene acordados la Sociedad desde las primeras sesiones de los años 1876 y 1877, y que no se han establecido ya por causas ajenas á la voluntad de la Junta.

Es otro acuerdo de gran resultado para fomentar las industrias y estimular debidamente el trabajo, que la Sociedad declare una Exposicion permanente y abra un troquel para una medalla destinada á premiar con arreglo al fallo de un Jurado imparcial y severo, á cuantos se distingan por su mérito en la agricultura, en las artes y en la industria.

El establecimiento de una granja-modelo es otra necesidad sentida universalmente y á cuya realizacion debemos encaminar nuestras gestiones en el momento oportuno; así como llegada la ocasion propicia debemos procurar recoger el agua de nuestros rios, como ya lo hizo esta Sociedad hace muchos años, y aprovecharla para el riego de nuestros campos, conduciéndola á todas partes por un bien combinado sistema de canales y acequias.

Pues ahora bien: si todas estas mejoras son planteables y cada una de por sí es sumamente conveniente, con doble motivo debe la Sociedad ocuparse de otras de mayor importancia aun que tienen todas las iniciadas y que son precisamente las que nos han puesto la mano en la pluma para redactar esta Memoria.

No seria necesario esforzarse nada, Ilmo. señor, para adivinar cuál era la mejora de mas trascendencia, beneficiosa y de interés para Jaen, si en forma de enigma se planteara esa proposicion. Está la solucion, como el oxígeno en el aire respirable, en cuanto nos rodea; en el suelo que pisamos; en el árbol que nos dá sombra; en la atmósfera que nos dá vida; en la mente que nos dá ideas; en los lábios que nos comunican con los demás; en el corazon que lanza la sangre por todas las arterias de nuestro cuerpo; en la conciencia que es juez severo en las obras malas y entusiasta apologético en las buenas; como en el sueño reparador de las fatigas ocasionadas por el trabajo. Muchos años, muchos, desde que España los saludó con regocijo como los profetas de una época de regeneracion y progreso, Jaen piensa en un ferro-carril que llegue á sus puertas y le ponga en comunicacion con la línea general de Andalucía que vé desde léjos, sin poder acercarse á ella, á pesar de todos sus deseos y de todos sus esfuerzos. ¡Suplicio de Tántalo de que puede arrancarle y le arrancará, sin duda, la Sociedad Económica!

Construir una via férrea que ponga á Jaen en comunicacion con la línea de Andalucía; crear un instrumento de trasporte con arreglo á los adelantos modernos, que partiendo de la Capital enlace entre sí los pueblos principales de los partidos de Martos y Alcalá la Real, y fundar, por último, como necesario remate y debida coronacion un Banco de préstamos á bajo tipo, que favorezca el desarrollo y contribuya al fomento de los intereses generales de la provincia; hé aquí las tres mejoras, los tres problemas que desde luego debe acordar realizar la Sociedad, dedicando todos los esfuerzos de su virilidad, de su génio y de su prestigio.

Lo dimos á entender en el primer capítulo de esta Memoria; lo aseguramos en este de una manera explícita y terminante: ninguna ocasion mas oportuna que esta para que la Sociedad recoja una semilla que está madura y la preste el calor que necesita para germinar fecunda: ningun momento mas oportuno que este para que la Sociedad que es un caudillo victorioso, despliegue al aire la bandera que tantos adeptos arrastró cuando el 23 de Enero de 1878 convocó á pacífica lid el trabajo provincial.

Ferro-carril de Jaen á la línea de Andalucía;

Tranvía de vapor de Jaen á Alcalá la Real;

Banco de préstamos y ahorros;

Hé ahí tres problemas que hay que resolver y que se resolverán cumplidamente si la Sociedad Económica se lo propone y lo acuerda.

III.

Esfuerzos que en otras ocasiones ha hecho la Sociedad para conseguir que se construya el ferro-carril de Jaen: inutilidad de ellos y línea de conducta que ahora debe adoptarse.

Cada uno de los problemas que en el capítulo anterior dejamos indicados y cuya realizacion inmediata aconsejamos, exige ser tratado con la separacion debida, pues si bien se enlazan y completan mútuamente, segun nuestro pensamiento, sin embargo, tienen su órden de prelacion como hemos de manifestar mas adelante. Olvidemos, pues, momentáneamente dos partes de nuestra proposicion y reduzcamos las consideraciones de ahora al primer proyecto ó sea á la construccion de una vía férrea de Jaen á la línea general de Andalucía.

No es nuevo, no se plantea este asunto en esta ocasion, por primera vez en el seno de la Sociedad. En remota época, siendo precisamente V. I. Vicepresidente de la Comision provincial á la vez que Director del Cuerpo patriótico, éste pidió y abogó por lo que es sueño constante de nuestra zona desde que la locomotora em-

pezó á recorrer otras comarcas de España, consiguiendo que el ferro-carril de Jaen se incluyera en la red general de los caminos de hierro. El año 1877, igualmente un dignísimo señor sócio nos hizo la distincion de que á su firma asociáramos la nuestra á una proposicion que fué aprobada, y la que motivó extensos debates á fin de escogitar los medios de que las leyes que autorizaban distintas vías férreas con paso por esta Capital, se cumplieran en todas sus partes.

Mas si no es nueva esta cuestion para la Sociedad; sí hay que confesar y reconocer que bajo la forma que hoy se propone al debate, no ha ocupado la atencion del Cuerpo patriótico en ninguno de los mas brillantes y animados períodos de su utilísima vida y honrosa historia. Hasta aquí, cuantas veces en el seno de la Corporacion se ha debatido el punto, lo mismo que cuando en la prensa se ha pedido el cumplimiento de lo que la Representacion del País acordó en dos leyes que llevan las fechas de 2 de Julio de 1870 y 7 de Marzo de 1873, la cuestion se ha colocado en términos muy ámplios: la construccion, se ha dicho siempre, de una vía férrea que partiendo de la general de Andalucía y pasando por Jaen, termine en un puerto del Mediterráneo. En este sentido la Sociedad se expresó en exposicion que en 16 de Marzo de 1877 elevó á las Córtes; y en otras varias que merced á su gestion fueron igualmente remitidas al Poder legislativo á nombre de gran número de Ayuntamientos y Corporaciones de las provincias de Granada, Córdoba y Jaen.

Y si hasta aquí cuantas veces se ha planteado la cuestion lo ha sido en términos tan ámplios, lo mismo podemos afirmar respecto de su punto de vista excesivamente abstracto. En efecto, la base que ha presidido á todos los trabajos, ha sido la peticion al Gobierno, ya para que inicie, ya para que fuera en parte empresario, alentando la construccion con subvenciones crecidísimas.

Los resultados obtenidos, mediante el enumerado sistema, aparecen tan poco satisfactorios y reales que en puridad puede decirse que no existen.

Devorado el País por las luchas civiles; en desastrosa

situacion el Tesoro nacional; en perpétuo estado de agitacion los poderes públicos, los capitales que habrian podido en determinadas épocas acudir á realizar una empresa que prometia píngües rendimientos, se han retraido por temor á que las circunstancias por que atravesaba la Nacion fueran causa de quedar ilusorias aquellas esperanzas de provechos seguros y legítimos.

Lo pasado debe servirnos de provechosa leccion. Es inconcuso, Ilmo. señor, que al que busca lo imposible lo posible se le niega: prudente, pues, como patriótico consideramos que es variar ahora la direccion de nuestros trabajos que no dieron hasta aquí resultado positivo, adoptando otro sistema, otro derrotero distinto.

No hemos olvidado una advertencia y un consejo recientes que se nos hizo y dió por un Consejero de la Corona, en un acto público solemnísimo. Verificándose la apertura de la Exposicion provincial de Agosto próximo pasado, V. I. en su discurso inaugural reclamó la atencion de los poderes públicos hácia la mejora que nos ocupa; y el Excmo. Sr. Ministro de Fomento, con extraordinaria franqueza, que á la verdad, por el momento no agradecimos, advirtió á Jaen que el Gobierno no construiria el ferro-carril deseado y aconsejó, á la vez, que siendo empresa que tanto nos interesaba, á nosotros correspondia realizarla en plazo mas ó menos largo, contando con nuestros propios recursos.

El Sr. Ministro, en una palabra, nos indicó, primero, que el sistema de solicitar del Gobierno que fuese como hasta aquí empresario de las obras de ferro-carril era contraproducente por virtud de la angustiosa situacion del Tesoro; y segundo, que los pueblos pidiendo continuamente que les hicieran otros lo que á ellos más que á nadie interesaba, se exponian á no ver satisfechas nunca sus legítimas aspiraciones.

Y es desgraciadamente cierto. Los males de la Nacion son tan profundos que no podemos prometernos para mañana lo que no pudo ser en el pasado. Muchos años han de trascurrir y grandes acontecimientos habrian de realizarse para que el Tesoro público se colocara en

aquellas condiciones tan ventajosas que le permitieron en otro tiempo acudir con fabulosas sumas para la construccion de ferro-carriles, al punto de que casi con ellas en algunos casos quedara cubierto en más de la mitad el gasto kilométrico.

Esto por una parte. Por otra, una dolorosa experiencia nos ha enseñado, al menos por lo que á nosotros respecta, que la union de Jaen con la línea férrea de Andalucía, no debe fiarse ya á agentes extraños y que ha de encomendarse, si hemos de conseguir lo que tanto nos interesa, única y exclusivamente al esfuerzo individual y colectivo de la Capital y pueblos limítrofes.

Asentado esto, nosotros consideramos procede que olvidemos de una vez para siempre, que existe otro mundo fuera de los límites que nuestra zona y las limítrofes interesadas marcan, y nos decidamos de una vez tambien, á poner en juego nuestras solas fuerzas para alcanzar y obtener lo que nos hace falta.

En efecto: ¿qué más para el triunfo que una Diputacion provincial gustosa, y dispuesta siempre á coadyuvar con su importante concurso en empresas de utilidad general? ¿Qué más que el Ayuntamiento de Jaen, celoso del bien de su pueblo? ¿Qué más que los Municipios que viven con Jaen en mancomunidad de intereses? ¿Qué más que todo el vecindario de esta Capital y de esos pueblos y de sus hijos, vivan donde quiera que sea? ¿Qué más que todas las Corporaciones y Sociedades que existen en esta zona y que siempre que han sido invocadas han contestado con su franco, leal é importante concurso? ¿Qué más, por último, que este Cuerpo patriótico que lleva dadas pruebas abundantes de con cuánto éxito realiza las empresas á cuyo servicio pone toda su actividad y constancia?

Hemos admirado siempre, Ilmo. señor, á los pueblos viriles. Con emocion indescriptible les hemos visto acordarse alguna vez de lo que se deben, y rompiendo tradicionales trabas, lanzarse con entereza, con energía, con fé, á procurar por sí y sin deberlo ni demandarlo á nadie lo que necesitaban para desarrollar su riqueza.

Y por qué no ha de entrar Jaen y sus poblaciones hermanas, en el número de esos pueblos, dignos de la alabanza universal y de la estimacion de la historia?

La Providencia, Ilmo. señor, dará á Jaen el triunfo, porque ella grande, magnánima y sublime, ayuda siempre á los pueblos esforzados, trabajadores y dignos.

Pasemos ahora á ocuparnos de otro punto iniciado en este capítulo, pero que trataremos aparte.

IV.

Jaen no debe pedir al Gobierno en la cuestion de ferro-carril, otra cosa que el apoyo moral, disposiciones acertadas que orillen obstáculos y eviten dificultades.

Hemos dicho nuestra opinion, quizá con ruda franqueza. Si Jaen y los pueblos limítrofes por ende, han de conseguir su ansiado ferro-carril, es preciso que olviden existe otro mundo fuera de los límites de su zona. El principio aparece tan absoluto, no siéndolo en realidad, que debemos hacer algunas aclaraciones, á fin de evitar que se nos tache de exagerados en nuestras afirmaciones. Mas antes, debemos rogar se nos disculpe, elevemos nuestros conceptos á una region abstracta y que más que explicaciones ligerísimas explanemos un sistema, conducta que conceptuamos conveniente tratándose de disuadir á un pueblo de que insista en procedimientos que el tiempo ha arraigado, y preocupaciones, viejas ya, han revestido de fuerza y aparato.

Cuando un Rey, Ilmo. señor, de superior ilustracion y que tuvo el buen sentido práctico de rodearse de ministros y consejeros capaces y entendidos, alentó la creacion de las Sociedades Económicas, resolvió un problema de general y extraordinaria trascendencia.

Los pueblos para alcanzar el grado de prosperidad á que deben lógica y necesariamente aspirar cumpliendo su mision providencial en el mundo, han de agitarse en una esfera de accion libre y desembarazada, exentos

de tutelas gubernamentales, la mayoría de las veces peligrosas y funestas.

Para que lleguen á una cultura real, no ficticia; una prosperidad verdad, no problemática; un desarrollo efectivo en sus intereses generales, no dudoso en la forma y falso en el fondo, es preciso que el cauce por donde corran las aguas del manantial de su bienestar y dicha, haya sido abierto por el trabajo, por el esfuerzo y por el sacrificio de sus hijos, sin auxilios materiales permanentes y tan extraordinarios que vengan á constituir la primera base del todo y que tanto crean como destruyen, de una tutela administrativa ó política.

La tierra que surca el arado; el monte escueto que descuaja la azada; el rio que se canaliza, el pantano que se deseca; la via que comunica un valle con otro; el viaducto que salva la profunda sima, son bienes de grandes y seguros rendimientos para los pueblos, cuando la opinion preparó la empresa y el instinto de conveniencia comun la llevó á cabo por espontáneo y decidido esfuerzo.

Esperar toda mejora, toda innovacion, todo bien de la accion gubernamental será en ocasiones cómodo, pero es un mal evidente y seguro para los pueblos que no reciben ó reciben tarde el beneficio que apetecen.

Los Gobiernos no pueden, por razones que no son de este lugar, y si lo fueran las escusariamos por sobrado conocidas, acometer ciertas empresas sin grandes dispendios; y todo capital que se consume en una obra cuyo producto ha de ser un interés menor del que corresponde á la cantidad invertida, significa una negociacion ruinosa para el país en general. Los Gobiernos á mas tienen principalmente una mision política que no les permite á la vez que ejecutores de la ley, ser iniciadores tambien y empresarios de obras de utilidad material para cada zona especial.

Han podido en épocas dadas serlo y lo han sido, desgraciadamente para el Tesoro Nacional; pero hoy la ciencia económica ha demostrado colocando el dedo sobre doloridas llagas sociales, que esa práctica ha sido funes-

ta por dos motivos principales, entre otros, porque el interés de la obra realizada no correspondió al capital consumido; y porque de admitir como principio inmutable que el Gobierno sea el empresario de toda obra pública y el iniciador de toda mejora, seria elevar á ley la injusticia de que un pueblo gozara ántes que otro de los beneficios de los adelantos modernos, dada la imposibilidad absoluta de realizar de una vez cuanto para el progresivo desarrollo necesitan los diferentes ramos de la industria, de la agricultura y del comercio.

No es lo mismo, seguramente, que los gobiernos faciliten el camino á las mejoras con sábias disposiciones, obviando inconvenientes, premiando, estimulando y y alentando en la medida justa y debida. No es lo mismo, que usando de sus grandes medios de accion y de su poder evidente allanen el camino y eviten los obstáculos, acordando cuanto sea conveniente y proceda á fin de que la accion individual que no cuenta con recursos coercitivos pueda libre y desembarazadamente en cuanto no perjudique legítimos intereses, producir y crear, establecer y fundar lo reclamado por la opinion como útil y beneficioso.

Que los Gobiernos sean los que exclusivamente y por sí abran toda vía de comunicacion, construyan el puente y la calzada, labren la tierra y cultiven el erial, canalicen el rio y establezcan la acequia, nos parece una teoría peligrosa, pues concluiria tomándola en absoluto como regla de conducta, por convertir al Estado en propietario universal, al otorgarle la facultad de tomar cada año del país el capital necesario, que seria fabuloso para tantas y tan múltiples y costosas empresas.

En buenos principios económicos, pues, los pueblos son los llamados á realizar la obra que les interesa, y el Gobierno como inspeccion suprema que se dió al país para el exacto cumplimiento de sus leyes, el obligado á ayudarles de un modo franco, decidido y resuelto en cuanto se le pida y sea de justicia con arreglo á la legislacion y á los preceptos de la ciencia.

Vése como el fundador de las Sociedades Económi-

cas resolvió ese problema de relaciones recíprocas entre gobernantes y gobernados. Con la creacion de estas Asociaciones reconoció implícitamente que á los pueblos corresponde por ellos mismos el fomento de sus intereses morales y materiales, y al Estado el coadyuvar, prestando el prestigio de su poder é influyendo con la fuerza de su accion, en cuanto el uno fuera reclamado y la otra se hiciera precisa ó indispensable.

Cuerpos oficiales en su orígen las Sociedades Económicas, pero con una constitucion especialísima, como la de estar compuestas de cuantos quisieran pertenecer á ellas, sin trámite de nombramiento real, recibieron el encargo de promover las mejoras de utilidad para los pueblos en los cuales se hallaban enclavadas y cuyas necesidades mejor que nadie conocian y apreciaban.

Y debemos, aun apartándonos más de nuestro cardinal punto de partida, hacer notar un hecho. En la época de la institucion primera de las Sociedades Económicas, el Estado aun no habia pasado por las profundas trasformaciones políticas que acontecimientos posteriores por el impulso de las ideas han hecho precisas. Sin embargo, el Estado mas centralizador al parecer entonces, teniendo en su mano por ministerio único toda resolucion, confirió á las Sociedades patrióticas una funcion importante y trascendental: la de que fueran Cuerpos consultivos, de modo que los asuntos de cualquier carácter administrativo y político, pasaban á informe ó consulta, ya de la Matritense cuando su tendencia era general, ya de la de las zonas correspondientes en cuanto solo revestian la de puramente local.

Resultaban de aquí entre otros muchos bienes, dos muy evidentes: que la organizacion administrativa, á más de ser sumamente sencilla, era marcadamente barata, pues faltaban esa multiplicidad de Juntas especiales que despues se han creado para cada dependencia con un personal numeroso y retribuido; y que los pueblos mismos eran los que informaban acerca de lo que les interesaba, al contrario del sistema posterior, en que no por falta de aptitud del personal sino por su movili-

dad é influencias políticas á que se halla sometido, en ocasiones se presenta en perfecta disparidad con los intereses á cuyo fomento está dedicado, constituyendo una de tantas ruedas inútiles de una complicadísima maquinaria.

Es evidente, Ilmo. señor, que cuanto en la esfera de la organizacion social se produce con todas las condiciones de la bondad, subsiste siempre á través del tiempo resistiendo los ataques y las contrariedades con la fortaleza de la roca granítica; es evidente, que toda ley, como toda institucion, justa aquella, conveniente esta, no perecen nunca sean cuales fueren los vendabales que se desaten en su contra. Así las Sociedades Económicas, aun limitadas en su esfera de accion y mermadas en las atribuciones que les fueron propias, más por un injustificado afán comun á todos los gobiernos de crear pingües rentas en el servicio de la administracion que por razones de hábil política y debida conveniencia, subsisten por propia é irrecusable virtud en toda la integridad de su esencial misión; la mision de procurar el beneficio general del país que se las confirió por el Rey D. Cárlos III.

No ha ocurrido mas, Ilmo. señor, sino que de Cuerpos oficiales que eran, con consejeros sin nombramiento real, se han convertido en Asociaciones de especialísimo carácter, reconocidas por la ley como importantes fuerzas del país, con derecho á representacion por tanto, en el poder legislativo de la Nacion y llamadas por la opinion á ser en el porvenir aun de mayores beneficios que al presente.

Y no se crea que nuestro cariño á esta Sociedad, que V. I. ha vigorizado con el empuje de su actividad, con la elocuencia de su palabra y con el indisputable mérito de su talento nos hace hablar así. Creemos que el dia en que los males que nos afligen lleguen á su colmo, haciendo comprender á los ánimos todos que el primer remedio que hay que practicar es el organizar la administracion bajo la base de que el país se gobierne por el país, entónces las Sociedades Económicas volverán á ser lo que

fueron, porque toda su historia es una contínua y permanente serie de hechos patrióticos y porque no en balde los tiempos pasan arrojando sobre la tierra para que fructifique la hermosa semilla de que todo ciudadano en el pleno goce de los derechos civiles debe ser consejero é informante en cuanto se relacione con la comunidad de que forma parte. Y seguramente, Ilmo. señor, en ningun sitio mejor que en estas sociedades ayer cuando se las sometia á informe y estudio todo expediente y nada se resolvia sin este trámite por los poderes públicos, podia desde el mas alto al mas bajo de los ciudadanos hacer oir sus opiniones, defenderlas para que prevalecieran y apoyarlas con su voto para que se tomaran en cuenta.

Consignado que los pueblos deben ser los iniciadores primero, los empresarios despues, de toda innovacion ó mejora reclamada por la opinion y declarada útil y beneficiosa por ese sentido íntimo que se llama conveniencia propia; y que de los Gobiernos no debe reclamarse si se quiere conseguir pronto lo que se desea, más que franca y leal fé, evitando obstáculos con acertadas disposiciones y allanando el camino con accion justamente paternal, veamos los que aquí estamos reunidos por espontáneo impulso, con insignia de paz, con bandera de progreso y con aliento de patriotismo, lo que podemos y debemos hacer en provecho de nuestro país, que nos contempla con cariño por el recuerdo de un pasado glorioso y con confianza porque una historia reciente ha demostrado cuánto pueden la actividad y la constancia ordenadas y dirigidas á conseguir fines nobles y patrióticos.

Consideramos que Jaen, dando una muestra de virilidad, debe echar sobre sí la empresa de construir su ferrocarril. En las decisiones supremas entra por mucho el convencimiento; y Jaen debe tener el convencimiento pleno, plenísimo, de que la mejora que nos ocupa no ha de verla realizada ni por el Gobierno, como ha solicitado á veces, ni por capitales extranjeros, como ha llegado á creer en muchas ocasiones.

Jaen y los pueblos con quienes tiene mancomunidad

de intereses, deben hacer el esfuerzo que la empresa exija y acometerla de un modo decidido; de ese modo que nada detiene, ni sujeta, porque la voluntad en ejercicio desarrolla mas fuerza que el torrente desbordado. Jaen debe acudir al Gobierno, no para pedir que este se convierta en empresario, sino para decirle: soy un pueblo que quiere colocarse á la altura de aquellos que en el país á su natural ó procurada riqueza, unen la posesion de instrumentos industriales que los adelantos modernos han creado; y quiero esto, proponiéndome conseguirlo por mi solo esfuerzo, por mi único sacrificio, por mi exclusivo trabajo: vengo á tí, pues, siguiendo el consejo que recibí á tu nombre por uno de tus miembros, cuando hacia mi provincia gala de su cultura y de su riqueza; y espero por tanto de tí lo que es de obligacion se me preste y facilite.

No reclamo subvenciones metálicas, porque no las necesito como base; si me las dás las agradezco y las acepto; mas lo que deseo, pido y ruego, es que ayudes con tu fuerza moral á vencer los obstáculos que se me presenten, y desde luego, sin ceder á influencias que hasta aquí han dificultado mi camino, me autorices para abrir la via que me ponga en comunicacion con el resto del país que surcan los ferro-carriles.

Abrigamos la conviccion de que Jaen obtendrá entónces cuanto quiera. Los Gobiernos no tienen mas remedio que secundar á los pueblos cuando estos emprenden resueltamente el camino de su mejoramiento.

Las dignas personas que en las Cámaras legislativas llevan la representacion de la provincia, serán ecos fieles del noble espíritu de sus representados y esforzados adalides de los intereses que se invoquen.

V.

Ideas generales que á nuestro juicio deben tenerse presentes para asegurar la construccion de la línea férrea de Jaen á Espeluy.

Digimos antes, que al que pide lo imposible, lo posible se le niega.

Hasta aquí hemos pedido un ferro-carril que, empalmando con la línea de Andalucía y pasando por Jaen, terminara en un puerto del Mediterráneo; que ese ferro-carril se bifurcara en Martos, yendo un ramal á Granada y otro á Puente Genil en el camino de hierro de Córdoba á Málaga; y últimamente, que esa línea con sus bifurcaciones y ramales nos la construyesen en breve plazo, con capitales que no fueran los nuestros. Cuando las peticiones en ese sentido se han repetido una y cien veces, y sin embargo no hemos tocado nunca los resultados, sinceramente llegamos á creer que la construccion del ferro-carril á Granada y Puente Genil era una empresa ruinosa, naturalmente rehuida por todos.

Era un error nuestro. Informes de personas competentes, de ilustrados ingenieros y de hombres acostumbrados á negocios, nos han probado que lo primero que hay que buscar en la empresa podia encontrarse sin dificultad: esto es un interés en el producto, igual al que por término medio obtendrian los capitales empleados en otras industrias.

¿Cuáles han sido, pues, los motivos que han dificultado el cumplimiento de las leyes de 1870 y 1873? Entre las varias causas, citamos antes el estado por que viene atravesando el país; estado que no ha de variar en muchos años, aun gozando durante todos ellos de gran tranquilidad. Ahora añadiremos otras: que la empresa exige muchos caudales, y cuanto mayor es el capital doble es el temor al riesgo; que por circunstancias que no son de este lugar, las empresas de ferro-carriles no han sido tan lucrativas en España como en otros paises, y los capitalistas extranjeros que construyeron nuestras primeras vias no están en condiciones, ni dispuestos á hacer nuevos empleos de sus caudales, cuando el producto kilométrico en las vias españolas no llega aun á igualarse con el que dan las de otras naciones; y por último, y esto es muy importante, que la via marcada en la ley del 70 es solo de porvenir, y la designada por la del 73 perjudica los intereses respetables y legítimos de otras empresas constituidas.

Debemos aclarar los conceptos. La línea á Granada por sí sola, ínterin no fuera á un puerto de mar, su natural y lógico desarrollo, seguramente el producto kilométrico, reducido el tráfico á las poblaciones del ínterior que atravesara, no compensaria los gastos de construccion y los de explotacion, si bien cuando se prolongara en la direccion debida, el interés corresponderia al capital empleado. Por eso la hemos llamado línea del porvenir. La otra á Puente Genil, acortando el trayecto entre Málaga y la estacion de empalme en la línea general de Andalucía, lastima intereses respetables creados á la sombra de una legislacion que hizo el trazado general de nuestros ferro-carriles, con sujecion á principios más ó ménos acertados.

Ningun pueblo debe querer la ruina de otro; y si la desea, por desgracia, ningun gobierno debe consentirla.

Es un error grave, gravísimo, el creer que la prosperidad de un país se afianza y acrece con la multiplicidad de sus vias. Los caminos de hierro, como cualesquiera otros instrumentos industriales, no son ventajosos sino cuando el producto que arrojan cubre todos los gastos que han ocasionado ú ocasionan. ¿Cubriria todos sus gastos la línea de Andalucía, si la de Puente Genil se construyese? Quizá no, por la considerable masa de arrastres que dejaria de trasportar; resultando de esto la ruina para una empresa y un mal evidente para el país en general, que perdia un capital considerable, que empleado en otras industrias pudiera producir intereses positivos y proporcionales.

Llevando en cuenta estas razones, siempre hemos creido imposible la via á Puente Genil, y solo la hemos tenido como un negocio de *prima*, por ser una amenaza, un peligro constante para la empresa general de Andalucía.

Consideramos, pues, que se pide lo imposible, al menos por hoy, solicitando la línea que, empalmando en la de Andalucía y pasando por Jaen, termine en un puerto del Mediterráneo, y construida por capitales extranjeros, con fuertes subvenciones del Tesoro.

Vengamos ahora á lo posible. Hace pocos dias, en el *Boletin Oficial* de 24 del corriente, se ha publicado bajo el número 1213, una circular del Gobierno de provincia, en la que se trascribe una órden de la Direccion general de Obras públicas, Comercio y Minas, autorizando á D. José Aguilera Garrido, vecino de Granada, para que en el término de un año practique los estudios de un tranvia que una las capitales de Jaen y Granada y enlace con el ferro-carril de Andalucia en la estacion de Mengibar.

Mucha satisfaccion nos ha producido la lectura de esa circular. Los tranvias exigen escasos gastos, comparados con los ferro-carriles, y el producto kilométrico, sin embargo, puede igualarse al de aquellos instrumentos ordinarios de trasporte, siendo, por tanto, una empresa de beneficios mas seguros y positivos. Los tranvias, por otra parte, como vienen á ser el arroyo que desagua en el rio, léjos de lastimar los intereses de ninguna línea general, les favorecen, aumentando el trasporte por las mismas con los arrastres que hacen, en condiciones muy cómodas y económicas.

El tranvia, en consecuencia, solicitado por el señor Aguilera, seria conveniente y merece todo el apoyo que pueda prestársele. Pero llegará á construirse? Eso es lo que ni afirmativa ni negativamente podemos contestar. Las muchas autorizaciones pedidas para practicar estudios y las concesiones para realizarlos una vez aprobados, concedidas sin fruto, animan nuestra desconfianza, que no puede ni debe ofender al Sr. Aguilera, cuyos rectos propósitos y noble espíritu somos en reconocer *á priori*.

Por el pronto, en el término de un año ha de realizar los estudios; y entre su aprobacion, formacion de la empresa constructora, concesion y demás trámites hay que suponer pasará otro; es decir, que mano sobre mano hemos de esperar dos años para adquirir el convencimiento de que los trabajos se empiezan, y otros dos para verlos terminados.

Si esto último ocurriera, bien; pero si por causas agenas á la voluntad del Sr. Aguilera no sucede, enton-

ces seria un mal para Jaen. Preferible es, por lo tanto, esperar, pero trabajando por nuestra cuenta; que si triunfamos, seguramente el concesionario del tranvia no lo sentirá absolutamente bajo ningun concepto, pues tampoco se le perjudicará en lo más mínimo.

Indicado lo imposible y apuntado lo que no lo es, vengamos á lo justo.

Jaen debe unirse á la linea de Andalucía construyendo el ramal necesario.

¿Prejuzga esto algo en perjuicio de lo consignado en las leyes de 1870 y 1873? Nó; pues á partir de Jaen puede hacerse lo que en ellas se consigna desde Mengibar ú otro punto conveniente.

¿Perjudica en algo á las empresas constituidas y que explotan la línea de empalme? Tampoco, pues se trata de un ramal tributario, que ha de llevar sus arrastres á sumarlos con los que ordinariamente se trasportan por dichas vias.

No es necesario detenerse en fundamentar, ni traer pruebas al proceso que encierran ambas preguntas. Basta las afirmaciones que dejamos hechas.

Corresponde ahora tratar dos cuestiones.

Primera: qué direccion, cuál debe ser el trazado de ese ramal.

Segunda: qué sistema debe ser el del instrumento de trasporte que se construya y en qué condiciones debe establecerse.

Gran temor embarga nuestro ánimo, al ocuparnos de cuestiones tan capitales. No obstante nos anima una idea: emitimos una opinion y la Sociedad puede reformarla con mas conocimiento de causa si considera erróneo el juicio que formulemos. Para nosotros lo invariable es que Jaen por sí y decididamente eche sobre sus hombros la empresa; por lo demás, puede aceptarse un trazado y desecharse otro, y estar por un sistema ó declararse por el contrario.

Ocupémonos de la primera cuestion. ¿Qué direccion, cuál debe ser el trazado de ese ramal?

Desde el dia, Ilmo. señor, que concebimos el pro-

yecto de ocuparnos de este asunto, no descansamos un instante en tomar informes que nos ilustrasen de las personas cuya competencia era reconocida, prestándonos en este punto un gran servicio con sus atinadas indicaciones el distinguido funcionario público y amigo particular nuestro D. Ramon Maurell. Estaba ausente V. I. y esto no nos retrajo de nuestros propósitos, pues si bien los quebrantaba en el punto de verificar gestiones sin su acuerdo, cuando por amistad antigua y por sincero afecto, en todo asunto de interés para la Sociedad siempre hemos caminado con mútua inteligencia; sin embargo, sabiamos, como así ha ocurrido, con cuánto aplauso habria de recibir nuestras indicaciones una vez que de ellas tuviera minuciosa cuenta.

Para hablar de la vasta empresa que alentaba con vida robusta en nuestra mente, tuvimos el honor de invitar á una conferencia á un ilustrado y estimadísimo amigo, á D. Felipe Bermejo. Nos constaba su competencia en estos asuntos, que habia estudiado, y no ignorábamos que en distintas ocasiones habia proyectado la construccion de un tranvía pasando por Jaen. Dicho señor nos refirió sus antiguas gestiones, y con frase fácil y franca nos expuso sus opíniones en la materia. No nos contentamos con que aquella interesante conversacion fuera únicamente privada, y le rogamos redactase una Memoria y la remitiese á la Sociedad; Memoria que nos entregó y que acompañamos, poniéndola sobre la mesa como uno de tantos antecedentes (este importantísimo) que deben tenerse en cuenta.

El Sr. Bermejo, en 18 de Noviembre de 1875, interesándose por la suerte de Jaen, en escala muy digna de gratitud, solicitó y obtuvo una concesion para construir un tranvía que partiendo de Jaen enlazara con la linea general de Andalucía en la estacion de Andujar. Desde el dia que obtuvo esa concesion propúsose llevarla á cabo, lo que no pudo conseguir por causas agenas á su voluntad.

En la ocasion actual, el Sr. Bermejo cree lo que nosotros; que la Sociedad Económica puede tomar sobre sí

el encargo de promover esa utilísima obra, y al efecto, emite sus opiniones acerca de la forma mas posible y conveniente á su juicio para conseguirlo.

En la Memoria que hemos puesto sobre la mesa, se consideran tres los mejores trazados. (No olvidemos que el Sr. Bermejo proyecta un tranvía de sangre y no un ferro-carril ordinario.) De Baeza á Jaen; de Espeluy á Jaen ó de Jaen á Andujar. Las ventajas y los inconvenientes que dichos trazados tienen, los explica así el Sr. Bermejo. El de Baeza á Jaen, no recorre poblaciones, pero se pone en comunicacion directa la Capital con Linares y Madrid, acortando la distancia entre este último punto y Jaen el dia que Linares se una con Puerto Llano y Ciudad Real por la linea proyectada para la explotacion de los grandes criaderos de carbon existentes en el primero. El de Espeluy á Jaen, es el menos costoso, pero ofrece el inconveniente de que se haga el ferro-carril proyectado sobre ese mismo trayecto que lo anularia casi por completo, arruinando á la empresa. El de Jaen á Andujar, por último, es mas costoso por recorrer mayor distancia, pero ofrece la ventaja de estar hecha la concesion y se pueden desde luego empezar las obras. Este trazado tiene á mas la circunstancia favorable, segun el señor Bermejo, de que viene tocando la carretera de Torredonjimeno, donde empalma con la de Porcuna á Villa del Rio y la de Jaen á Alcalá y Granada, atravesando zonas fértiles y de gran poblacion.

«El movimiento, dice el señor Bermejo, que hoy se hace de mercancías y pasajeros desde la estacion de Mengibar á Jaen por la carretera general de Bailen á Granada es muy penoso, y puede calcularse al año en 30.000 toneladas de mercancías y 18.000 viajeros, que representan un producto líquido de 600.000 reales, que hoy se distribuyen entre 16 carros, una galera, una diligencia y tres ómnibus de ida y vuelta, sin hacer cuenta de la arrieria ó el trasporte á lomo, que es considerable.»

Opina el Sr. Bermejo, que fijado Andujar como punto de empalme con la línea general, aunque se aumenta el trayecto á Jaen, no podria ménos de aceptarse para el

embarque de los arrastres dichos, que en la actualidad se hace en Mengibar.

Igualmente considera como elementos de vida de este tranvia la aproximacion del trazado á Arjona, Escañuela, Villardompardo, Torredongimeno y Torredelcampo, poblaciones importantes y ricas.

La longitud de dicho tranvia seria de 37 kilómetros, y el máximun de costo no pasaria de cuatro millones, que podrian obtenerse abriendo una suscricion de cierto número de acciones de á 2.000 reales una.

Este es, en resúmen, el pensamiento que se explana en esa Memoria. Nosotros le dejamos íntegro al estudio de la Sociedad, que podrá hacerlo suyo si lo considera conveniente.

Por nuestra parte, es otra nuestra opinion; diferencia hija más que nada de nuestra repugnancia, como diremos luégo, á que Jaen se enlace con la línea de Andalucía por medio de un tranvía, solucion que nos tendria de su parte el dia que otras fueran completamente imposibles de toda imposibilidad.

Nosotros opinamos que el empalme de Jaen con la dicha línea, debe tener lugar en Espeluy, por ser trayecto más corto y punto bien situado para recibir los arrastres de la carretera de Bailen, que son de gran importancia y alimento para la explotacion.

El tranvía á Andujar, como ramal único de comunicacion con el ferro-carril de Andalucía, obligaria á un gran rodeo todos los arrastres de Jaen á las líneas de Madrid, Zaragoza y Alicante; rodeo que no sabemos hasta qué punto seria aceptado por el tráfico, dando lugar, sin duda, á una competencia difícil de vencer con los instrumentos ordinarios de trasporte que hacen el servicio por la carretera de Bailen á Granada.

Consideramos que un trazado de Jaen á Espeluy, nó á Mengibar, á fin de evitar un costoso puente sobre el Guadalquivir, es el que más nos conviene, y es posible en condiciones debidamente económicas.

Contestada y resuelta la primera cuestion, vengamos ahora á la segunda, que tiene dos partes. ¿Qué sistema

debe ser el del instrumento de trasporte que se construya y en qué condiciones?

No estamos por el tranvía, ya sea con motor de sangre, ya sea con motor locomóvil; ni por el ferro-carril de via estrecha.

Lo primero que hay necesidad de tener presente es que el trayecto de Jaen á Espeluy es próximamente de 26 á 27 kilómetros. Ahora bien: construido para ese breve trayecto un instrumento de trasporte distinto del ordinario, es decir, de la antigua carretera, pero sin las condiciones del ferro-carril comun, resultaria insuficiente para cubrir el servicio, no resolveria nada en la cuestion de asegurar comodidad para los arrastres y dejaria abierta la puerta por donde pudiera entrar la ruina de la empresa constructora.

Resultaria insuficiente para cubrir el servicio el tranvía, porque este instrumento de trasporte no puede hacer un arrastre tan considerable como el que se presupone á una Capital de provincia donde afluyen hoy, y afluirian mañana doblemente, los productos de gran número de pueblos, ricos é importantes todos, enclavados en un rádio de nueve á diez leguas.

No resolveria nada en la cuestion de asegurar comodidad para los arrastres, tanto el tranvía como el ferro-carril con ancho de via menor de 1^{m} 67^{c} que es el de entre bordes interiores de las barras, fijado por la ley de 3 de Junio de 1855 para nuestras líneas generales, porque obligaria á contínuos trasbordos, que si para los viajeros no tendrian gran importancia, sí y mucha para las mercancías, forzadas á una carga y descarga igual á la que sufren por el sistema de trasporte ordinario.

Por último, tanto el tranvía como el ferro-carril de via estrecha, dejarian abierta la puerta por donde pudiera entrar la ruina de la empresa constructora: primero, porque á los gastos iniciales y de explotacion habria que añadir los de carga y descarga, aumentando el precio de trasporte, lo cual daria base á una competencia con la carretera, imposible de vencer: y segundo, porque pudiera en plazo más ó ménos largo hacerse el ferro-carril

á que aluden las leyes de 1870 y 1873, anulando por completo cualesquiera otro de inferiores condiciones de trasporte construido.

La ciencia económica, la experiencia y el arte de ferro-carriles, aconsejan se evite cuanto posible sea los trasbordos de los arrastres, con especialidad en los trayectos cortos, porque los gastos de carga y descarga en estos últimos no puede guardar la proporcion conveniente, dando lugar á que los precios de trasporte por la carretera tengan una tarifa debajo de la de la via férrea, y porque en todos los casos los gastos de explotacion se ven aumentados por la mayor complicacion de la contabilidad y del servicio administrativo, por el riesgo considerable de averías, y por una pérdida de tiempo que ya por sí sóla es un mal de trascendencia.

Es para nosotros inconcuso, pues, que para unir nuestra Capital á la línea de Andalucía, debemos procurar lo sea por una via con un ancho de 1 m 67c entre bordes interiores de las barras, de modo que puedan sobre ella rodar las máquinas, coches y wagones que hacen el servicio en la línea general de empalme.

Una conveniente inteligencia con la empresa andaluza, convenios tanto más fáciles cuanto que diariamente se hacen entre unas y otras líneas, hará que las mercancias como los viajeros embarcados en Jaen, marchen directamente al punto de consignacion, sin más dilaciones ni incomodidades que las naturales exigidas por el servicio.

Dilucidado el punto, declarado el sistema del instrumento de trasporte que debe adoptarse, tócanos ahora ocuparnos de las condiciones generales de su establecimiento.

Hemos dicho anteriormente que lo primero que hay que buscar en las Empresas de ferro-carriles, es que el interés producido siquiera sea igual al que por término medio obtendrian los capitales empleados en otras industrias.

De aquí el que nosotros debamos estudiar el medio de procurar encerrar en límites muy estrechos el im-

porte de los gastos iniciales y de explotacion para que se equilibren con los productos.

Es evidente, Ilmo. señor, que la cantidad de tráfico, ó lo que es lo mismo, el producto total que ha de rendir la explotacion de una línea, fija un límite al capital que puede invertirse útilmente en su establecimiento.

De un modo casi oficial no nos es posible consignar aquí el número de viajeros y el de unidades de peso de mercancías que por término medio cada año en la Estacion de Mengibar adeudan por su trasporte en una ú otra direccion con relacion á nuestra zona. Hemos pedido el dato y aun no obra en nuestro poder. Mas el cálculo de 18.000 viajeros y 30.000 toneladas de mercancías que recorren la carretera de Bailen á Granada, y producen un beneficio de 600.000 reales, consignado en la Memoria del Sr. Bermejo, no sólo no es exagerado, sino que debe tenerse en cuenta, y aparece confirmado por informes que hemos recibido de personas muy competentes y autorizadas.

Sobre esa indicacion, por lo tanto, debe basarse todo estudio, al ménos por ahora, é ínterin el antecedente que tenemos pedido no obre en nuestro poder, y en el que los datos guardarán más extricta relacion con el movimiento de la Estacion Mengibar. (1)

Resulta, calculando con el Sr. Bermejo, un producto de 600.000 reales anuales, aplicable mañana á la línea que una Jaen con el ferro-carril de Andalucia, ó sea un producto kilométrico de mas de 22.000 reales. No tenemos, por ahora, para nada en cuenta que con el establecimiento de la línea férrea y mayor facilidad de los arrastres, estos aumentarian considerablemente, como está comprobado en otros casos.

Ahora bien; esa cifra calculada al kilómetro (entiéndase que el antecedente que esperamos puede alterar el cálculo), ha de fijar el límite al capital que deba invertirse para los gastos iniciales y de explotacion, en los cuales entran los de reparacion y otros imprevistos.

(1) Véase el apéndice núm. 2.

Desde luego puede afirmarse, sin consignar números, que la línea, una vez construida, responderá con su producto al capital invertido; no siendo por tanto la empresa ruinosa.

Mas supongamos que el producto calculado es insuficiente, y que de aquí se origina una consecuencia: la necesidad de encerrar los gastos en límites muy estrechos. Supongámoslo, y admitámoslo así, más que por el motivo enunciado, por estas dos razones de gran fuerza: primera, porque hemos de construir la via con nuestros propios recursos, y estos, dada la situacion económica del país, son escasos; y segunda, porque el trayecto es corto, y si no se reducen los gastos de modo que las tarifas de trasporte sean muy bajas, considerablemente bajas, la carretera será un enemigo poderoso, imposible de someter.

Hay que buscar, pues, una solucion, y esa solucion está en un ferro-carril económico.

En los gastos de establecimiento y explotacion de un ferro-carril influyen poderosamente el ancho de la via, la inclinacion de sus pendientes, el radio de sus curvas, la latitud de las esplanaciones y de las obras de fábrica, la organizacion de las compañias concesionarias y las condiciones administrativas del servicio.

Un ferro-carril construido bajo la base de que los gastos que se fundan en los enumerados precedentes sean lo mas reducidos posible, merece el nombre de económico.

Debe tenerse presente que cuando se construian los primeros ferro-carriles, *pagaba el dinero* lo que el ingenio humano, auxiliado de la ciencia y de la experiencia, no habia adelantado aun en este ramo.

En Francia, en Italia, en Inglaterra, especialmente Escocia y los Estados Unidos, se cuentan grandes redes de ferro-carriles construidos en esas condiciones, que les dan un carácter especial y merecidamente el apellido de que dejamos hecho mérito.

En España, despues de un período en que para el establecimiento de las primeras líneas nada se ha esca-

seado, construyéndolas hasta con un ancho de via mayor que el adoptado generalmente en Francia é Inglaterra, empieza á comprenderse la necesidad de fijarse en materia tan importante y de la que depende el porvenir de las empresas concesionarias.

En Mallorca, bajo la direccion general del Sr. Sureda y Villalonga, y la facultativa del reputado ingeniero don Eusebio Estada, se han construido en 1872 á 74 treinta kilómetros, y hace un mes se abrieron á la explotacion igual número, de un ferro-carril de via estrecha.

Otro ejemplo tenemos en el ferro-carril de Silla á Cullera, en la provincia de Valencia, inaugurado al servicio en el mes de Agosto del pasado año.

Esta línea merece nos detengamos á examinarla hasta en sus mas ligeros accidentes, pues guarda grandes analogias con relacion á nuestro proyecto, que deben tenerse en cuenta.

El trayecto de Silla á Cullera es de 26 kilómetros. Corresponde al sistema ordinario de ferro-carriles movidos por vapor, conocidos por el nombre de Vignoles. Se ha construido sin subvencion alguna del Estado y en propiedad absoluta y á perpetuidad de la Sociedad concesionaria. El ancho de la vía es de un metro entre carriles. El pago de la expropiacion se ha hecho al contado, abonando todo género de perjuicios antes de poner el azadon y la piqueta sobre el terreno. El material fijo y rulante se ha adquirido dando una parte de su importe en el acto de hacer la demanda y antes de su construccion, y el resto al hacer la entrega.

Desheredada la importante zona arrocera que comprenden Silla, Sollana, Sueca y Cullera, como lo estamos nosotros, del utilísimo invento de los caminos de hierro, hizo un esfuerzo y decidióse por sí á llevar á cabo la empresa.

Constituyóse al efecto una Sociedad con arreglo á la ley vigente entonces de 19 de Octubre de 1869, con un capital de 875.000 pesetas, ó sean 3.500,000 reales, representados por 1.750 acciones de 500 pesetas, ó 2.000 reales cada una. El primer dividendo de 20 por ciento

se cobró al emitir las acciones, y los otros cuatro, de igual cantidad, sucesivamente con un intérvalo de tres á cinco meses, segun las exigencias de la construccion.

Ha costado la línea en total 850.000 pesetas, ó sean 3.400,000 reales, y por lo tanto cada un kilómetro 32.692'30 pesetas; en reales 130.769'20.

Consignemos algunas noticias referentes á gastos. La expropiacion ha comprendido 422 fincas, pertenecientes á 337 propietarios, en terreno caro, como dedicado al cultivo de arroces; el metro cúbico de explanacion y terraplenes se ha pagado á 0'50 céntimos de peseta, ó sean 2 reales; la tonelada de carriles acero Bassemer, puestos á bordo en Liverpool, con peso de 17 y medio kilógramos por metro lineal, se adquirió al precio 7. 7. 6. libras esterlinas por una comision de accionistas que pasó á Londres con dicho objeto; las locomotoras se han pagado á 790 libras una, 75.000 reales próximamente; los accesorios de via, escarpias, puentes, cruceros, planchas giratorias, y eclisas, estas de moderna estructura, y demás material empleado, lo ha sido de superior calidad; y las traviesas se adquirieron al pié de la obra á 3 pesetas las de roble y á 2'12 pesetas una las de pino.

La Compañía ha tropezado con un inconveniente grave. Un trazado sin desmontes, que no exige elevados terraplenes, que no obliga á importantes obras de fábrica, puede creerse que su costo por metro lineal debe resultar á muy bajo precio; mas en el de Silla á Cullera la calidad de las tierras que ocupa y el sistema de riegos de la zona ha hecho necesarias numerosas obras de fábrica que, aunque en su mayor parte de escasa consideracion, no dejan de influir en el costo kilométrico. En 26 de estos han sido 603 las obras citadas, de las clases siguientes: dos puentes, dos pontones, treinta y cuatro caños, cincuenta y tres alcantarillas, un muro, cuatrocientas noventa y nueve tageas, un escollerado y once sifones, ó sean 23 y 50 por cada kilómetro; y para mas concretar, una por cada 43,11 metros de via. Añádanse las obras de cuatro estaciones, Silla, Sueca, Sollana y Cullera, que son las que comprende la via.

¡Y sin embargo, todo el costo total no ha llegado á tres millones y medio, ni á ciento cuarenta mil reales el parcial de cada kilómetro! No debe olvidarse este dato, ni ninguna de las noticias que minuciosamente, por creerlas de utilidad, dejamos apuntadas.

Nosotros, no obstante, no podemos adoptar el ancho de via de la línea de Silla á Cullera, pues el ferro-carril con el que hemos de empalmar no nos lo consiente útilmente. Ese sistema, que reduciria los gastos de construccion y explotacion, hay que desecharlo. Es preciso contar, pues, con un aumento en los gastos de un 30 por 100 á un 50, que es la economia que resulta, segun los señores Piñol y Volart, distinguidos ingenieros industriales de Barcelona, á los que nos hemos dirigido pidiendo informes entre el ferro-carril de via de un metro y el de 1m 67c

Quedan otros gastos iniciales los unos y de explotacion los otros, en los que pueden adoptarse grandes economías, permitiéndonos construir nuestro ferro-carril con poco mas de costo que el de Silla á Cullera, cuya compañía concesionaria las ha tenido tambien en cuenta para llegar á los resultados obtenidos.

La adopcion de grandes inclinaciones y de curvas de pequeño rádio, permiten hacer un trazado que exija menores operaciones de trasformacion en la zona de terreno en que se ha de establecer la via, y por lo tanto menores gastos iniciales. Sabemos que una y otra economía en los gastos de construccion aumenta el coste de la explotacion, toda vez que obliga á desarrollar en el arrastre de los pesos un esfuerzo mas considerable, pero no en tan gran escala que no quede siempre, y especialmente en este caso que el trazado puede hacerse sobre toda la orilla planísima del Guadalbullon, un positivo beneficio en favor de la empresa constructora.

No se pueden fijar desde luego los tipos de inclinaciones, ni rádios de curvas que pueden adoptarse; esto depende de las condiciones particulares del terreno, y nadie mejor que los ingenieros, advertidos al efecto, pueden determinar lo mas conveniente.

Únicamente sí diremos insistiendo, que el aumento de inclinaciones, economía que en los primeros ferro-carriles se conceptuó imposible, evita gastos de consideracion; así como la disminucion del rádio de las curvas, que en el caso presente sin gran esfuerzo puede conseguirse por la buena condicion del terreno, es un medio eficaz de reducir la cantidad de obra y todos sus accesorios.

Algunos ferro-carriles de Escocia, construidos bajo la base de las ondulaciones naturales del terreno, han costado por kilómetro, incluso todo gasto, poco mas de doscientos mil reales.

Segun opinion facultativa, con inclinaciones de 25 á 30 milésimas combinadas con la reduccion del rádio de las curvas, se podrán amoldar mucho los trazados al terreno y obtener soluciones sumamente económicas, en las cuales el coste de las explanaciones y obras de fábrica no resulte mucho mayor que el de una carretera cuyo ancho fuese igual al que se adopte para un camino de hierro.

Esto en caso de que el trazado á Mengibar exija la adopcion de economías, que por lo que hemos oido, están en el terreno mismo, cuyas condiciones naturales eximen de la necesidad de hacer grandes explanaciones y desmontes.

La organizacion de las compañias concesionarias y las condiciones administrativas del servicio, como la latitud de las explanaciones y obras de fábrica, hemos dicho que influyen mucho igualmente en los gastos iniciales y de explotacion, pudiendo obtenerse grandes economías del sistema que se adopte. No nos ocuparemos de la latitud de las explanaciones y obras de fábrica, que siendo la precisa para una sola via á reserva de duplicarla en el porvenir, es por el presente bastante; sí detengámonos en el exámen de la organizacion de las compañías y servicio administrativo.

Una de las causas, Ilmo. señor, que ocasionaron en España, cuando se construian nuestros primeros ferro-carriles, un gasto en kilómetro superior á todo cálculo y

motivaron y motivan que los productos no hayan correspondido á las esperanzas concebidas, ha sido la organizacion de las Sociedades concesionarias.

Hechos los estudios de un trazado, aprobados por el Gobierno y conseguida la concesion, ya directamente, ya despues de una subasta, el concesionario creaba una Compañía, á la que trasmitia sus derechos y obligaciones, mediante una retribucion ó prima de mayor ó menor consideracion. Primer gasto que en el órden de los imprevistos venia á aumentar el del kilómetro, figurando entre los iniciales.

Establecida la compañía y suscritas las acciones, redactábanse los Estatutos y se sometian á la aprobacion del Gobierno. Los Consejos de administracion se componian de notabilidades políticas, rara vez de personas aptas en absoluto para el negocio que se trataba de plantear. Lo mismo que el disfrute de los altos cargos que con pingües sueldos, que venian á constituir otro aumento mas al gasto kilométrico, se daban á distinguidos personajes, no siendo peritos en la materia.

La Sociedad concesionaria no construia la vía, sino otra nueva Asociacion surgía del seno de aquella y era la que corria con las obras y la que establecia el camino bajo la direccion del primitivo concesionario ó de alguno de los administradores.

Para obtener los fondos necesarios el Consejo de administracion decretaba dividendos pasivos y emision de obligaciones, consignando intereses, más ó ménos crecidos, cuyo importe se tomaba del fondo de construccion, siendo otro aumento mas al costo del kilómetro.

A todos estos defectos de organizacion, ó males, como quiera llamárseles, y gastos, añádase el que la accion fiscal é investigadora que pudieran ejercer los accionistas sobre las obras no existia; y que los directores generales, los gerentes y el Consejo de administracion, en una palabra, léjos de donde el camino férreo se establecia, apenas si prestaban atencion á nada que con él se relacionara, esperando únicamente el momento de poder reunir la Junta general de interesados para anun-

ciarles que habia terminado su cometido y que iba á comenzar la explotacion.

Procedia esto de una excesiva buena fé. Se creyó que fueran cualesquiera los gastos de los ferro-carriles, el producto seria tan extraordinario que aquellos se verian compensados con un interés crecido ó proporcional. ¡Error grave que ha traido fatales consecuencias á muchas empresas!

En Escocia ha ocurrido lo diametralmente opuesto en la construccion de la mayoria de sus ferro-carriles, y los resultados distintos son bien apreciables. Nótase mas principalmente en los ramales construidos y explotados por pequeñas compañías independientes y de carácter puramente local.

Por regla general las compañías á que aludimos se han formado en la misma localidad que desea la ejecucion del ferro-carril y compuestas de las personas mas interesadas.

Ha resultado de aquí, que la adquisicion de los terrenos necesarios y aun otros elementos de la construccion, ha costado menos que si la línea se ejecutara por una gran compañía á quien los propietarios suponen siempre rica y próspera; que la verdadera direccion de la empresa ha estado á cargo de las personas mas competentes de la localidad, regularmente los iniciadores, que por amor á su pais no solamente dirigen real y eficazmente, sino que sin cesar están estudiando y aprovechando los medios de aumentar los trasportes, de lo cual resulta economía en la explotacion y aumento progresivo en el tráfico; y por último, que mediante esa organizacion, se han evitado grandes sueldos y otro sin número de gastos, que sin asegurar ninguna ventaja para la mejor realizacion del camino, sólo contribuyen á gravar el presupuesto con cifras colosales.

Más aun: con la organizacion de que dejamos hecho mérito, no sólo se han reducido los gastos iniciales y de explotacion, sino que se han eludido influencias extrañas y lejanas que á menudo en otras empresas hacen variar los trazados, complicándolos y aumentando el costo en cantidad de verdadera trascendencia.

En Francia, donde la construccion de los ferro-carriles guarda grande analogía con la de los de España, despues de la ley de 12 de Julio de 1865, abrióse una nueva era que dió por resultado la construccion de líneas de interés local en condiciones verdaderamente económicas. Vénse así algunos caminos que han costado poco dinero y que prestan, sin embargo, grandes servicios al país.

Para ello se han tenido presentes todas las economías que la ciencia y la experiencia aconsejan, organizándose las compañías bajo bases muy acertadas y penetrados sus Consejos de administracion de un espíritu altamente patriótico.

De este modo se ha conseguido que la línea de Salles-la-Source á Mondalazac no cueste mas de 60,000 francos por kilómetro; y que la de Fougeres á Vitré (Lot y Garona) considerada como *tipo de los caminos de hierro de pequeño tráfico,* á pesar de sus 37 kilómetros, ancho de vía igual al de las grandes líneas francesas ó sea 1^{m} 44^{c}, accidentes del terreno sumamente escabroso, cuarenta y ocho obras de fábrica, una importante y que ocasionó un gasto mayor que el de las otras cuarenta y siete, y es un viaducto de 115 metros de longitud y 18 de altura, y la compra de tres máquinas, cuatro coches de viajeros y diez y ocho wagones de mercancías, haya costado únicamente 2.497,500 francos ó sean 67.800 francos por kilómetro, resultado verdaderamente notable por la economía realizada en comparacion con el capital empleado por regla general de 150.000 á 200.000 francos por kilómetro, y aun mas en otras líneas, en que las condiciones técnicas y la organizacion de las Compañías concesionarias fueran diametralmente opuestas.

Pero qué más; en Mallorca, cuyos ferro-carriles acaban de construirse unos y otros están en proyecto, con una organizacion verdaderamente local de sus compañías, segun nuestras noticias, no ha pasado de siete mil duros por kilómetro el gasto realizado.

El camino de Silla á Cullera, cuyo coste total ha sido tan escaso, débelo entre las otras causas que hicimos notar á su tiempo, á la organizacion de su compañía y al buen

espíritu de su Junta directiva, compuesta de personas de la localidad directamente interesadas en la realizacion de la empresa por amor á su país. Así, segun los Estatutos de la Sociedad concesionaria, sólo un cargo habrá retribuido en la Junta; el de Director gerente, y este despues del primer año de explotacion, que cumplirá el 26 de Agosto próximo.

Pues bien; esa organizacion que tan provechosos resultados dá y lo comprueba la experiencia, puede ser una de las economías que hagan fácil la construccion de nuestro camino de hierro, establecido por nuestro propio esfuerzo y recursos.

Constituida la Sociedad y suscritas las acciones, el Consejo de Administracion, compuesto de las mismas personas interesadas de la localidad, sin descanso trabajará para realizar las economías necesarias, sin percibir sueldo alguno; renunciando al cobro de intereses sobre las acciones durante el periodo de construccion, y gestionando sin descanso porque la expropiacion, como compra de otros elementos, sea lo mas barata posible. Los propietarios del terreno que ha de atravesar la vía, como de la localidad, han de entenderse con sus convecinos mejor que con una empresa extraña á quien se supone próspera y rica. Muchos, quizá la generalidad, serán accionistas; todos sin duda, interesados en que se establezca el instrumento de trasporte de que estamos desheredados. Esos propietarios, unos podrán ceder gratuitamente sus terrenos; otros renunciarán á la indemnizacion de daños y perjuicios, concretándose sólo á cobrar el justo valor de lo expropiado; la mayoría, seguramente, se prestará á que el valor de sus terrenos se les consigne en acciones. En conferencias y Juntas que se celebren, podrán obtenerse prudentes cuanto ventajosos convenios, que darán por resultado una segura y evidente economía.

Réstanos ocuparnos últimamente de las condiciones administrativas á que deben someterse ciertos servicios y que influyen igualmente en los gastos iniciales y de explotacion, segun el sistema que se adopte.

Nosotros abrigamos la conviccion de que una vez

hecha la explanacion y fijado el rails, fácil será, como ocurre en Francia con la mayoría de los ramales de interés local, que la Compañía que explota la línea general de empalme, se encargue mediante ciertos convenios de la explotacion del camino proyectado, originando esto una rebaja grande en el presupuesto: la del coste del material móvil, que es de consideracion.

Pero por si esto no ocurriera, por no convenir á la Compañía, que no lo creemos, ó por voluntad nuestra, algo debemos decir acerca de ciertos particulares que conceptuamos de interés.

En el trazado de Jaen á Espeluy, cierta clase de obras son en escaso número: con una estacion en Jaen tendremos en este órden de construcciones resuelto el problema. Sin embargo, considerando lo conveniente que es para el servicio y para el aumento del tráfico que la distancia de las estaciones entre sí sea á lo más de 15 kilómetros, suponemos habrá necesidad de habilitar una próximamente al sitio que ocupa el caserío de las Infantas, y que podrá llevar el nombre de Villargordo ó de otro pueblo cercano. De este modo se aprovecharán gran masa de trasportes; pues de no establecerse dicho punto de parada, seguramente que los arrastres, en vez de venir á Jaen por la via ordinaria para aprovechar la férrea, irian directamente por el sistema ordinario á Mengibar, Espeluy ú otro punto de la línea de empalme, que por estar mas próximo les produjese una economia positiva.

Serán, en resúmen, dos las estaciones, y una de ellas de escasísimo coste, pues en el sitio de empalme no habrá necesidad de construir la tercera, por razon de la inteligencia que ha de venir en este y otros puntos con la línea de Andalucía.

Ahora bien; organizando el servicio de construccion y dirigiéndolo con acierto é inteligencia en ese caso concreto de las estaciones, como en otro cualquiera; haciendo solo las obras absolutamente precisas, empleando en ellas los materiales mas baratos, sin perjuicio de la seguridad; suprimiendo el cerramiento de la via y las casillas

de guardas, que por el trayecto corto no son indispensables, se pueden reducir mucho los gastos.

Como sucede en los ferro-carriles de interés local en Francia y Escocia; como ocurre en Mallorca y en las líneas de Silla á Cullera, Carcagente á Gandía y otras españolas, el material móvil, que representa un gasto considerable (caso de que haya que hacerlo, pues lo probable es un pacto que lo evite con la línea de empalme, como ya hemos dicho), debe reducirse adquiriendo únicamente el puramente preciso por el pronto; dos ó tres máquinas, cuatro coches para viajeros con las tres clases de departamentos en cada uno (1) y un número de wagones proporcionado al tráfico, es bastante ínterin otras necesidades no se presenten.

Lo mismo decimos de los talleres para reparaciones, que pueden evitarse utilizando los de otras empresas, mediante convenios ajustados de antemano, y que igualmente producirán considerable rebaja en el costo inicial primero y en el de explotacion despues.

Con arreglo á todas estas bases y otras más que podrán haber escapado á nuestro estudio, pero que la práctica y el mayor conocimiento de personas competentes investigarán , la línea á Espeluy, de que nos declaramos partidarios, la consideramos hacedera en relacion con nuestros recursos.

Es más, la consideramos hacedera y lucrativa. Pues claro es que reducidos los gastos iniciales y de explotacion, organizado el servicio administrativo bien y acertadamente, el interés que resulte ha de ser considerable, recompensando debidamente los capitales y los esfuerzos empleados.

Ya digimos antes, citando un cálculo aproximado

(1) No sabemos si existen prestando servicios en alguna línea coches con las tres clases de departamentos: de 1.ª y 2.ª sí los hemos visto, de construccion reciente, en la línea de Valencia. De cualquier modo, al hacer el pedido pueden encargarse, asegurando una economía positiva, pues facilita los trasportes sin necesidad de trenes largos, costosos é incómodos en la explotacion.

del Sr. Bermejo, nuestro ilustrado y querido amigo, que el producto kilométrico podria llegar á ser de más de veinte y dos mil reales; que aun rebajando las cifras necesarias para imprevistos, siempre quedará en proporcion suficiente para dar al capital un rédito que no sea menor del 5 por 100; y sabido es que todo capital se duplica por la accion del interés compuesto, en poco más de catorce años, al tipo bajo que ya hemos dicho del 5 por 100.

El ferro-carril de Silla á Cullera con un trazado de 26 kilómetros, ha costado 3.400,000 reales. Aumentemos á esa cifra el coste de un kilómetro más y el 30 por 100, diferencia entre los gastos que ocasiona el ancho de via, y sin duda, de la suma que resulte, abrigamos la conviccion que no pasará el presupuesto que necesitamos para realizar la empresa.

Nosotros creemos que el costo del kilómetro no excederá de ocho á diez mil duros, bajo la base de que la expropiacion, la explanacion y el material fijo no produzcan bruscos cambios que destruyan el cálculo y los informes que se nos han dado por muchos y autorizados conductos.

Concretando: que con una suscricion de cierto número de acciones, que nosotros no fijamos hoy, pero que podrá hacerse en tiempo oportuno por quien corresponda, será resuelto el problema de allegar sin gran esfuerzo el capital necesario para la empresa.

En este punto importantísimo debemos manifestar cuál es nuestra opinion. Creemos que todo lo que sea facilitar el ingreso á la empresa del esfuerzo individual, es asegurar su realizacion. Por tanto, pensamos que el medio para obtener ese resultado es crear acciones de 24 duros. Así el capitalista en gran escala, como el más modesto hijo del trabajo, pueden contribuir patrióticamente á una empresa de beneficio para su país; así desde el acomodado banquero hasta el pobre jornalero podrán tomar parte en lo que es de tanta importancia para esta zona; aquél dando desde luego sus dividendos y este yendo determinados dias á prestar sus jornales en las obras de explanacion.

Los dividendos pasivos se harán efectivos en doce plazos por lo ménos, y trascurriendo un mes de uno á otro.

Con estas bases generales y llevando al ánimo de todos la conviccion de que la línea ha de hacerse y de que no se trata de apuntar cantidades, sino de comprometerse á pagar las que buenamente se puedan, sin violencia ni extraordinarios sacrificios, el capital que requiere la empresa se obtendrá hasta con exceso.

Si por el pronto las listas de suscricion no suben diariamente en cantidad extraordinaria, en el momento que las obras comiencen, que esto á nuestra opinion debe ser el dia que se haya asegurado un dividendo mensual de 1.000 duros, entónces, sin género alguno de duda, nadie quedará á la zaga en la campaña de patriotismo emprendida.

El capital estará asegurado en el instante que la duda sea enterrada por las azadas de los jornaleros que hagan el primer desmonte. Y si nó al tiempo, que es gran maestro de verdades.

Hemos concluido este capítulo en donde hemos tenido precision de extendernos más de lo que fuera nuestro deseo.

VI.

Tranvía de vapor de Jaen á Alcalá la Real.

En el capítulo II enumeramos como otra de las mejoras que desde luego debia estudiar la Sociedad, proponiéndose realizarla, la construccion de un instrumento de trasporte con arreglo á los adelantos modernos, desde Jaen á Alcalá la Real.

No se nos tache de proponer con exceso, pues demasiadamente sabemos que las empresas cuando se complican, pocas, poquísimas veces se llevan á su feliz término.

Nosotros, al proponer la construccion de un tranvía de vapor que ponga en comunicacion Jaen con Alcalá la

Real, partimos de la base de ser ya un hecho la línea férrea de Espeluy á Jaen. Entiéndase, pues, que lo que deseamos es que la Sociedad, despues de una empresa realice otra.

Esto no obsta á que desde luégo y para ganar tiempo, simultáneamente se pongan los medios para que una vez la locomotora en las afueras de la Capital, en breve término lleve su accion benéfica á una zona que comprende poblaciones importantes y ricas, como Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Alcaudete, Castillo Locubin, Alcalá la Real, Frailes y otras muchas limítrofes.

Jaen, entendemos al escribir este nombre para nosotros tan querido, toda la zona á la que interesa el ferrocarril y el tranvía proyectados, debe aliarse, los pueblos con la Capital ahora, la Capital con los pueblos luégo para realizar ambas empresas. La Capital por sí sóla no podrá sin gran esfuerzo construir su ferro-carril; los pueblos sin contar con la Capital, difícilmente llegarian á poseer su tranvía de vapor.

No se olvide, y conste el consejo anterior en todo tiempo.

El porvenir de toda via férrea está en su desarrollo racional, ó sea aquel que lleva las extremidades de un camino á los dos centros de exportacion y de importacion más importantes de una misma direccion y suficientemente apartados para hacer imposible la competencia con la carretera ordinaria, á causa de la longitud de distancias, que no permita poner los precios de trasporte debajo de la tarifa de la via férrea.

El porvenir, que es el aumento de tráfico de la línea de Espeluy á Jaen, y por consiguiente el beneficio para la línea general de empalme, está en un instrumento de trasporte que ponga en comunicacion Alcalá la Real, centro importante de produccion agrícola, con Jaen, cabeza de línea férrea general; y que ese instrumento de trasporte haya sido construido en condiciones tan económicas, que por el bajo precio de las tarifas de arrastre no permita la competencia por la via ordinaria.

En este sentido, ninguno mejor que un tranvia de

vapor resuelve el caso satisfactoriamente; pues si sus gastos iniciales son de escasa consideracion, los de explotacion pueden reducirse mucho, asegurando no obstante comodidad y facilidad para los arrastres y una comunicacion breve de tiempo entre unos pueblos y otros. Alcalá la Real y Jaen se comunicarian diariamente dos ó más veces, á pesar de los 40 ó 50 kilómetros de distancia, en poco más de dos horas y media, marchando el tren con una velocidad de 15 á 20 kilómetros por hora, menos del máximun que para estos casos marca la ley.

Reproducimos aquí lo dicho en el capítulo anterior con referencia á la línea de Jaen á Espeluy: si en esta pueden y deben hacerse grandes economías que aseguren su construccion, iguales unas y otras mayores pueden y deben realizarse para llevar á cabo el establecimiento del camino de hierro de Jaen á Alcalá la Real.

Serán iguales las que se relacionan con la instalacion de las estaciones, organizacion de la compañía y condiciones administrativas del servicio; serán mayores, entre otras, las dos de que vamos á ocuparnos.

En los tranvias debe adoptarse un ancho de via menor que el de los ferro-carriles, y que en el presente caso podrá ser de un metro. Esto, como ya hemos dicho, con testimonio autorizado, produce una economía de un 30 á un 50 por 100 con relacion á los ferro-carriles de via ancha comun.

El inconveniente de los trasbordos que citamos en el caso de Jaen á Espeluy, disminuye en este por dos razones: primera, por ser la longitud del trazado mayor, y segunda, porque la economía en los gastos iniciales y de explotacion permiten una diferencia en las tarifas con relacion á la via ordinaria, que no anula el exceso del coste por razon de carga y descarga.

Pero resta aun por citar la ventaja y la economía mayor. Por una reaccion súbita que vino en los momentos precisos en que la construccion de la red general de ferro-carriles era un hecho, pero un hecho poco halagüeño á causa de los grandes capitales consumidos,

el Gobierno español, iniciando por una parte y secundando por otra un movimiento general en Europa, se propuso facilitar la continuacion de las vías férreas, proporcionando para ello á las empresas medios de que reduciendo los gastos, el interés del capital se viese *á priori* asegurado. Por consecuencia, la ley de 16 de Julio de 1864, en su artículo 2 sentó el principio de que «la aplicacion de los ferro-carriles á que se refiere este artículo (aquellos en que puedan circular carruajes á propósito para recorrer las vías públicas ordinarias) hecha á las carreteras construidas ó en construccion, se considerará como una mejora en las mismas carreteras.»

A partir de esta disposicion se otorgaron concesiones, á semejanza de lo que se habia hecho en otros países, para que sobre carreteras y otras vías públicas se establecieran caminos de hierro, conocidos con el nombre de tranvias.

Posteriormente en 26 de Mayo de 1873 el ilustrado ingeniero D. Eusebio Page, siendo director general de obras públicas, dictó una órden, todavia vigente á nuestro sentir, que autoriza el establecimiento de ferro-carriles con motor de vapor sobre carreteras ya construidas mediante ciertas condiciones que especifica.

Ahora bien; el tranvia de vapor de Jaen á Alcalá la Real puede establecerse, y debe así solicitarse, sobre la carretera que vá desde uno á otro punto.

Por la sola enunciacion del proyecto se comprenden los escasos gastos iniciales que son necesarios, y que se cubririan perfectamente con una Sociedad bien organizada y con la emision del número de acciones necesario y del importe que se considere prudente y oportuno.

Esos tranvias están establecidos en los Estados Unidos, dando grandes resultados; los hay igualmente en Inglaterra, en Italia y en Francia.

Existen asimismo en España. En este mismo mes hemos tenido ocasion de hacer un viaje de recreo, y para satisfacer nuestra curiosidad, en el que hace el servicio sobre la carretera de Cartagena á La Union; y podemos citar á más el de Barcelona á San Andrés, construido por

el entendido y activo Sr. D. Alejo Soujol, é inaugurado el 19 de Diciembre de 1877. Este tranvia parte de una de las calles de Barcelona, sirviéndole las aceras de anden; recorre una carretera del Estado, por la cual circulan diariamente 2.500 carros; atraviesa longitudinalmente tres calles muy populosas, apeándose los pasajeros frente á sus casas respectivas, y el punto de parada, en el otro extremo, lo tiene en el centro de San Andrés de Palomar, poblacion de 16.000 almas, que cuenta gran número de fábricas. Su longitud total es de 5 kilómetros. La explotacion de este tranvia se efectúa por medio de máquinas sistema Merryweathert etc. Sons (Long. acre Wc Londres) que ofrece considerable economía con respecto á la traccion caballar. El ancho de la via es de un metro, y ninguna valla ó bordillo la separa del resto de la carretera. El movimiento se hace con tres máquinas los dias laborables, y cuatro, y á veces cinco, los dias de fiesta; y cada máquina hace 15 viajes redondos al dia recorriendo en 20 minutos el trayecto. Los gastos de este ferro-carril representan el 52 al 54 por 100 de los ingresos.

Con un instrumento de trasporte como del que dejamos anotadas minuciosas noticias, creemos se puede hacer el servicio perfectamente entre Alcalá y Jaen, siendo de prósperos resultados para la zona que ha de recorrer y de pingües rendimientos para la empresa concesionaria.

En concreto; el gasto no puede hacer retroceder, establecida la via sobre la carretera, con las derivaciones que hicieran precisas en cada caso las inclinaciones excesivas y las curvas de rádio extremadamente pequeño.

Abierta desde luego una suscricion para practicar los estudios, se asegurará la realizacion de una empresa tras de otra, completándose ambas.

Los pueblos que ha de atravesar el tranvia deben interesarse en la construccion del ramal á Espeluy, porque él les pone en comunicacion directa con las líneas principales: Jaen debe asimismo y los pueblos á él limítrofes, ayudar decididamente á Martos y Alcalá la Real en el establecimiento del tranvia, porque pone en relacion

directa unas zonas con otras; porque se contribuye al aumento de tráfico en la línea de Espeluy, y porque una vez la locomotora á las puertas de Alcala, la provincia de Granada procurará por su propio interés llevarla por Moclin y Pinos Puente á las orillas del Darro y del Genil.

VII.

Establecimiento de un Banco de préstamos á bajo tipo, y de ahorros con carácter provincial.

Vamos á ocuparnos, para concluir la presente Memoria, de la tercer mejora que está llamada á realizar la Sociedad.

Si complemento, Ilmo. señor, hemos considerado de la línea férrea á Espeluy el tranvía de vapor á Alcalá la Real; coronacion debida, justo remate de ambos proyectos, consideramos que es el Establecimiento de un Banco de préstamos y ahorros con carácter provincial.

Si el ferro-carril á Espeluy ha de ser fuente de gran prosperidad para la Capital y los pueblos comarcanos, y el tranvía á Alcalá la Real orígen de grandes bienes para toda la zona que atraviese, el Banco de préstamos y de Ahorros ha de ser base fundamental para el desarrollo y fomento de los intereses provinciales.

Él evitará la usura que arruina á todas las clases sociales, que se ven obligadas á someterse á ella.

Él ayudará al rico en los años en que, por distintas vicisitudes, no disponga de medios para cubrir sus necesidades.

Él facilitará al pobre los recursos que constantemente necesita para hacer productivo su trabajo.

Él, por último, recibirá el ahorro y le hará producir un interés proporcionado, constituyendo la base de una fortuna para el hombre económico y laborioso.

El Banco de préstamos y Ahorros establecido en la Capital, puede llevar sus beneficios hasta el punto más apartado y extremo de la provincia, prestando cantidades á bajo rédito y recibiéndolas para su empleo á módi-

co interés, constituyéndose así en Providencia para el hombre de bien, para el hombre honrado, cualesquiera que sea el ramo de la industria en que ejercite el esfuerzo de su trabajo y de su ingenio.

Para el establecimiento del Banco, damos por un hecho la construccion de la línea férrea á Espeluy; pues son tres las proposiciones nuestras que se enlazan entre sí, tanto, segun nuestro pensamiento, que vienen á quedar reducidas á una empresa única.

Hemos dicho cuál es á nuestro juicio el medio fácil de construir el ferro-carril á Espeluy; y que consiste en abrir una suscricion por número crecido de acciones á bajo precio.

Ahora bien: esa línea que no debe mirarse como negocio por los accionistas, aun siendo de seguros rendimientos, sino como testimonio de evidente patriotismo, que con ella se comprueba, una vez construida y en explotacion, por el extraordinario número de acciones emitidas, seria una complicacion administrativa difícil de llevar sin una contabilidad costosa.

Esto á nuestro juicio se evita fácilmente con un medio, que viene á producir otro beneficio. Anualmente del producto líquido, satisfecho el tanto por ciento de interés á las acciones, que debe empezar á pagarse desde el dia en que la línea se abra á la explotacion, se separarán cuantas cantidades sean posibles ingresándolas en una caja de reserva; y en los dias ó plazos que se determinen, por el Consejo de Administracion se procederá á un sorteo para fijar las acciones que hayan de amortizarse con cargo á dicha caja. Las designadas por la suerte serán anulados sus títulos y el valor pasará sin retiro á formar parte del Banco de préstamos y Ahorros que con una buena administracion podrá producir un interés racional al accionista.

Vése, pues, que lo que se pide en todo este proyecto es un ámplio espíritu, abnegacion generosa por parte de todos para que haciendo un esfuerzo mayor ó menor, con su capital aseguren el establecimiento de utilísimas mejoras, sin que por esto dejen de percibir los que con-

curran á la empresa, un interés racional y proporcionado al caudal invertido.

Ocurrirá una observacion y vamos á dilucidarla. ¿Y en favor de quién, se dirá, se ha de hacer esa amortizacion? Porque sabido es que la amortizacion ó es en beneficio de un tercero en cuyo caso el accionista fué simple prestador que dió su capital mediante un interés convenido, ó es en beneficio del mismo accionista que se reintegra del capital que emplea por el exceso de producto sobre el ínterés marcado, sin perder por ello la propiedad que gana en la empresa con la inversion de sus caudales.

Es claro, Ilmo. señor, que retirando del mercado, semestral ó anualmente, cierto número de acciones cuyos títulos se anulan por la amortizacion, llegará un dia en que todos lo estén por completo, resultando sin propietario el ferro-carril, puesto que ya hemos dicho antes que el medio que íbamos á proponer tendia á centralizar lo excesivamente subdividido.

Pues bien; creemos que cada accion que se retire del mercado para su aplicacion en el Banco de préstamos debe amortizarse en beneficio del Ayuntamiento de Jaen, si el primitivo propietario de ella fué vecino de la Capital, extraño á la provincia ó Corporacion provincial, y en favor de otro cualquiera Ayuntamiento de la provincia si el propietario fué vecino de otro pueblo de la misma. Resultará de aquí que al cabo de cierto tiempo el ferrocarril de Espeluy á Jaen será propiedad de una, diez ó noventa y nueve Corporaciones Municipales, ya sean sólo vecinos de Jaen, extraños á la provincia ó Corporaciones provinciales los que concurran á su construccion, ya sean cierto número de pueblos y sus vecinos, ya sean todos lo Municipios de la provincia, pues que á todos interesa la empresa, no sólo por la facilidad que crea de comunicaciones con la Capital, donde residen los centros de la administracion, sino tambien por el establecimiento del Banco de préstamos, que siendo de caracter provincial ha de llevar su accion benéfica á todos los avecindados en la provincia.

El accionista del ferro-carril antes de amortizarse su accion y extinguirse su parte de propiedad en la línea cobra su interés; despues de amortizada no pierde su capital que pasa á una empresa seguramente de mas rendimientos que aquella en que antes lo tuvo invertido; pues sabido es que en los Bancos aun dedicando el dinero á préstamos á bajo tipo, por el movimiento contínuo del capital y diferentes combinaciones comerciales, se llega á obtener un beneficio de consideracion sin gravámen para los que á ellos recurren en sus apuros.

Concretando, que el accionista del ferro-carril cobra el interés de su capital; que en el Banco adquirirá una propiedad que le produce un beneficio seguro; y por último, que como vecino de un pueblo, propietario de la línea á Espeluy, disfrutará de las rentas de ese camino de hierro, que, consignadas en el presupuesto de ingresos, ocasionarán una rebaja proporcional en las cuotas municipales que hayan de satisfacer los contribuyentes.

Para concluir este capítulo, consignaremos una consecuencia natural y lógica. El Ayuntamiento de Jaen, que segun comunicacion que obra en el Archivo de la Sociedad, acordó el año 1877 subvencionar con 40.000 duros la línea de Jaen, en vez de entregarlos como subvencion, lo hará en el sentido de accionista, sistema menos gravoso por el pronto y sumamente beneficioso mas tarde. Lo mismo decimos de la subvencion de 5.000 duros, máximum por kilómetro ofrecida por la Excma. Diputacion provincial y que puede destinar á la suscricion de cierto número de acciones, resultando que ese capital empleado en la línea férrea y en el Banco después, tendrá un rédito proporcionado, constituyendo un ingreso en el presupuesto que vendrá á recompensar el sacrificio hecho por el contribuyente, á la vez que por su medio se establecerán mejoras muy anheladas y convenientes para el país.

Por esta série de conbinaciones, el capital invertido en la línea férrea de Espeluy constituirá el fondo de operaciones del Banco, habiendo contribuido á su establecimiento el vecindario de la provincia, la Excma. Diputa-

cion provincial y el Excelentísimo Ayuntamiento de Jaen, con fuerte y respetable suma. ¡Línea la de Espeluy cuya construccion es de interés para toda la provincia, pues de ella depende la fundacion del Banco; fundacion notabilísima esta que producirá grandes é incalculables beneficios, y que bien dirigida por un Consejo de Administracion bajo la inspeccion suprema de la Excma. Diputacion, con un personal probo é inteligente, tendrá asegurada vida próspera y á perpetuidad!

No hay que olvidar que la Sociedad Económica en todas estas empresas no debe ser mas que la que las inicie, dejándolas en el momento preciso en que estén realizadas á otras Corporaciones.

VIII.

Resúmen general de las proposiciones sometidas al juicio de la Sociedad económica.

Estamos en el caso de concluir este trabajo, más extenso que pensado, pues ha sido fruto de breves horas de estudio y meditacion.

Reasumiendo.

La Sociedad económica debe promover la construccion de una línea férrea de Jaen á Espeluy, procurando para ella todas las condiciones económicas posibles á fin de asegurar la realizacion.

La Sociedad económica debe desde luego para ganar tiempo preparar el estudio de un proyecto de establecimiento de un tranvía de vapor sobre la carretera de Jaen á Alcalá la Real.

La Sociedad económica igualmente debe escogitar los medios para la fundacion de un Banco provincial de préstamos y ahorros y que reconozca por orígen la construccion de la línea férrea de Espeluy.

El nombramiento de una Junta que dirija todos estos trabajos, compuesta de personas competentes, sean ó nó de la Sociedad, consideramos que es de todo punto necesario. Esa Junta formulará un programa general de

las gestiones que ha de practicar; elegirá de los estudios hechos para el establecimiento de un camino de hierro á Jaen el que parezca más conveniente ó acordará se hagan otros si lo estima prudente; acudirá al Gobierno solicitando la concesion de la via; se entenderá con las Corporaciones provinciales y municipales; abrirá la suscricion de acciones; y en una palabra, hará cuanto sea preciso para la realizacion de las empresas que se confian á su celo, actividad é inteligencia; entendiéndose que el dia que considere oportuno empezar las obras del ferro-carril de Espeluy, reunirá los accionistas para el nombramiento del Consejo de Administracion que haya de dirigirlas y ejecutarlas, concretándose entónces las funciones de dicha Junta á preparar cuanto sea necesario para el establecimiento del tranvía de vapor de Alcalá la Real y fundacion del Banco de préstamos y ahorros.

Opinamos además que como trabajo preparatorio y de propaganda eficaz y como medio de dar gran autoridad á cuanto se haga, se convoque á una reunion general, donde asistan cuantos gusten de este vecindario y representantes de los pueblos interesados invitados especialmente al objeto. Entendemos por interesados á todos los Municipios de la provincia, porque á todos interesa la vía férrea que haga fácil el acceso á la Capital y porque á todos ha de beneficiar el Banco de préstamos y ahorros que se funde por consecuencia de la construccion de dicho camino de hierro; mas por razones puramente locales, creemos que para los efectos de esa invitacion, deberá tenerse únicamente por directamente interesados y por lo tanto convocárseles por atenta comunicacion, los pueblos cercanos á Jaen, y los limítrofes á aquellos por que ha de pasar el tranvía de Alcalá la Real. Ahora bien; si otros de la provincia se presentan en esa reunion ofreciendo su leal concurso, mayor será el agradecimiento que se les deba y mayor la honra y nota que conquisten de patriotas y generosos.

En esa reunion, que llamariamos Congreso de los pueblos desheredados de caminos de hierro en la zona de Jaen, Mancha Real, Andujar, Huelma, Martos y Alca-

lá la Real, V. I. con la elocuencia de su palabra, hará comprender á los representantes congregados sus deberes en los momentos preciosos en que se libra el porvenir de sus respectivas comarcas, llegándose á una inteligencia completa con ellos, que robustezca la accion de la Sociedad y el prestigio de que debe estar revestida la Junta directiva que se nombre con atribuciones para preparar cuanto sea necesario á la realizacion de las enumeradas empresas.

Hemos concluido. Mas ántes, Ilmo. señor, séanos permitido consignar breves frases. El proyecto explanado lo consideramos colosal, y por lo tanto, difícil: sin embargo, no abrigamos dudas acerca de su posible realizacion.

Las empresas árduas son las que corresponden á Corporaciones é individualidades que aspiran á algo estable y duradero. El camino de la gloria no es senda de flores perfumadas; es violenta pendiente salpicada de abrojos y espinas.

Los primeros auxiliares para el buen éxito son la constancia, la fé y la actividad, que hacen aprovechar los instantes, persistir en la empresa un dia y otro, no desmayar en el contratiempo, no retroceder ante la contrariedad, aceptar el trabajo sin cansancio, alentar al tímido, estimular al indiferente, vencer, en una palabra, de todos los obstáculos y remover, en fin, cuantos inconvenientes se presenten. Que esos auxiliares no han de faltar, prueba, testimonio completísimo tiene prestado la Sociedad Económica realizando la exposicion provincial del pasado Agosto, que ciertamente no era empresa de igual magnitud que la que hoy se propone, pero que relativamente tuvo extraordinaria importancia y alcance.

Sabe V. I. lo ocurrido con motivo de ese memorable acto público. La Sociedad, despues de varias vicisitudes, mas propias para retroceder que para animar, acordó realizar el concurso público confiando en sí propia. Sonrisas de sarcasmo unas y de compasion otras, acompañaron á ese acuerdo verdaderamente temerario si se tiene en cuenta que la Sociedad al adoptarlo no te-

nia un solo céntimo en caja, ni contaba con ofertas de nadie, y sí al contrario, venia arrastrando un pasivo de alguna consideracion. El Cuerpo patriótico no desmayó, y desplegando su bandera en la que iban escritas las palabras *no importa* y *adelante,* llevó á cabo lo que se creyó imposible, sin omitir gasto alguno, contestando con los hechos consumados á las negaciones, á las dudas, á las burlas y á las sonrisas de sarcasmo ó de compasion, de los que creyeron seguramente que solo es realizable aquello en que los elementos sobran, no habiendo necesidad de tomarse otro trabajo que el de unirlos si están diseminados al azar.

El dia 8 de Mayo del pasado año, con una existencia en caja que no pasaba de lo neceserio para dos dias, se comenzaron las obras preparatorias de la Exposicion; de locura por unos y de insensatez por otros, fué calificado ese que se llamó arrojo y que sabiamos nosotros habia de ser varita mágica. La Exposicion, sin embargo, tuvo dispuesta su apertura para la fecha señalada un año antes, sin que un solo dia faltara en caja la cantidad, que era considerable, necesaria para hacer frente á múltiples atenciones.

No olvidemos esto, ni desconozcamos lo que ha de ocurrir con los presentes proyectos. Se ha hablado tantas veces de ferro-carril que ya pocos confian en que esta mejora se consiga. Por otra parte, el carácter de nuestro pais, en medio de su vehemencia propende á la inercia; y como la inercia nada produce, de aquí que la generalidad, contando por sus propias fuerzas, no crean en la eficacia de la de los demás, que tienen que vencer todos los obstáculos, allanar grandes dificultades y reunir en suma el capital necesario para realizar la empresa.

Debe pedirse á la opinion, debe demandarse á todos calma para el juicio. Esperen los incrédulos, esperen los tibios, esperen los indiferentes. Ya que no ayuden con su esfuerzo secunden con su silencio la obra de patriotismo que vá á emprenderse. No se piden aplausos; sí que se omita la censura intempestiva y los desahogos de la incredulidad y de la duda que en ciertas empresas

perjudican mas que la oposicion abierta y el ataque de frente.

Lo imposible no es lo difícil. En la construccion del ferro-carril de Espeluy á nosotros nos corresponde probar ese axioma, y para probarlo hemos de hacer lo de aquel sábio que demostraba el movimiento moviéndose.

Y así como decimos lo uno, aseguramos que en la empresa actual no habrá enemigos que merezcan el nombre de tales; porque lo que proponemos no puede nadie que no sea un insensato rechazarlo.

Nuestra divisa es *querer es poder*.

La Sociedad *querrá* y *podrá*.

Jaen, Salon de Sesiones de la Sociedad Económica de Amigos del Pais, á 31 de Mayo de 1879.

J. Ruiz Gimenez.

SESION DE 10 DE JUNIO DE 1879.

En esta Junta se presentó y fué aprobado el siguiente documento:

A la Real Sociedad Económica de Amigos del Pais de Jaen.

La Comision especial nombrada para emitir dictámen acerca de las Memorias presentadas á la Corporacion por los Sres. D. Felipe Bermejo y Cortés y D. Joaquin Ruiz Gimenez, en las que se plantean diferentes cuestiones de interés provincial, dice:

En la Memoria del Sr. Bermejo se propone la construccion de un tranvia de sangre de Jaen á Espeluy, de Jaen á Baeza ó de Jaen á Andujar, prefiriendo este último trazado, porque, concedido ya por el Gobierno, pueden desde luego comenzarse las obras.

El autor opina que para construir dicho instrumento de trasporte debe constituirse una sociedad, emitiéndose acciones de á 2.000 reales cada una, en el número preciso para obtener la cantidad de cuatro millones, que considera el costo máximun de todo el trazado de Jaen á Andujar.

Por esta Memoria, que contiene un proyecto que pudiera ser mañana la última solucion, cuando se adquiriese la conviccion de que otras eran imposibles de obtener, el Sr. Bermejo, no siendo indivíduo de esta Sociedad, pero contribuyendo con sus trabajos á los fines de la misma, se ha hecho acreedor á un expresivo voto de gracias, y así debe comunicársele atentamente en prueba de nuestro aprecio y estimacion.

En la Memoria del Sr. Ruiz Gimenez, se proponen entre otras cuestiones, la resolucion de estas tres importantísimas: construccion de un ferro-carril de Jaen á Espeluy; establecimiento de un tranvía de vapor sobre la carretera de Jaen á Alcalá la Real, y la fundacion de un

Banco de préstamos y ahorros con carácter provincial.

Concretándose á estas tres cuestiones, la Comision encuentra en la dicha Memoria las siguientes bases cardinales, que son el resúmen del pensamiento del autor, y sobre las que se funda toda su disertacion:

1.ª Jaen debe hacer un esfuerzo y por sí construir una vía ferrea que le ponga en comunicacion con la general de Andalucía.

2.ª Debiendo álguien tomar la iniciativa, la Sociedad está llamada á dar los primeros pasos cumpliendo la mision que le está confiada de procurar por el fomento de los intereses generales de la provincia.

3.ª La direccion para el trazado de la línea férrea que se propone, debe ser de Jaen á Espeluy, con las estaciones y apeaderos convenientes.

4.ª El ancho de la vía debe ser igual al que tiene la general de Andalucía, á fin de que no sean necesarios los trasbordos en la estacion de empalme. Por consiguiente, no debe aceptarse ni el tranvía de vapor ni el ferro-carril económico con vía estrecha, sino con la ordinaria, ó sea un metro sesenta y siete centímetros ancho, entre bordes interiores de las barras.

5.ª Para asegurar la construccion procede establecer un intrumento de trasporte en las condiciones más económicas, de modo, que el capital necesario sea proporcional á los recursos de que podrán disponerse.

6.º Como aumento de tráfico para la línea de Espeluy y de utilidad para importante zona, conviene el establecimiento de un tranvía de vapor sobre la carretera de Jaen á Alcalá la Real, y deben desde luego hacerse las gestiones precisas y practicarse los estudios, á fin de que una vez construido el ferro-carril de Jaen, inmediatamente se proceda al establecimiento del otro instrumento de trasporte.

7.ª Para la construccion del ferro-carril de Espeluy deben emitirse acciones por el número que oportunamente se marque, y valor cada una cuatrocientos ochenta reales, pagaderos en doce plazos por lo ménos y trascurrido un mes de uno á otro. Para la construccion del

tranvía de vapor de Jaen á Alcalá la Real se organizará una Sociedad bajo las bases que se consideren oportunas y con el número de acciones y valor de ellas que se acuerde.

8.ª Se fundará un Banco de préstamos con carácter provincial, bajo la base de la construccion del ferro-carril á Espeluy. El fondo de este Banco lo constituirán las acciones que anualmente se amorticen, pasando el accionista de la vía férrea á serlo del Banco, que dirigirá y administrará la Diputacion provincial.

9.ª Se celebrará una gran reunion á la que serán invitados el vecindario de esta Capital y representantes de los pueblos limítrofes á ella, y de los que ha de atravesar el tranvía de vapor de Alcalá la Real y sus comarcanos, en la cual se dará cuenta del proyecto á los congregados como medio eficaz y seguro de hacer propaganda y llevar la conviccion á los ánimos.

Estos son los puntos cardinales y de debate en la Memoria dicha.

La Comision, considerando que el exámen de las cuestiones técnicas que en el trabajo extractado se plantean, deben reservarse á la Junta directiva que se nombre, y que á ella corresponde acordar las bases generales á que ha de ajustar sus gestiones y trabajos, limita su informe y concreta su dictámen aceptando en principio lo propuesto, á aconsejar á la Sociedad económica que desde luego como objeto digno de su iniciativa y beneficioso para Jaen y su provincia, acuerde poner toda su actividad, todo su esfuerzo y todos sus recursos al servicio de un proyecto conveniente y útil llamado á producir grandes ventajas si se realizara.

La Comision, en su deseo de no perder un sólo dia, ha pretendido rehusar la satisfaccion de estudiar prolijamente el asunto, y por consiguiente, á comprobar y á aquilatar cuanto se afirma en los trabajos que se le han sometido.

En conclusion: la Sociedad, una vez que acuerde, como digno objeto de su iniciativa, el proyecto formulado en la Memoria que nos ocupa, debe invitar á cuantos pue-

da interesar el asunto á una reunion en el sitio conveniente y dia que se marque, designándose en ella dos indivíduos por cada pueblo que concurra, para que en union de la Sociedad económica procedan al nombramiento de una Junta directiva de los trabajos y gestiones que hayan de emprenderse, compuesta del número de indivíduos y con los cargos que préviamente se acuerde, dándose por terminadas las atribuciones de esta Junta el dia que se conceptúe oportuno constituir la compañia constructora y empezar las obras, que entónces se nombrará un Consejo de administracion por los accionistas congregados al efecto.

Jaen, Salon de la Sociedad de Amigos del País, á siete de Junio de mil ochocientos setenta y nueve.—*Francisco Calzado.—Jorge P. Moreno.—Manuel Jontoya.—José María Folache.—Juan J. de Bonilla.—Antonio Almendros Aguilar.—J. Ruiz Jimenez.*

Aprobado por unanimidad el preinserto dictámen, en concordancia con sus conclusiones, acordóse por la Sociedad:

1.° Que la reunion general de los pueblos interesados en los proyectos del ferro-carril y tranvía de vapor tenga lugar á las diez de la mañana del dia 15 de Agosto en el Paraninfo del Instituto, que se solicitará del Sr. Director del Establecimiento, y prévio el permiso de la Autoridad.

2.° Que en esa reunion general tengan voz y voto, á más de los señores Sócios, cuantos ostenten una representacion autorizada por algun Ayuntamiento, y sólo voz, si se les concede por la Presidencia, los que no tengan ningun carácter de los marcados.

La Junta de oficiales queda encargada de ejecutar en todas sus partes los acuerdos de la Sociedad y proponer cuanto sea necesario para la resolucion de las empresas que ha acogido, con ánimo resuelto de llevarlos á cabo.

Jaen 10 de Junio de 1879.—El Director, *Antonio de Ochoa.*—El Vicesecretario general, *J. Ruiz Jimenez.*

APÉNDICE NÚM. 1.

DATOS *estadísticos de los partidos judiciales de esta provincia que más directamente se comunican con la Capital, el consumo que por los mismos se hace de sus producciones, y el sobrante que se calcula disponible para la exportacion.*

PARTIDOS.	Número de habitantes.	Distancia á la Capital. — Kilómetros.	Terrenos destinados á cereales. — Hectáreas.	IDEM PARA ARBOLADO. Número de olivas.	IDEM PARA ARBOLADO. Idem de vides.
Jaen	33.002	»	32.206	424.823	729.973
Martos.	42.964	23	57.738	837.544	5.085.360
Alcalá la Real.	29.822	55	32.131	331.520	1 850.215
Mancha Real	23.041	16	18.792	717.618	593.560
Huelma	17.546	33	11.958	302.555	238.104
Andujar	37.873	34	36.453	1.729.828	3.083.840
Baeza y Linares	38.997	49	37.546	560.522	1.061.683
Carolina	29.986	55	20.640	1 061.008	293.632
TOTALES. . . .	253.231		253.464	5.965.418	12.936.367

PARTIDOS JUDICIALES.	Producto en líquidos reducido á Kilógramos.	Consumo que se calcula en la localidad. — Kilógramos.	Sobrante disponible — Kilógramos	Producto en cereales, reducido á Kilógramos.	Consumo que se calcula en la localidad. — Kilógramos.	Sobrante disponible. — Kilógramos.
Jaen	5.520,000	1.564,000	3.956,000	21.620,000	6.348,000	15 272,000
Martos.	8.050,000	1.955,000	6 095.000	33.120,000	7.654,400	25.465,600
Alcalá.	4.370,000	1.403,000	2 967,000	18.400,000	5.612,000	12.988,000
Mancha-Real . . .	3.450,000	1.127,000	2.323,000	10.534,000	4.600,000	5.934,000
Huelma	1.322,500	782,000	540,500	10.160,000	3.183,200	6.992,800
Andujar.	14.950,000	1.690,500	13.259,500	960,912	6.900,000	14 060,912
Baeza y Linares.	3.450,000	1.840,000	1.610,000	23.000,000	7.360,000	15.640,000
Carolina	3.910,000	1.380,000	2.530,000	11 868,000	5.520,000	6.348,000
TOTALES. . . .	45.022,500	11.741,500	33.281,000	149.668,912	47.177,600	102.501,312

PARTIDOS.	Productos de ganadería en Kilógramos.	Consumo calculado en la localidad. — Kilógramos.	Sobrante disponible. — Kilógramos.	Productos minerales. — Kilógramos.
Jaen	270,940	270,940	100,000	
Martos	600,000	384,962	215,038	
Alcalá	520,000	273,309	246,691	
Mancha-Real	550,000	246,226	203,774	
Huelma	300,000	145,095	154.905	
Andujar	900,000	441,105	458,895	
Baeza y Linares	700,000	537,096	162,904	28.607,400
Carolina	500,000	282,957	217,043	700,000
TOTALES	4.440,910	2.581,590	1.759,260	29.307,400

PARTIDOS.	Productos sobrantes de frutas. — Kilógramos.	MONTES PÚBLICOS. Superficie. — Hectáreas.	Número de árboles.	Productos sobrantes. Kilógramos.
Jaen	1 150.000	5.731	254.600	4.350.000
Martos.	57.500	462	142.320	2.300.000
Alcalá	115.000	1.802	60.000	1.150.000
Mancha Real	100.000	5.013	16.000	900.000
Huelma	30.000	3.629	70.000	500.000
Andujar	100.000	6.900	900 000	2.300.000
Baeza y Linares	10.000	6.697	35.000	»
Carolina	10.000	13 224	35.000	2.600.000
TOTALES.	1.572.500	43.458	451 292	16.100.000

RESÚMEN *general de los productos sobrantes disponibles para la explotacion.*

PARTIDOS JUDICIALES.	Liquidos. — Kilógramos.	Cereales. — Kilógramos.	Ganaderia — Kilógramos.	Minerales. — Kilógramos.	Frutas. — Kilógramos.	Montes. — Kilógramos.	TOTAL. — Kilógramos.
Jaen	3 956.000	15.272.000	100.000		1.150 000	4.350.000	24.828.000
Martos.	6.095.000	25.465.600	215.038		57 500	2 300.000	34.133.138
Alcalá.	2.967.000	12.788.800	246.691		115.000	1.150.000	17 266.691
Mancha-Real . . .	2.323.000	5.934.000	203.774		100.000	900.000	9.460.774
Huelma	540.500	6.972.800	154.905		30.000	500.000	8.218.205
Andujar.	13.259.500	14.060.912	458.895		100.000	2.300.000	30.179.307
Baeza y Linares.	1.610.000	15.640.000	162.904	28 607 400	10.000	»	46.030.404
Carolina	2.530.000	6.348.000	217.043	700.000	10 000	4 600.000	74.505.043
TOTALES. . . .	33.281.000	102.501.312	1 759.250	29 307.400	1.572.500	16.100 000	184.521.462

NOTA —Es tambien muy considerable la importacion que hace la Industria, el Comercio y la Agricultura á estos pueblos en tejidos de seda, hilo, lana y algodon, frutos y licores coloniales y extranjeros, quincalla, drogas, carbon mineral, hierro, arroz, naranjas, pescados, conservas y otros artículos que no es fácil expresar por el número y diversidad de clases.

APÉNDICE NUMERO 2.

En carta de 2 de Junio pasado, el Excmo. Sr. D. Cipriano Segundo Montesinos, Director general de la línea de Madrid á Zaragoza y Alicante, ha tenido la amabilidad de remitirnos el dato á que aludimos en la Memoria, y que es el siguiente:

Tráfico de viajeros y mercancias en la estacion de Mengibar en los años que se expresan.

Años.	VIAJEROS DE TODAS CLASES SALIDOS DE MENGIBAR.		MERCANCIAS P. V. FACTURADAS EN MENGIBAR		Mercancias P. V. llegadas á Mengibar.
	Numero.	Importe.	Peso.	Importe	Peso.
			T.		T.
1874	16.447	572.179,71	30.662,300	2.282,353	12 097,900
1875	15.795	525.836,08	24.899,400	1.744,451	14.952,400
1876	14.047	592.079,01	31.977,400	1.891,519	14.402,800
1877	13.213	546.809,48	26 506,100	2 190,715	12.198,900
1878	14.128	562.821,68	20.302,900	1.592,156	10.486,300
	73.630	2.799.725,96	134.348,100	9.701,194	64.138,300

Resulta del exámen de este estado, que el cálculo del Sr. Bermejo no es exagerado, y que si de algo peca es de bajo.

Debe no olvidarse que en el estado anterior no se comprenden los arrastres directos que se hacen por la carretera de Bailen, ya en carros, ya á lomo, y que son considerables.

Otro antecedente más hemos recibido despues de escrita nuestra Memoria. Sabiamos que el Sr. D. Luis Sainz, amigo estimadísimo nuestro, Ingeniero jefe de caminos que fué de esta provincia, donde dejó tantos recuerdos y generales simpatias, habia en un tiempo remoto dedicado algunos ratos al estudio de la cuestion del ferro-carril de Jaen. Le escribimos, y el Sr. Sainz, que nos ha favorecido siempre con su amistad, con fecha 12 de Junio nos ha remitido un trabajo de mérito y utilidad en todas sus partes, no obstante «que algo han cambiado las cosas desde que se escribieron esas páginas,» como dice el ilustrado autor.

El Sr. Sainz, al final de sus apuntes que tienen un sentido general, recoge y estudia algunos antecedentes acerca del movimiento que tendria la línea de Mengibar ó Espeluy á Jaen, comprendiendo que de lo que ellos arrojan puede deducirse la mayor ó menor facilidad de la ejecucion.

Toma por base el Sr. Sainz el año 1871 en sus seis meses desde Febrero á Agosto, durante los cuales el movimiento por expediciones y salidas fué de 16.705 toneladas ó sean 2.784 por mes. De esta suma hay que segregar los trasportes del lado de Bailen, que segun opinion autorizada, vienen á ser del 1[3 al 1[4 del movimiento general.

Suponiendo, dice, que el que buscamos sean las 2[3 del total, el movimiento por mes estará representado por 1856, y siendo 3[4 seria 2.088, que suman 3.944.

Tomando como término medio la mitad, el movimiento mensual será 1.972 toneladas.

El movimiento en gran velocidad en el dicho año, fué por mercancias cada mes unos 36.000 kilógramos, y por equipajes 49.500.

El de viajeros fué 154 billetes de primera, 602 de segunda y 720 de tercera; total 1.476 cada mes; y como es lógico suponer un movimiento análogo en sentido inverso, los totales duplicando serán 308 de primera, 1.204 de segunda y 1.440 de tercera; en total 2.952 viajeros.

El Sr. Sainz consigna que pudiera objetarse que entre estos viajeros los habia de Bailen y otros puntos inmediatos, que no tienen necesidad de usar la línea de Jaen; pero opone en contra de la observacion, que es justa, que el pequeño número que se haya adicionado por dicho concepto está mas que compensado por la mayor afluencia que tendria la línea en cuestion cuando la comodidad y baratura excitasen á la locomocion.

El Sr. Sainz opina que una vez hecha la línea de Jaen y el viajero llegue con comodidad á 16 leguas de Granada y pueda trasportarse á este punto á las ocho ó las nueve de la noche, preferiria venir por Jaen en lugar de pasar toda una noche metido en el tren.

En apoyo de que el movimiento de pasajeros calculado no es exajerado, nuestro competente amigo recuerda lo que ocurrió el año 71 con la competencia que existió entre los carruajes que corrian de Jaen á Mengibar, y que eran cuatro ómnibus y el coche diligencia de Granada, que haciendo diez viajes con ida y vuelta, á diez asientos cada uno representaron 100 diarios ó sean 3.000 al mes.

Del estudio del movimiento pasa el Sr. Sainz á calcular el producto y empieza por las mercancias, que clasifica en la siguiente forma:

CLASES.	Tanto por 100.	Toneladas que corresponden.
1.ª	13,33	263
2.ª	20 »	394
3.ª	66,67	1315
	100,00	1972

Tomando términos medios entre las tarifas de diferentes líneas en explotacion señala los siguientes precios por tonelada y kilómetro:

1,25 clase primera; 0,95 segunda y 0,77 tercera.

Que para una línea de 30 kilómetros que calcula el Sr. Sainz, darian 37,5 en primera; 28,5 en segunda, y 23,10 en tercera por tonelada.

«El precio mas barato, dice, á que se hace hoy, término medio, el trasporte de la arroba entre Jaen y Mengibar, es de 0,35 céntimos de real, que dan por la tonelada reales vellon 30,45. No es de suponer la competencia; pero para alejar toda sospecha, rebajaremos los tipos dejando en reales vellon 30 el precio de la tonelada por las mercancias de primera clase, y señalando por las otras dos los de 22,80 y 18,50, con lo que sale la arroba á 0,262 y 0,212, precios que alejan la competencia.»

Para los viajeros, el Sr. Sainz hace igual comparacion con los precios establecidos en otras líneas análogas en longitud, y calcula:

Líneas.	Precios de los asientos en las clases		
	1.ª	2.ª	3.ª
30 K.			
Momblanch.	0,43	0,36	0,25
Sarriá. (44 k.)	0,48	0,36	0,24

Tomando términos medios en los apuntes que nos ocupan, se ponen para nuestros tipos 0,44, 0,34 y 0,20, y quedan para los 30 kilómetros de la línea de Jaen por asiento, 13,20, 10,20 y 6, que rebajando aun algo, podrán ser 12, 8 y 4, segun las clases.

El Sr. Sainz continúa en estos términos:

«Fáltannos las mercancias en gran velocidad, que las dividiremos en fracciones de 50 kilógramos á 13 reales de traccion por fraccion en toda la línea, y serán 1710 fracciones.

»Réstanos obtener los resultados que se desprenden de estas premisas, y serán:

Mercancias.	Toneladas.	Precio.	Importe.	TOTAL.
P. V.	1.ª clase, 263	30	7,890	41.200,70
	2.ª 394	22,8	8.983, 2	
	3.ª 1315	18,5	24.327,50	

Multiplicando este total por doce meses, será 494,408,80.

G. V. 1710×13=22,230 y por 12=266,760.

	Número.	Precio.	Importe.	TOTAL.
Viajeros.	1.ª clase 308	12	3.696	19:088
	2.ª 1.204	8	9.632	
	3.ª 1.440	4	5 760	

que multiplicado por 12, resulta 229,056.

»Reuniendo estos productos, tendremos el total por año, que será:

	Reales vellon.
Mercancías.—Pequeña velocidad. . . .	494.408,80
Idem. —Gran idem.	266,760
Pasajeros..	229,056
Total.	990.224,80

que representan un producto bruto por kilómetro de 33,000 reales en números redondos.»

«Aun suponiendo que el movimiento aumentara en un 40 por 100 por la facilidad (que es algo exagerado), el producto bruto por kilómetro seria 33.000 +13,200= 46,200 y el anual de 1.386,000.»

El Sr. Sainz pasa luego á examinar los gastos de explotacion, y por lo observado en líneas análogas cree que puede dividir dicho gasto del modo siguiente:— Tren-kilométrico, ó sea el cociente que resulta de dividir

el total de gastos de dicha explotacion por el número de kilómetros recorridos anualmente por todos los trenes de la línea.

	Reales vellon.
Administracion y demás gastos anejos. .	1'056
Explotacion.	1'300
Material y traccion..	3'500
Conservacion y reparacion.	2'110
Accidentes imprevistos.	0'500
Total por tren kilométrico. . . .	8'466

«Suponiendo que el servicio se haga con tres trenes, que son seis viajes, que representan al dia 30 × 6 = 180 kilómetros recorridos, y al año 180 × 365 = 65.700 kilómetros, los gastos anuales serán 65.700 × 8'466 = 556.216'200. Luego el producto líquido, con el aumento supuesto, será de 1.386.000—556,216=829,784, y sin dicho aumento 990,224—556,216=434,008.»

Despues de todos estos cálculos, el Sr. Sainz busca el medio de que el interés corresponda al capital empleado, que no debe pasar de siete millones y pico si ha de obtenerse un producto anual de 6 por 100 en un supuesto, y de 13,829,000 en el otro.

Consignamos aquí la protesta de nuestra gratitud al Sr. Sainz por los antecedentes que nos ha remitido, y que, como comprenderán nuestros lectores, por el origen que tienen llevan sello de gran autoridad.