

El Miro a V. S. seis
ejemplares del ferro
canil para que se
pueda entregarlos a
esa corporacion, previ-
niendole que esta se
carga de la encargada
de abrir la suscripción
de acciones en esta fundacion

Dij que a V. S. en
V. S. de los 17 de Julio de 1846
J. J. de mi S. P. D. Ante
Jesús de la Cruz

Por S. S. de la Sociedad Economica de
Amigos del País

Sr. Presidente de la Sociedad de amigos
del País de Valencia.

Madrid 7 de Agosto de 1846.

Muy Sr. mío y de mi agrado: En nombre de la Compañía
anónima del Camino de Hierro de Madrid á Valencia que acaba
de constituirse con aprobación de este Tribunal de Comercio, tengo
el honor de remitir á V.ª el proyecto y los Estatutos, que ha
adoptado para su gobierno y administración. El título de esta So-
ciedad era bastante aunque faltaban tres cosas para que
esta Dirección se creyese en el deber de darle su asentimiento de
una empresa que se tiene por objeto el bien de España en gene-
ral, se propone principalmente el de una provincia. Hemos creído
que la posición, su fertilidad y el carácter labriego de sus ha-
bitantes reclamaban hace mucho tiempo que se empezasen las
trabaja que la falta de comunicaciones frecuentes y rápidas privan
al genio creador de los Valencianos: hemos creído igualmente que
este desarrollo sería completo si después de poner en contacto á
esta provincia con las demás del Reino, le abríamos paso á los
mercados extranjeros, y por eso nos hemos ocupado simultánea-
mente de la construcción del Ferro-carril y la de un puerto
en esta costa.

Muchos son los obstáculos que hemos tenido que superar an-
tes de constituirnos legalmente, pero en el día no solo lo estamos,
sino que podemos contar con una considerable parte de los fondos
que según los cálculos hechos por personas inteligentes deben
bastar para dar cima á nuestra empresa. En Inglaterra es-
tan abocadas 50.000 acciones y cobrado el primer dividendo
de diez duros por cada una: en España se nos han vendido muy
caros de 15.000, no obstante que desde el mes de Enero nada

ha vuelto a decir al público, ni se ha hecho nueva insinuación
a los accionistas, lo que prueba que su propio instinto ha recolectado
al país las necesidades y las inmensas ventajas de los caminos
de hierro. Tenemos fundados motivos para prometernos que
en Inglaterra se harán obras antes de mucho las ochenta
mil acciones que deben emitirse en aquel país, y que el mes-
tro podrá en breve las cuarenta mil que se le han reservado.
Habiéndonos propuesto proporcionar a los Españoles los medios de
intercambio en esta empresa sin hacer entones sacrificios, hemos
dividido el capital social en 220 mil acciones para que su va-
lor nominal sea el menor posible; y a esta ventaja hemos ana-
dido la de vender que no puedan pedirse a la vez mas que
200 reales dejando pasar entre pedido y pedido el término de
tres meses a lo menos y dando los socios un treinta días de
anticipación con lo que esperamos hallar accionistas entre las clases
nuevas acomodadas.

No tenemos que esa Sociedad, partiendo del error común a
tanto Españoles de que los caminos de hierro son indispensables
para el comercio, donde el movimiento de la agricultura y del
comercio bastan apenas para alimentar muchos caminos ex-
traños. Los que así discurren han olvidado sin duda que
la falta de comunicaciones es la verdadera causa de la parali-
sación en que nos encontramos, y que una vez establecidas se des-
plegarán en nuestro país la industria y el comercio con la
misma rapidez que se han desplegado en otros muchos países,
por la naturaleza.

Sobre la construcción del puerto ha dado esta Dirección mu-
chos pasos cerca del Gobierno, cabiéndonos la satisfacción de
poder decir a esa Sociedad que se nos ha ofrecido una pro-
tección ilimitada, y que en vista de ella podemos prometernos com-
petar a un tiempo esta obra y la del camino, siendo nuestro
ánimo dar principio a este por el canal de Patencia a Sétima.
Si apesar de tan favorable perspectiva se frustra nuestro pro-
yecto, siempre nos quedará la gloria de que no ha sido por culpa
nuestra; pero nos prometemos que nuestros fines tengan me-

instituciones
ha recolectado
los caminos
que
los cobijan
que el muestro
recolectado.
medios de
mejorar, hemos
que la co-
muna ana-
las que
caminos de
días de
las clases
caminos a
habiles por
y del
caminos en
dada que
la pondrán
las se des-
ia con la
facilitación
acción mu-
cción de
una protec-
reformas en-
do nuestro
ia a Estima.
nuestro proye-
por culpa
tengan me-

por resultado por que estamos seguros que la Sociedad de
amigos del pais nos ha de apoyar con sus luces y su in-
fluencia a la vez que a los pueblos de esa provincia de que
ellos son los mas interesados en el buen éxito de esta em-
presa. Recorrida esa Ciudad con su puerto a ocho o diez
horas del centro de España los productos de esa huerta cir-
tiran sin rival al mercado de la corte y de la mayor par-
te de las ciudades del interior, proporcionando la para dura-
ción del viaje la nueva ventaja de poder presentar los fru-
tos en toda su sazón sin que se pierda y padecer como ahora
con el trasporte de los carros, lo que debe darles necesa-
riamente mas valor. La seguridad de vender a buen precio
estimulará a los labradores, y el inventario catálogo de las ti-
cas producciones de ese pais privilegiado atraerá bien pronto
el interés individual de todos los climas del mundo, por que
en España puede crearse cuanto produce la tierra en otras
partes.

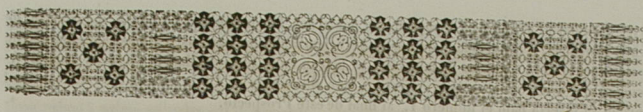
La idea de esta junta previene que siempre hemos
a la vista, y que puede asociarse a una idea estrechamente
los hombres de buena voluntad, es la que ha sostenido nuestro
espíritu cuando se encontraba obstado por dificultades que
parecían insuperables, a los Españoles en general y muy
particularmente a los Valencianos, les toca hacer lo que falta,
que es apremiarse a tomar acciones en esta compañía y nosotros
dejarnos en toda confianza en manos de esa Sociedad el poner los
medios para que esto se verifique.

Los Sres D.^o Antonio de la Cuadra y D.^o Fermín González
Alonso, ambos Directores de esta Compañía, pondrán en manos
de V.^o esta comunicación, y le darán cuantas noticias guste
V.^o pedirles sobre nuestra empresa.

Entre el honor de ofrecerme tan este motivo, Señor Presiden-
te, de V.^o atento y seguro servidor

D. B. L. M.

Luis Arce y Arce.



EMPRESA DEL FERRO-CARRIL

DE
MADRID A VALENCIA.

PROSPECTO.

El pensamiento de construir un ferro carril en España será mirado por unos como un sueño irrealizable, y por otros como un medio inventado para sorprender la credulidad del país y explotar las fortunas de muchos incautos en provecho exclusivo de unos cuantos especuladores. Creerán lo primero los hombres de buena fé que, desconociendo la historia de este feliz descubrimiento, asustados de la novedad y la magnitud de la empresa, y teniendo á la vista el deplorable estado de nuestros caminos en casi todas las direcciones, sacarán la consecuencia de que, no pudiendo hacerse obras menos difíciles y menos costosas, será imposible hacer otras de una inmensa dificultad y que exigen el desembolso de cuantiosos capitales. Creerán lo segundo aquellos que, para ahorrarse el trabajo de estudiar y analizar las cosas y cediendo á los impulsos de un amor propio vulgar y pueril, lo desaprueban todo, creyendo adquirir con esto una opinion de entendidos que allá en su conciencia saben no conseguirian nunca si descendiesen á la discusion. Para contestar cumplidamente á los unos y á los otros, le bastará á la Empresa del ferro-carril de Madrid á Valencia el esplicar á todos con sencillez y verdad el origen de este proyecto, su estado actual y su porvenir probable.

Pocos ignoran que, apenas se vieron los prodigiosos resultados del primer camino de hierro construido en Inglaterra, todas las naciones se apresuraron á adoptar este sorprendente medio de comunicacion; por que no hubo quien no viese en él desde su origen que con el tiempo haria mudar de faz al universo. En prueba de ello, la Francia, la Bélgica, la Holanda, la Alemania, la Prusia y aun la Rusia han construido en sus dominios líneas mas ó menos estensas de estos caminos. En América existe uno en la isla de Cuba; y los Estados Unidos han concluido y entregado al servicio público, en un periodo de pocos años, varios ferro-carriles que juntos recorren el increíble espacio de casi novecientas leguas. Queremos preguntar á los hombres de sana razon y rectas intenciones si aconseja la prudencia y permiten los intereses del país que nosotros continuemos empleando los tardios y costosos medios de transporte usados en la actualidad, cuando en tantas naciones se trasladan las personas y las mercancías de un punto á otro con la rapidez del viento y por la mitad de lo que cuestan en España las diligencias, las galeras, los carros y aun la conduccion á lomo. Queremos preguntarles igualmente si es creíble que los hombres se equivoquen en todas partes, y sean tan imprevisores ó tan pródigos que emprendan las costosas obras de los caminos de hierro, sin estar muy seguros de que ellos proporcionan ventajas muy superiores á su coste. La contestacion á estas preguntas no puede ser dudosa.

Apoyados en estas razones los autores del proyecto que hoy se presenta al público, no dudaron un momento en poner los medios para hacer en España el primer ensayo de esta espe-

cie. Estudiaron al efecto la topografía, la población, los productos agrícolas e industriales de cada provincia; y convencidos de que la de Valencia llevaba muchas ventajas bajo cada uno de estos conceptos á todas las de la nación, se fijaron en la línea de Madrid á aquella capital. Acudieron á S. M. solicitando la concesión, que obtuvieron en 12 de julio de este año. La Real orden vá inserta bajo el número 1.º al final de este Prospecto.

Lograda la concesión, no podía ocultarse á los que la obtuvieron que era muy difícil, cuando no imposible, levantar en España todos los fondos necesarios para una empresa tan colosal; por lo que pensaron desde luego buscarlos en el mercado mas rico, mas ilustrado y mas emprendedor del mundo: el mercado de Londres. Sin gran dificultad se encontraron en aquella plaza hombres acaudalados que se prestasen á secundar el proyecto, despues de oídas las proposiciones de los concesionarios. Si estos no hubieran tenido en sus gestiones mas objeto que el mezquino de hacer una especulación, fácil les hubiera sido realizarla en el acto, vendiendo el privilegio por una cantidad mas ó menos alzada; pero son Españoles, y sus miras eran por lo mismo mas elevadas y mas nobles. Querían antes que todo proporcionar á su país las inmensas ventajas que los caminos de hierro han proporcionado á tantos otros; tenían entonces, como tienen ahora mismo, la íntima convicción de que es practicable y ha de dar un crecido interés el que ellos proyectan, por eso no titubearon en renunciar á toda recompensa anticipada. Así pues, limitaron sus exigencias á la de proponer: que ante todas cosas habia de separarse de los productos líquidos del camino un 5 p. 100 para los accionistas; y si despues de cubierta esta obligación preferente quedase algo, percibirían los concesionarios la décima parte, sirviendo las nueve décimas restantes para aumentar el espresado dividendo de 5 p. 100. Todo ello puede verse en el documento número 2.º.

Celebrado este contrato, se creó en Londres una dirección compuesta de los respetables individuos mencionados en el documento número 3.º La dirección inglesa calculó, despues de un detenido examen, que para la realización del proyecto seria preciso reunir un fondo de doscientos cuarenta millones de reales, ó sean Libras 2.400.000., dividiendo este capital en 120.000 acciones del valor nominal cada una de 2000 rs. en moneda española, de 20 libras en moneda inglesa ó de 500 francos en moneda francesa. Acordó igualmente que, de las 120.000 acciones, las 40.000 habian de colocarse en España, y las 80.000 restantes en Inglaterra; pero en el bien entendido de que el primer desembolso, no habia de exceder de 200 rs. en España, 2 libras en Inglaterra y 50 francos en Francia; y cuando fuese preciso hacer nuevos pedidos á los accionistas, ninguno habia de pasar de las respectivas sumas indicadas, debiendo mediar entre el día en que se hiciese el nuevo pedido y el señalado para poner el dinero en caja, el término de dos meses por lo menos. Puede verse todo lo dicho, juntamente con la fórmula para pedir acciones en el documento número 4.º.

Es muy del caso advertir, como prueba de la confianza que el público inglés tiene en la realización de este camino, que aunque se destinaron para aquel país las dos terceras partes de las acciones, todas ellas se colocaron apenas se anunció su emisión, depositando en el acto los que las adquirían las dos libras por cada una exigidas en los anuncios. Otra prueba de esta misma confianza es la prontitud con que la dirección Inglesa realizó en el banco de Londres, con la intervencion de nuestro embajador en aquella corte, el depósito de tres millones de reales en efectivo, aceptando la cláusula, no muy suave por cierto, de perder esta suma si en el tiempo prefijado en el pliego de condiciones no estan hechos los estudios y trabajos previos que allí se marcan. Despues de lo dicho ningún hombre de buena fé podrá poner en duda el desprendimiento y rectas intenciones de los concesionarios, ni mucho menos los sinceros deseos que animan al público Inglés de estrechar mas y mas sus relaciones con la Península, de lo que acaba de dar una insigne prueba, anticipando considerables sumas, sin mas perspectiva de utilidad que la que pudieran ofrecer otros negocios que allí se presentan diariamente. Sirva todo de contestación á las dudas de los hombres sencillos, y á las suposiciones gratuitas de la maledicencia.

Establecida la dirección Inglesa, se vió que era indispensable formar otra en España, y habiéndose autorizado al efecto á los Srs. Conde de Sta. Olalla, y D. José Filiberto Portillo, estos la formaron con los individuos que se espresan en el documento número 5.º.

La dirección Inglesa habia enviado muy desde el principio á España al ingeniero de aquella nación, Mr. Eduardo Mamby, que goza de una merecida reputación en su país, para que reconociese la línea propuesta de Madrid á Valencia é informase á aquella corporación de si el ferro-carril era ó no realizable, enumerando las dificultades que presentara su ejecución. Por

su parte el Sr. Ministro de la Gobernacion, dando á este proyecto toda la importancia que realmente tiene, previno á la direccion de Caminos, Canales y Puertos que designase uno de sus individuos que en nombre del gobierno practicase igual reconocimiento. Recayó la eleccion en el Sr. D. José Subercase, quien invirtió seis meses en evacuar su encargo, recorriendo la linea palmo á palmo en todas sus direcciones, y presentando una estensa y luminosísima memoria del resultado de sus estudios. Tanto el Sr. Subercase como el Ingeniero Inglés han declarado de conformidad que el camino, no solo es realizable, sino que, las dos únicas dificultades que su ejecucion puede ofrecer, es to es, el paso del Rio Tajo y el del puerto de Almansa; pueden superarse sin invertir mucho mas tiempo ni recurrir á medios mucho mas costosos que los empleados en los casos ordinarios.

Desde que se concibió el proyecto de construir este camino de hierro, se dedicó el Sr. Portillo á reunir con la mayor asiduidad todos los datos necesarios sobre el movimiento actual de personas y efectos en la carretera de Valencia, y uniendo á ellos noticias de los productos agricolas é industriales de las provincias donde debía tocar la linea, calculó el movimiento probable de pasajeros y mercancías que habia de haber en toda ella. Estos datos se han discutido con imparcialidad y calma, acordando la direccion despues de este detenido examen, que se redactase y se diera al público el estado que puede verse bajo el número 6. La Empresa no se lisongea de que sus cálculos sean irrecusables; pero al someterlos á la censura del público, debe advertir á las personas inteligentes é imparciales, para que lo tengan presente antes de emitir su voto, que la base de todos ellos se ha tomado de los rendimientos de los portazgos desde Madrid á Valencia. Si esta base puede dar resultados falsos, se conocerá á poco que se reflexione que esto mismo, lejos de probar algo contra la Empresa, prueba mucho en su favor. La razon es muy sencilla: los portazgos se arriendan ó se administran; en el primer caso, todo arrendatario disminuye los productos de su especulacion, tanto para alejar los licitadores, como para evitar que se suba el precio del arriendo en otros remates; en el segundo, la profusion en los gastos y otros defectos administrativos que á nadie se ocultan, dan fundado motivo á creer que en pocos casos llegan al Tesoro público los productos integros de este ramo. Ahora bien: la Empresa ha calculado los rendimientos futuros del camino de hierro sobre los actuales de los portazgos, y por lo tanto, si algo puede esperarse racional y fundadamente, no es la disminucion si no el aumento de esos productos. Por otra parte, la historia de los caminos de hierro de todas las naciones nos dice que ellos han aumentado el tráfico, en unas cinco veces, ocho en otras y hasta once en alguna; pero la Empresa del ferrocarril de Madrid á Valencia no se promete tan lisonjeros resultados, limitándose á esperar que el tráfico se duplique en esta linea: y aun así, y suponiendo que los gastos han de ser mayores en este camino que en los extranjeros, estamos persuadidos de que las utilidades no bajarán de las que arroja el estado. Si todavía hubiere quien ponga en duda lo que acaba de decirse, no podrá al menos negarnos que no hemos perdonado medio para acercarnos á la verdad, renunciando al charlatanismo, á las exageraciones y al engaño.

En los cálculos anteriores no hemos comprendido las manufacturas catalanas, las extranjeras de lícito comercio, ni tampoco los frutos coloniales que hoy se traen en gran cantidad desde los puertos de Cataluña por la carretera de Aragon, siendo así que aquellas y éstos, vendrán por precision á buscar el ferro-carril en el puerto de Valencia, para surtir con mas prontitud, mas puntualidad, menos averías y menos gastos, todos los mercados del interior. Y la concurrencia de estos artículos á aquel puerto será tanto mas cierta, cuanto que la Empresa piensa construir uno nuevo que proporcione ancorage cómodo y seguro á los buques, para lo cual tiene dados pasos muy importantes con el Gobierno y los particulares, que han acogido el pensamiento con pruebas inequívocas de satisfaccion. Es verdad que la obra del puerto no puede improvisarse, pero mientras que ella se esté haciendo, la Empresa aumentará los medios de carga y descarga, para que los buques mercantes estén espuestos el menos tiempo posible á los riesgos del mar en la rada. No debe tampoco perderse de vista, porque esto aumentará ó sostendrá por lo menos el tráfico de este camino, que careciendo España absolutamente de canales, no podrán estos rivalizar con aquel, como sucede en Inglaterra y otras naciones que tienen este medio de transporte, y donde se conducen generalmente por agua los artículos demasiado voluminosos, que se venden con la misma estimacion llegando á los mercados una semana antes ó una semana despues.

Calculadas las utilidades probables que el ferro-carril ha de producir á los accionistas, debia hablar igualmente la Empresa de los gastos que habrán de hacerse. Los hombres reflexivos

y algo versados en esta clase de obras, conocerán que en España no hay mas medio de calcular estos gastos, con alguna probabilidad del acierto, que el tomar por base lo que ha sucedido en otros países. La Empresa lo ha tenido presente, y previendo además los obstáculos que por su novedad y magnitud debe encontrar en el nuestro la construcción de un camino de hierro, cuya longitud y cuya dirección no pueden fijarse todavía definitivamente, ha calculado que el capital de doscientos cuarenta millones, representado por las 120,000 acciones, será mas que suficiente para cubrir todos los gastos hasta la conclusión de la obra. Debe añadir la Empresa en comprobación de la exactitud de este cálculo, que en los países extranjeros, tomados como punto de comparación, no solo cuestan infinitamente mas que en el nuestro los jornales, los terrenos y cuanto exige la construcción de los ferro-carriles, sino que en todos, con poquísimas escepciones, se han hecho estas obras con una profusión y un lujo, que esta Empresa se guardará muy bien de imitar.

Y no se nos diga que nuestros pocos y malos caminos, y nuestros lentos y costosos medios de transporte bastan para satisfacer todas las necesidades de nuestra población: nuestro comercio, y nuestra industria; porque ya hemos dicho que, donde quiera que han aparecido los caminos de hierro, se ha aumentado el movimiento tres, cinco, ocho y hasta once veces, aunque la población, la industria y el comercio no han podido crecer en la misma proporción, en igual período. Además, tenemos sin salir de España una prueba incontestable del poco ó ningun fundamento con que sostienen, hasta personas que se dicen ilustradas, que no habrá ocupación en nuestro país para los caminos de hierro. Cuando apareció la primera Empresa de diligencias, apenas hubo quien no la pronosticase una próxima y desgraciada muerte, y sin embargo, no solo han transcurrido veinte años sin cumplirse aquellos tristes vaticinios, sino que se han multiplicado prodigiosamente las Empresas de esta clase, habiéndose además establecido en todos los caminos medio practicables, las galeras y mensajerías ordinarias y aceleradas, las góndolas, los faetones y tartanas, y todos estos vehículos se sostienen con mas ó menos ventajas. En nuestras provincias litorales, era casi general la creencia de que nuestros buques de vela bastaban para satisfacer las necesidades del comercio marítimo, cuando he aquí que desde el año de 1854, no solo se aumentan los vapores que hacían la travesía de Sevilla á Bonanza y á Cádiz, sino que en Barcelona aparecen el Balear, el Mercurio de 500 toneladas, y el Delfin de algunas menos, haciendo mensualmente la travesía de Cádiz á Marsella. Las noticias ciertas ó exageradas de las ganancias de estos buques despertaron la codicia de los armadores ingleses y franceses: éstos hicieron salir de Marsella los vapores Océano, Mediterráneo, Phoeen y otros á rivalizar con los catalanes, y disputarles las utilidades del comercio de cabotage; y aquellos enviaron otros desde sus puertos, que tocando en los nuestros de la costa de Cantabria, tomando y dejando pasajeros y mercancías en casi todos, vienen á recalar en Gibraltar, terminando el viaje en Cádiz, lo mismo que los catalanes y franceses que parten de Barcelona y de Marsella. Apesar de tan extraordinaria y tan inesperada concurrencia, la industria y el comercio han dado ocupación y utilidades á los vapores nacionales y extranjeros, sin que por eso hayan perecido ni dejado de navegar nuestros barcos de vela en ninguna de las costas de ambos mares. Esto prueba que el tráfico crece en igual proporción que se aumentan, se mejoran y abaratan los medios de transporte.

La empresa se promete, pues, que el ferro-carril de Madrid á Valencia será la última y mas convincente prueba de esta verdad, teniendo por lo mismo la mas completa confianza en que los hombres acomodados de toda la nación, y señaladamente aquellos que habitan ó tienen sus fincas ó establecimientos en las provincias que mas inmediatamente van á disfrutar las ventajas de este camino, se apresurarán á interesarse en su ejecución.

La Empresa faltaría á un deber si concluyese su prospecto sin tributar un homenaje de gratitud al Gobierno de S. M., y muy especialmente al Sr. Ministro de la Gobernación, por la constante protección que ha dispensado á este proyecto, y por la urbanidad y complacencia con que siempre ha oído á los individuos de esta Sociedad, que han tenido que acercarse á S. E.: conducta que le honrará siempre, y no se borrará nunca de nuestra memoria.—Madrid 6 de Enero de 1846

Cálculo aproximativo de lo que en la actualidad importan anualmente la conducción de viajeros y el transporte de efectos en la carretera de Madrid á Valencia, suponiendo que recorren en unos casos toda la distancia de la línea y en otros solo una parte de ella. Este cálculo se ha formado sobre el dato de las diligencias, mensagerías y galeras que habitualmente transitan por aquel camino, teniendo además á la vista el cómputo hecho en los portazgos del número de personas y arrobas que diaria y anualmente pasan por ellos. Se ha supuesto en fin que los viajeros y los transportes por el camino de hierro han de costar dos quintas partes menos que en el día, y que por esta y otras causas ha de duplicarse el movimiento de personas y de mercancías.

VIAGEROS.

1. as diligencias que van de Madrid á Valencia y vice-versa hacen 864 viajes al año y transportan diezmil viajeros, que á 360 rs. rebajando una cuarta parte en el número de los asientos, hacen.....	3,600,000
Las de Madrid á Aranjuez y de Valencia á San Felipe y Alicante, las últimas de las cuales llegan hasta Almansa, hacen 1221 viajes al año y transportan con la supuesta rebaja 42000 viajeros, que á 23 rs. cada uno hacen.....	300,000
Las mensagerías y galeras, cuyos viajes anuales se regulan en 1600, transportando 11000 viajeros á 160 rs. hacen.....	1,800,000
Total importe de los viajeros en carruaje.....	5,700,000

Se computa que los traginantes en carros á caballo y á pie que pasan anualmente por los portazgos, pasan de 240.000, rebajando de este número los que anteceden, quedan reducidos á 200.000, y suponiendo que uno con otro recorren una distancia de 3 leguas ó sea $\frac{1}{15}$ de la carretera entera y que el viaje solo les cueste 2 rs. por legua dará un total de.....

2,000,000

Total gasto de los viajeros.....

7,700,000

MERCANCÍAS.

El cómputo total de las arrobas que anualmente pasan por los portazgos es de 60 millones, y suponiendo que por término medio recorre una distancia de 13 leguas pagando á razón de un real y medio por arroba importa.....

90,000,000

Total de viajeros y mercancías.....

97,700,000

Añadiendo á este total una quinta parte del mismo, por el tránsito que se hace en la actualidad por los caminos de las Cabrillas y Belmonte, y por el tráfico de Alicante, todo lo cual debe forzosamente concentrarse en el camino de hierro, nos dará un aumento de.....

19,510,000

Total.....

117,210,000

Con la rebaja supuesta en las tarifas de las dos quintas partes, ó sea 40 p. de los precios actuales, rebaja que vendría á ser proporcionalmente mucho mayor para los viajeros por lo que ahorrarán en tiempo y en gastos de posadas, el producto anual del ferrocarril ascenderá á.....

70,344,000

Rebajando de este producto los gastos anuales de explotación, regulados en un 30 p. de, aunque los facultativos no los hacen subir ni aun á 40, el líquido será.....

33,472,000

Y por fin suponiendo que el aumento natural que haya de tener el movimiento comercial en la línea no sea mas que doble, aunque no hay país alguno donde no se haya quintuplicado, se podrá contar con un producto líquido de.....

70,344,000

ó sea 29 p. del capital nominal de 240 millones que ha fijado la empresa.

DOCUMENTO N.º 1.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DE LA PENINSULA.

SECCION DE FOMENTO.

En vista de una proposicion presentada por D. P. B. Volney y socios de Londres, para efectuar, por cuenta de la compañía que representan, un camino de hierro de Madrid á Valencia, la Reina (Q. D. G.) se ha servido concederles la autorizacion necesaria con las declaraciones contenidas en el adjunto pliego de condiciones particulares, ademas de las generales aprobadas en Real orden de 31 de diciembre del año próximo pasado. = De la de S. M. lo comunico á V. S. para su inteligencia y efectos correspondientes. = Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid, 12 de julio de 1845. = Pidal = Sr. Director general de Caminos.

DOCUMENTO N.º 2.

En la ciudad de Londres, en la calle de Moorgate núm. 37, el día 16 de setiembre de 1845, presentes los señores que componen la junta provisional de la compañía del ferrocarril de Madrid á Valencia, se leyó la carta siguiente, dirigida por los concesionarios al Sr. D. Juan Charretie, competentemente autorizado por aquellos para tratar con esta junta de la transferencia de la concesion de la espresada linea.

Señor D. Juan Charretie. — Londres 13 de setiembre de 1845. — Muy señor mio: en contestacion á la carta de V. del sábado último, declaramos que, con arreglo á lo que consta del acta de la sesion celebrada por esa junta provisional el 12 de este mes en la calle de Moorgate, nos obligamos á transferir á la Compañía representada por dicha junta, la concesion del camino de hierro de Madrid á Valencia, que el Gobierno español nos hizo con fecha 12 de julio último. La transferencia ha de hacerse con las siguientes condiciones, á saber: que despues de haberse repartido á los accionistas un 3 p. 3 de los productos líquidos del capital invertido, recibiremos nosotros como fundadores la décima del remanente de los mismos productos por todo el término de esta concesion, teniendo ademas opcion á 15,000 acciones depositando por cada una la suma que se designe, seis semanas despues del día en que se nos hayan concedido. — (Siguen las firmas.)

Firmado. — El presidente W. Chadwick.

DOCUMENTO N.º 3.

DIRECCION INGLESA

LONDRES

CALLE DE MOORGATE NUM. 37.

WILLAN CHADWICK, ESQ. — PRESIDENTE.

GIDEON COLQUHOUN, ESQ. — VICE-PRESIDENTE.

THE HON C. P. VILLIERS, M. P.

JOHN KNILL, ESQ.

J. B. MONTEFIORE, ESQ.

JOHN CHARRETIE, ESQ.

S. J. WALEY, ESQ.

COLONEL EDWARD STOPFORD.

W. M. LECHMERE WHITMORE, ESQ.

JAMES JOHN KINLOCH, ESQ.

NICHOLAS MECANN, ESQ.

COUNT EYRE.

JOHN CAPPER, ESQ.

INGENIERO.

EDWARD MAMBY, ESQ.

SECRETARIO

F. KIRKHAM FOWELL, ESQ.

ABOGADO CONSULTOR.

JACOB WALEY, LINCOLN'S INN.

PROCURADORES.

MESSRS KEDDELL, BAKER, AND GRANT 54 LINE STREET.

BANQUEROS.

MESSRS CURRIES ETC. CO. CORNILL.

MESSRS MASTERMAN ETC. CO. NICHOLAS LANE.

MESSRS COCKBURN ETC. CO. WHITEHALL.

FÓRMULA DE PETICION.

SEÑORES.

Suplico á vds. me concedan acciones de 2000 rs. cada una en la espresada compañía. obligandome á aceptar este número, ú otro menor que vds. quieran concedermee y á depositar 200 rs. por accion.

Madrid

de 184

Nombre

Residencia

Profesion

Lugar donde se ejerce

Señas de la casa

DOCUMENTO N.º 3

DIRECCION ESPAÑOLA

MADRID,

CALLE DEL DUQUE DE ALBA N.º 13.

PRESIDENTE.

EL EXCMO. SEÑOR CONDE DE SANTA OLALLA.

VICE-PRESIDENTE.

EL EXCMO. SEÑOR D. JOSE FILIBERTO FORTILLO.

SEÑORES DIRECTORES.

D. ANTONIO JORDÁ SANTANDREU.

D. ANTONIO DE LA CUADRA.

D. JUAN SUBERCASE.

D. FERMIN GONZALO MORON.

INGENIEROS PROVISIONALES.

MR. EDUARDO MAMBY.

D. JOSÉ SUBERCASE.

SECRETARIO.

D. MANUEL NUÑEZ.

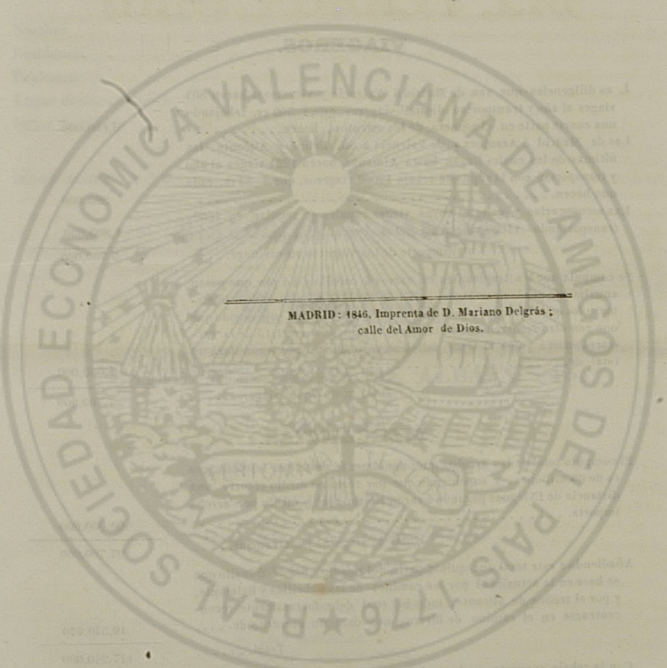
BANQUEROS.

EL BANCO DE ISABEL II.

DOCUMENTO N.º 1

El presente documento es el resultado de un estudio que se ha hecho en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, y que tiene por objeto dar a conocer el estado de la agricultura en esta provincia, y los medios que se han adoptado para mejorarla.

El estudio se ha hecho en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, y que tiene por objeto dar a conocer el estado de la agricultura en esta provincia, y los medios que se han adoptado para mejorarla.



MADRID: 1846, Imprenta de D. Mariano Delgrás;
calle del Amor de Dios.

El presente documento es el resultado de un estudio que se ha hecho en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, y que tiene por objeto dar a conocer el estado de la agricultura en esta provincia, y los medios que se han adoptado para mejorarla.

El estudio se ha hecho en el seno de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Valencia, y que tiene por objeto dar a conocer el estado de la agricultura en esta provincia, y los medios que se han adoptado para mejorarla.

1846
C-117
1º Cuaderno n.º 5

COMPANIA ANONIMA

DEL

FERRO-CARRIL DE MADRID A VALENCIA,

siguiendo la direccion del actual camino real, y pasando por Albarete, Almansa, Játiva y Alcora.

Capital social 240.000,000 de reales

DIVIDIDOS EN 120.000 ACCIONES DE A 2000 REALES CADA UNA, QUE HAN DE PAGARSE POR DÉCIMAS PARTES, Ó SEA 200 REALES POR ACCION, CON INTERVALO DE TRES MESES A LO MENOS Y AVISO ANTICIPADO DE TREINTA DIAS, ESCEPTO LA PRIMERA, QUE SE SATISFARÁ AL ENTREGARSE LAS ACCIONES.

Junta de Gobierno.

ESCMO. SR. D. LUIS MAYANS, *Presidente.*

ESCMO. SR. CONDE DE SANTAOLALLA, *Vicepresidente.*

ESCMO. SR. MARQUÉS DE MIRAFLORES.

ESCMO. SR. D. JOSÉ FILIBERTO PORTILLO.

SR. D. ANTONIO JORDÁ Y SANTANDREU.

SR. D. FERMIN GONZALO MORON.

SR. D. FRANCISCO DE LAS RIVAS.

SR. D. JUAN SUBERCASE.

SR. D. FRANCISCO DE LAS BÁRCENAS.

SR. D. ANTONIO DE LA CUADRA.

SR. D. MATEO DE MURGA.

SR. D. ANTONIO MIRANDA.

EL SR. CORONEL D. EDUARDO STOPFORD, *como representante de la Direccion inglesa.*

DIRECCION.

EL ESCMO. SR. PRESIDENTE,

SR. JORDÁ,

SR. CUADRA,

SR. MURGA,

SR. BÁRCENAS,

SR. STOPFORD, *vocal de la Direccion inglesa, residente en España.*

SR. D. MANUEL NÚÑEZ, *Secretario de la Compañia.*

Las oficinas de la Direccion en Madrid se hallan situadas, calle del Duque de Alba, núm. 15.
En Londres hay otra Direccion para los efectos prevenidos en los Estatutos, compuesta de los

SEÑORES.

WILLIAM CHADVICK, *Presidente.*

GIDEON COLGUHOUN, *Vicepresidente.*

EL HONORABLE C. P. WILLIERS, M. P.

JOHN KNILL.

J. B. MONTEFIORE.

JOHN CHARRETIÉ.

S. J. WALEY.

W. M. LECHMERE WHITMORE.

JAMES JOHN KINLOCH.

NICHOLAS MC. CANN.

COUNT EYRE.

JOHN CAPPER.

F. KIRKHAM FOWELL, *Secretario.*

Las oficinas de esta Direccion en Londres se hallan situadas en Moorgate Stret, núm. 57.
Las acciones se piden en la forma siguiente :

Sres. Directores de la Compañia del Ferro-Carril de Madrid a Valencia.

Suplico á VV. me concedan..... acciones, de 2,000 rs. vn. cada una, obligándome á aceptar este número u otro menor que VV. gusten concederme, y á depositar 200 rs. por accion en el acto de serme adjudicadas.

Nombre.

Residencia.

Profesion.

Lugar donde se ejerce.

Señas de la casa y cuarto.

Al anunciarse al público por primera vez la Empresa del FERRO-CARRIL DE MADRID Á VALENCIA, en el prospecto que circuló con fecha 6 de enero de este año, dió cuenta del origen del proyecto, de su porvenir probable y de los trabajos preparatorios hechos hasta aquella fecha.

Durante el tiempo transcurrido desde entonces la Direccion se ha ocupado en concluir dichos trabajos, allanando las dificultades que naturalmente llevan consigo empresas de tal magnitud, principalmente en España, donde todavía son poco conocidas; y tiene hoy la satisfacción de anunciar al público que la Compañía está legal y definitivamente constituida, en virtud de escritura pública otorgada en 8 de julio ante el notario D. José Celis, y aprobada por el tribunal de Comercio por auto de 28 de julio.

Fácil hubiera sido ciertamente proceder en este asunto con mas celeridad, pero la Direccion ha preferido marchar con paso firme y seguro, si bien lento, venciendo una á una cuantas dificultades se presentaban, sin dejar ninguna por resolver, siendo el resultado de esta marcha prudente y previsora haber conciliado de un modo satisfactorio los intereses de los capitalistas extranjeros (con cuyos fondos ha de construirse el camino en su mayor parte), con los de los españoles que quieran contribuir á la ejecucion de una obra tan provechosa para el Estado, y haber obtenido la seguridad de que ningun obstáculo imprevisto ha de venir á embarazar la realizacion del proyecto: seguridad de que cualquiera quedará convencido sin mas que leer los estatutos aprobados por el tribunal.

Nada dirá la Direccion acerca de los inmensos beneficios de un ferro-carril que ha de unir la capital de la monarquía con las provincias mas ricas de España, y con la costa del Mediterráneo; así como tampoco reproducirá las razones que dan la preferencia á la línea de Valencia, sobre todas las de igual estension que puedan proyectarse en la Peninsula.

Nadie en el día desconoce las ventajas de los caminos de hierro; y en cuanto á las que ofrece el de Valencia, en el prospecto de enero de este año se demostraron suficientemente. Así pues, la Direccion se limita á insistir en lo que entonces dijo.

Hay sin embargo una objecion reproducida á cada paso por los enemigos de los ferro-carriles, que se olvidan de lo que se les ha contestado mil veces, por lo que nos vemos obligados á contestarles de nuevo. Dicen ellos, que siendo poco el tráfico en España, sus productos no pueden bastar á cubrir los grandes gastos de los caminos de hierro.

Acerca de este punto, el prospecto de 6 de enero decia entre otras cosas:

« Desde que se concibió el proyecto de construir este camino de hierro, se dedicó el Sr. Portillo á reunir con la mayor asiduidad todos los datos necesarios sobre el movimiento actual de personas y efectos en la carretera de Valencia; y uniendo á ellos noticias de los productos agrícolas é industriales de las provincias donde debia tocar la línea, calculó el movimiento probable de pasajeros y mercancías que habia de haber en toda ella.

Estos datos se han discutido con imparcialidad y calma, acordando la Direccion, después de este detenido exámen, que se redactase y se diera al público el estado que puede verse bajo el n.º 6 (1). La Empresa no se lisonjea de que sus calculos sean irrecusables, pero al someterlos á la censura del público, debe advertir á las personas inteligentes é imparciales, para que lo tengan presente antes de emitir su voto, que la base de todos ellos se ha tomado de los rendimientos de los portazgos desde Madrid á Valencia.

Si esta base puede dar resultados falsos, se conocerá, á poco que se reflexione, que esto mismo, lejos de probar algo contra la Empresa, prueba mucho en su favor. La razon es muy sencilla: los portazgos se arriendan ó se administran; en lo primero todo arrendatario disminuye los productos de su especulacion, tanto para alejar los licitadores como para evitar que se suba el precio del arriendo en otros remates; en lo segundo la profusion en los gastos, y otros defectos administrativos que á nadie se ocultan, dan fundado motivo á creer que en pocos casos llegan al tesoro público los productos integros de este ramo. Ahora bien: la empresa ha calculado los rendimientos futuros del camino de hierro sobre los actuales de los portazgos; y por lo tanto, si algo puede esperarse racional y fundadamente, no es la disminucion, sino el aumento de esos productos. Por otra parte, la historia de los caminos de hierro de todas las naciones nos dice que ellos han aumentado el tráfico, en unas cinco veces, ocho en otras, y hasta once en algunas; pero la Empresa del ferro-carril de Madrid á Valencia no se promete tan lisonjeros resultados, limitandose á esperar que el tráfico se duplique en esta línea; y aun así, y suponiendo que los gastos han de ser mayores en este camino que en los extranjeros, estamos persuadidos de que las utilidades no bajarán de las que arroja el estado.

Si todavía hubiera quien ponga en duda lo que acaba de decirse, no podrá al menos negarnos que no hemos perdonado medio para acercarnos á la verdad, renunciando al charlatanismo, á las exageraciones y al engaño.

En los calculos anteriores no hemos comprendido las manufacturas catalanas, las extranjeras de lícito comercio, ni tampoco los frutos coloniales, que hoy se traen en gran cantidad desde los puertos de Cataluña por la carretera de Aragon, siendo así que aquellas y estos vendrán por precision á buscar el ferro-carril en el puerto de Valencia, para surtir con mas prontitud, mas puntualidad, menos averías y menos gastos todos los mercados del interior. Y la concurrencia de todos estos artículos á aquel puerto será tanto mas cierta cuanto que la Empresa piensa construir uno nuevo que proporcione anclaje comodo y seguro á los buques, para lo cual tiene dados pasos muy importantes con el Gobierno y los particulares, que han acogido el pensamiento con pruebas inequívocas de satisfacción. Es verdad que la obra del puerto no puede improvisarse; pero mientras que ella se esté haciendo, la empresa aumentará los medios de carga y descarga, para que los buques mercan-

(1) Dicho estado se pone á continuacion.

tes estén espuestos el menor tiempo posible á los riesgos del mar en la rada. No debe tampoco perderse de vista, porque esto aumentará ó sostendrá por lo menos el tráfico de este camino, que careciendo España absolutamente de canales, no podrán estos rivalizar con aquel, como sucede en Inglaterra y otras naciones que tienen este medio de transporte, y donde se conducen generalmente por agua los artículos demasiado voluminosos que se venden con la misma estimación llegando á los mercados una semana antes ó una semana después.

Y no se nos diga que nuestros pocos y malos caminos, y nuestros lentos y costosos medios de transporte, bastan para satisfacer todas las necesidades de nuestra población, nuestro comercio y nuestra industria; porque ya hemos dicho que donde quiera que han aparecido los caminos de hierro se ha aumentado el movimiento tres, cinco, ocho, y hasta once veces, aunque la población, la industria, y el comercio no han podido crecer en la misma proporción en igual periodo. Además tenemos sin salir de España una prueba incontestable del poco ó ningún fundamento con que sostienen, hasta personas que se dicen ilustradas, que no habrá ocupación en nuestro país para los camiones de hierro. Cuando apareció la primera empresa de diligencias, apenas hubo quien no la proinsistiese una próxima y desgraciada muerte; y sin embargo, no solo han transcurrido veinte años de esta clase, habiéndose además establecido en todos los caminos medio practicable las empresas y mensajerías ordinarias y aceleradas, las góndolas, los faetones y tartanas; y todos estos vehiculos se sostienen con mas ó menos ventajas. En nuestras provincias litorales era casi general la creencia de que nuestros buques de vela bastaban para satisfacer las necesidades del comercio marítimo, cuando hé aqui que desde el año de 1854, no solo se aumentan los vapores que hacían la travesía de Sevilla á Bonanza y Cádiz, sino que en Barcelona aparecen el *Balear*, el *Mercurio*, de 500 toneladas, y el *Delta*, de algunas menos, haciendo mensualmente la travesía de Cádiz á Marsella. Las noticias ciertas ó exageradas de las ganancias de estos buques despertaron la codicia de los armadores ingleses y franceses; estos hicieron salir de Marsella los vapores *Océano*, *Mediterráneo*, *Phoen* y otros á rivalizar con los catalanes y disputarles las utilidades del comercio de cabotaje; y aquellos enviaron otros desde sus puertos, que tocando en los nuestros de la costa de Cantabria, y tomando y dejando pasajeros y mercancías en casi todos, vienen á recalar en Gibraltar, terminando el viaje en Cádiz, lo mismo que los catalanes y franceses que parten de Barcelona y de Marsella. A pesar de tan extraordinaria y tan inesperada concurrencia, la industria y el comercio han dado ocupación y utilidades á los vapores nacionales y extranjeros, sin que por eso hayan perecido ni dejado de navegar nuestros barcos de vela en ninguna de las costas de ambos mares. Esto prueba que el tráfico crece en igual proporción que se aumentan, se mejoran y abaratan los medios de transporte.

La Empresa se promete pues que el ferro-carril de Madrid á Valencia será la última y mas completa prueba de esta verdad, teniendo por lo mismo la mas completa confianza en que los hombres acomodados de toda la nación, y señaladamente aquellos que habitan y tienen sus fines ó establecimientos en las provincias que mas inmediatamente van á disfrutar las ventajas de este camino, se apresurarán á interesarse en su ejecución.

Fácil nos sería robustecer estas con otras muchas razones, pero creyéndolo superfluo, nos contentamos con reproducir aqui todo lo demás que la primitiva Direccion española anunció en su citado prospecto de 6 de Enero, respondiendo de la exactitud de los datos estadísticos que se estamparon en aquel documento, y de los cálculos que se hicieron en virtud de ellos.

Añadimos ahora que es nuestro animo dar principio á los trabajos del camino por el trozo de Valencia á Játiva, por la consideración de que aquella parte de la provincia tiene una animación y un movimiento que difícilmente se encontrarán en otro punto de la Península, lo que nos proporcionará, no solo inmediatas utilidades, sino un argumento poderoso contra los pesimistas de los ferro-carriles.

Si, como esperamos, continúa dispensándonos su protección el Gobierno de S. M., á cuya penetración no puede ocultarse que es preciso modificar en algun punto, en obsequio de estas empresas, una legislación que, por decirlo así, se ha improvisado sin los datos de la experiencia, haremos igualmente por trozos toda la línea; teniendo siempre á la vista que cada uno de ellos ligue entre sí dos poblaciones importantes, ó termine en un punto de habitual concurrencia para los labradores y traficantes que lleven sus frutos y ganados, ó los artículos de su comercio, á los mercados y á las ferias.

Recordamos que aunque las acciones son de 2000 rs., nunca se pedirá mas que 200 á la vez, mediando entre los pedidos el espacio de tres meses por lo menos, y uno de aviso anticipado, con el objeto de que los beneficios de esta Empresa estén al alcance hasta de los que solo tengan medianas comodidades.

Es verdad que estos beneficios no se consiguen tan pronto con los caminos de hierro; pero con el tiempo vienen indefectiblemente, y son mayores y mas duraderos que los que pueden sacarse en casi todos los negocios.

Finalmente, nosotros respetamos la opinion de los que ponen en duda la posibilidad de construir y alimentar por ahora los caminos de hierro en España; pero convencidos de que adoptados como lo están en todas las naciones que nos rodean, son ya una necesidad para la nuestra, nos hemos lanzado con toda resolución á hacer el primer ensayo, prometiéndonos un éxito feliz, si los particulares, las corporaciones y las altas clases de la sociedad nos dispensan la protección que creemos merecer. Madrid 2 de Agosto de 1846.

DOCUMENTO NUM. 6.

Cálculo aproximativo de lo que en la actualidad importan anualmente la conducción de viajeros y el transporte de efectos en la carretera de Madrid á Valencia, suponiendo que recorren en unos casos toda la distancia de la línea y en otros solo una parte de ella. Este cálculo se ha formado sobre el dato de las diligencias, mensajerías y galeras que habitualmente transitan por aquel camino, teniendo además á la vista el cómputo hecho en los portazgos del número de personas y arrobas que diaria y anualmente pasan por ellos. Se ha supuesto en fin que los viajes y los trasportes por el camino de hierro han de costar dos quintas partes menos que en el día, y que por esta y otras causas ha de duplicarse el movimiento de personas y de mercancías.

VIAJEROS.

Las diligencias que van de Madrid á Valencia y vice-versa hacen 864 viajes al año, y trasportan 10,000 viajeros, que á 560 rs., rebajando una cuarta parte en el número de los asientos, hacen.	5.600,000
Las de Madrid á Aranjuez y de Valencia á San Felipe y Alicante, las últimas de las cuales llegan hasta Almansa, hacen 1,224 viajes al año, y trasportan con la supuesta rebaja 12,000 viajeros, que á 25 rs. cada uno hacen.	500,000
Las mensajerías y galeras, cuyos viajes anuales se regulan en 1,600, trasportando 11,000 viajeros á 160 rs., hacen.	1.800,000
Total importe de los viajeros en carruaje.	5.700,000
Se computa que los trajinantes en carros, á caballo y á pié, que pasan anualmente por los portazgos, pasan de 240,000, rebajando de este número los que anteceden, quedan reducidos á 200,000, y suponiendo que uno con otro recorren una distancia de 5 leguas, ó sea $\frac{1}{4}$ de la carretera entera, y que el viaje solo les cueste 2 rs. por legua, dará un total de	2.000,000
Total gasto de los viajeros.	7.700,000

MERCANCIAS.

El cómputo total de las arrobas que anualmente pasan por los portazgos es de 60 millones, y suponiendo que por término medio recorren una distancia de 15 leguas, pagando á razón de un real y medio por arroba, importa.	90.000,000
Total de viajeros y mercancías.	97.700,000
Añadiendo á este total una quinta parte del mismo, por el tránsito que se hace en la actualidad por los caminos de las Cabrillas y Belmonte, y por el tráfico de Alicante, todo lo cual debe forzosamente reconcentrarse en el camino de hierro, nos dará un aumento de.	19.540,000
Total.	117.240,000
Con la rebaja supuesta en las tarifas de las dos quintas partes, ó sea 40 p. $\%$ de los precios actuales, rebaja que vendría á ser proporcionalmente mucho mayor para los viajeros por lo que ahorrarán en tiempo y en gastos de posadas, el producto anual del ferro carril ascenderá á.	70.544,000
Rebajando de este producto los gastos anuales de explotación, regulados en un 50 p. $\%$, aunque los facultativos no los hacen subir ni aun á 40, el líquido será.	35.172,000
Y por fin, suponiendo que el aumento natural que haya de tener el movimiento comercial en la línea no sea mas que doble, aunque no hay país alguno donde no se haya quintuplicado, se podrá contar con un producto líquido de.	70.544,000
O sea 29 p. $\%$ del capital nominal de 240 millones que ha fijado la empresa.	

1846
C-117
11. Comercio u. S.