

V 702494-77

INSTANCIA

QUE

DON DIEGO BULL Y WEST,

INGENIERO Y DIRECTOR GERENTE DEL FERRO-CARRIL

DEL

BUITRON A LA RIA DE S. JUAN DEL PUERTO,

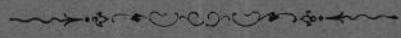
DIRIGE

A LOS GOBERNADORES CIVILES

DE

HUELVA Y BADAJOZ

exponiendo los fundamentos que existen para que dichas Autoridades, las Diputaciones Provinciales, las Juntas de Agricultura y la Consultiva de Caminos, emitan su dictámen, oponiéndose á la concesion del Ferrocarril de Zafra á Huelva que pretende Don Guillermo Sundheim.



HUELVA.



IMP. DE LASRA. VDA. DE GALVEZ É HIJOS.



Vje: 2494-77

# INSTANCIA

QUE

## DON DIEGO BULL Y WEST,

INGENIERO Y DIRECTOR GERENTE DEL FERRO-CARRIL

DEL

BUITRON Á LA RIA DE S. JUAN DEL PUERTO,

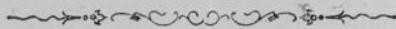
DIRIGE

### Á LOS GOBERNADORES CIVILES

DE

### HUELVA Y BADAJOZ

exponiendo los fundamentos que existen para que dichas Autoridades, las Diputaciones Provinciales, las Juntas de Agricultura y la Consultiva de Caminos, emitan su dictámen, oponiéndose á la concesion del Ferrocarril de Zafra á Huelva que pretende Don Guillermo Sundheim.



HUELVA.

IMP. DE LASRA. VDA. DE GALVEZ É HIJOS.

*Com 11 de Junio de 1883*

Conclusiones son estas por nadie rebatidas con fundamento y que á la presente cuestion han de aplicarse oportunamente, segun se demostrará con datos y argumentos irrecusables en esta instancia.

Ahora bien: la Compañía Buitron posee desde hace diez años el Ferro-carril industrial de Buitron á la Ria de San Juan del Puerto. Hecho sin subvencion alguna del Estado, y con el sólo objeto de trasportar los productos de la Mina Buitron, su construccion fué sumamente económica. Via estrecha: pendientes fuertes: curvas de pequeño radio: el material de traccion y móvil, lo más reducido posible y del menor costo que pudo hacerse. Todo, en fin, teniendo en cuenta, que no siendo la mina Buitron tan importante como otras en las que esas obras de gran costo revisten el carácter de permanentes por los muchos años que pueden ser alimentadas: sino, que por el contrario, calculábase nó lejano el término de aquella mina y la consiguiente paralización de trasportes por el Ferro-carril; aconsejaba la indole del limitado negocio una prudente economía en la construccion de esa vía férrea.

Hecha pues, en tales condiciones, se promulga la Ley de 2 de Julio de 1870 en la que se consigna con derecho á subvencion, y en su artículo 11, la linea de *«Zafra por las Minas de Rio-tinto á Huelva, cuando se haya construido la seccion ó trozo de Mérida á Zafra en la línea de Mérida á Sevilla.»*

Desde el momento que se promulgó tal ley, vió la Compañía Buitron asegurado para su vía un porvenir en Extremadura, colocándose ya en muy distinta situacion.

Cualquiera que conozca el pais ó con la simple inspeccion del mapa de la Provincia por Coello, ó de la Carta Geográfico-minera por Tarin, comprende que, si la linea de Zafra á Huelva habia de cumplir la prescripcion legal de pasar por Rio-tinto, iria el trazado muy próximo á la linea de Buitron y confundiéndose precisamente con ella en largos trayectos: la topografia así lo exige y las poblaciones más importantes lo aconsejan.

Ante esta consideracion se propuso desde luego la Compañía Buitron presentar á la subasta, cuando llegara el caso marcado por la Ley, un proyecto ventajoso al Estado, cual era el de comprender la antigua concesion de «Buitron á la Ria de San Juan del Puerto» en la de «Zafra á Huelva» deduciendo del presupuesto de esta, para los efectos de la subvencion, el primitivo costo de aquella linea, ó de la misma subvencion lo que dejó de pagar á la Hacienda por la franquicia del material que durante la construccion introdujo la Compañía Buitron.

Y no era tan desacertado entónces ese propósito, puesto que despues se ha visto una disposicion legal que le es perfectamente aplicable en el caso 3.º, artículo 12 de la Ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

En virtud de cuanto queda expuesto, la Compañía de Buitron, amparada por la Ley de 2 de Julio de 1870, empezó á realizar reformas de importancia en su linea, mejorando sus pendientes, aumentando el radio de sus curvas, ensanchando trincheras y terraplenes, construyendo edificios para talleres ú otros usos, adquiriendo terrenos sobre la vía destinados al ensanche, y preparándose, en fin, para hacer más cómoda y segura su explotacion de presente y estar dispuesta, para cuando la ocasion llegase ensanchar su linea á las dimensiones que tienen en España las generales.

Con tales mejoras solicitó y obtuvo del Gobierno tambien en el año 1874 hacer servicio público de pasajeros, no porque reportase utilidades este servicio, que á lo sumo compensará los gastos que ocasiona, si nó para ir fomentando el movimiento en este pais y que al instalarse el Ferro-carril á Extremadura fueran más inmediatos sus resultados.

Pero aun no se detuvo en esto la Compañía Buitron.

Habiendo adquirido en el año 1871 otra mina á 25 kilómetros de Buitron; y teniendo que construir un tram-vía para trasportar los minerales á su Ferro-carril, llevó aquel á cabo del modo más económico posible en los 10 kilómetros agenos al trazado de Extremadura: baste decir que su vía es de 0,75 de ancho, la más estrecha para locomotoras que en España se conoce, y tiene curvas hasta de 50 metros de radio; pero en la parte que habia de comprender el trazado de Extremadura, cuando se realizase, ó sea desde Buitron á Zalamea, hizo en vez de Tramvia un Ferro-carril en tales condiciones, á que nunca se hubiera excedido no contando con el porvenir de Zafra á Huelva.

La zona expropiada en esos 15 kilómetros es la necesaria para una vía general: sus pendientes, ó no pasan del dos por ciento, ó si hay alguna que exceda está dispuesta para redu-

circa sin variar el trazado; el menor radio de sus curvas es 300 metros; y hasta las obras de fábrica se hallan dispuestas para soportar la vía ancha.

Ahora bien: la Compañía Buitron, aun no ha solicitado del Gobierno la concesion de Zafra á Huelva; pero téngase presente que segun la Ley de 2 de Julio de 1870, no podia esto tener lugar hasta que se abriese al público el trozo de Zafra á Mérida. La apertura de esta seccion no se ha verificado hasta Junio del corriente año, y notorias han sido las vicisitudes porque dicha línea ha pasado, que nadie podia predecir, ni aun aproximadamente, la fecha de su apertura.

En el mismo mes que se verificó esta, empezó sus estudios la Compañía Buitron, y á V. I. le consta esto oficialmente, y público es que cuatro brigadas de personal facultativo están desde entonces dedicadas á su estudio tratando de terminarlo en el más breve plazo posible para presentarlo al Excmo. Sr. Ministro de Fomento; pero que lo difícil del terreno y las demoras en tanteos para la eleccion del buen trazado escogido, han retrasado su conclusion.

Y el desembolso que ocasionan estos estudios, es un capitulo más que agregar á los gastos hechos garantidos por la ley de 2 de Julio de 1870; pues sabiendo que el Sr. Sundheim se habia anticipado á realizar su estudio, no se hubiera aventurado la Compañía Buitron al que está haciendo sin tener la seguridad de que el otro era inadmisibile con arreglo á la citada Ley de 2 de Julio.

Si la competencia entablada fuera legal por ambas partes: si el trazado del Sr. Sundheim pasara por Rio-Tinto, y por sus mejores condiciones facultativas, económicas y de conveniencia para el pais mereciese la preferencia; la Compañía Buitron, ni tendria derecho á formular la más pequeña queja, ni la formularia, por supuesto; pero no es creible: no puede admitirse ni aun en hipótesis que, prescindiendo de una Ley vigente se haga una concesion que ataca cuantiosos intereses invertidos con aquella garantía, ocasionando la completa ruina de una Sociedad tan respetable como cualquiera.

Si: la Compañía Buitron quedaria completamente arruinada y en un plazo poco lejano tendria probablemente que hacer entrega al Estado de su línea para que este á su vez la enagenase como hierro viejo, en la seguridad de que nadie podria admitirla á condicion de explotarla.

¿Qué tráfico seria el de la línea Buitron reducido á una miserable zona de 5 ó 6 kilómetros de latitud, cuando haya otra vía paralela, más larga que la de Buitron, y que por ser subvencionada puede y debe tener tarifas más reducidas? Aplicable es al caso presente la comparacion que con gran oportunidad hizo recientemente en las Cortes D. Venancio Gonzalez. Seria conceder un canal de riego tomando las aguas unos pasos mas arriba de otro canal hecho ya.

Y si tan graves y sensibles perjuicios se evitan con cumplir una Ley vigente que hay la obligacion de observar. ¿Presumirá nadie que aquella concesion se lleve á cabo en la forma solicitada? Nunca.

Aqui existen en competencia la Compañía Buitron y el Sr. Sundheim. La primera no tiene aventurado gasto alguno que para utilizarlo demande olvido de una ley vigente. Ha invertido, sí, cuantiosos intereses confiado en la observacion de aquella. El Sr. Sundheim, por el contrario, ha gastado, si bien muchísimo menos que la Compañía Buitron, en solo hacer un impremeditado estudio, desconociendo la citada ley; ó, lo que seria censurable en alto grado y que no puede presumirse, conociéndola y abrigando la punible esperanza de que se faltase á ella. No podemos resistir al deseo de copiar aqui dos breves periodos del mismo Sr. D. Venancio Gonzalez ya citado, por lo aplicable que es al caso presente. «Sres. Diputados, hay en los »países representativos un cierto número de leyes que siendo garantía de los intereses públicos á nadie se le ha ocurrido que puedan dejar de cumplirse por el Gobierno: las leyes de ferrocarriles, las de minas, las de aguas, las de desamortizacion, etc., son verdaderas leyes orgánicas en el orden económico, que hasta parecen formar parte de la integridad de la Constitución: los poderes que intervienen en su formacion contraen el compromiso moral de mantener su integridad; á ningun Ministro se le puede ofrecer mejor defensa contra los intereses pequeños y locales que el parapetarse detrás de esas leyes y exigir su estricto cumplimiento.» Y mas adelante dice: «Creo, pues, que ha llegado el tiempo de que el Gobierno todo, y especialmente los Sres. Ministros de Hacienda y de la Gobernacion piensen que ha llegado el mo-

»mento de no abandonar los intereses públicos; que es menester observar estrictamente las leyes generales, y que no estamos hoy en España en el caso de contentarnos con tener dos soldados tísicos en lugar de un soldado robusto; que á eso y no á otra cosa conduce el sistema de concurrencia en materia de ferro-carriles. El Sr. Ministro de Hacienda, que sabe cuál es el estado de nuestro crédito, el Sr. Ministro de la Gobernacion que sabe hasta qué punto están comprometidos en los ferro-carriles los intereses de las provincias y de los Municipios, ven sin embargo impasibles pasar delante de sí esos atentados contra la propiedad del Estado y contra los intereses creados á la sombra de la ley: parece increíble.»

Pero si el trazado legal, pasando por Rio-Tinto, debe ser el único que se conceda por la sola razon de que así lo prescribe la Ley, va á demostrar el firmante que es el único conveniente: el que más ventajas reportará al pais en general y á la provincia de Huelva en particular, probando así hasta donde anduvo desacertado el Sr. Sundheim al elegir trazado tan inverosímil.

Y no debe atribuirse á la casualidad que el trazado legal sea por todos conceptos preferible. Nó: se debe á que el trazado que la Ley de 2 de Julio previene, es hijo de un detenido estudio que presidió á la formacion de aquella Ley, despues de oir autorizadas opinioes é informes de gran valor prestados por corporaciones facultativas y administrativas antes de fijar aquella red, que por ser convenientísima para la Nacion se obligó esta á auxiliarla.

¿Cómo no han de ser preferibles las líneas mencionadas en la Ley de 2 de Julio, si pocas leyes habrán sido objeto de más meditada prevision? Baste decir que para clasificar y determinar los ferro-carriles que habian de constituir la red se promulgó otra ley en 13 de Abril de 1864 concediendo al Gobierno un crédito de dos millones de reales con el solo objeto de hacer las necesarias informaciones para designar los ferro-carriles que merecian formar la red y ser subvencionados. ¡Y tanto celo y tanta precaucion como garantia de acierto en tan grave asunto, quiere el Sr. Sundheim que sean desestimados!

Y hasta tal extremo son de interés las líneas que la red nacional forman, que si solicitasen una no comprendida en ella, como es la pretendida por el Sr. Sundheim; y su realizacion evitase, como en la ocasion presente evitaría, la construccion posterior de una comprendida en la red, nunca debiera concederse la otra, ni con subvencion ni sin ella hasta despues de realizar la que la red Nacional exige.

Porque los ferro-carriles son obras permanentes destinadas á muchas generaciones, y la mala eleccion de un trazado es acusacion que por siglos y siglos subsiste contra quien originó el mal.

Y como en el caso presente lleva la concesion del trazado extralegal, el triste corolario de la no realizacion del legal y conveniente, claro es que el mal estaba hecho y así subsistiría; porque aun no está nuestro pais, y menos la zona que nos ocupa para alimentar vias paralelas.

Para demostrar ahora las ventajas del trazado legal que la Compañía Buitron estudia, sobre el desacertado que D. Guillermo Sundheim pretende, será preciso establecer una comparacion entre ambos que revele las diferencias; y, al efecto, asignar á cada cual una zona de más ó menos latitud que se suponga beneficiada. El exponente no tiene dificultad en aceptar la comparacion, cualquiera que sean los limites de las zonas: en todo caso tiene la seguridad de que resaltarán las ventajas del trazado legal. Pero antes de fijar aquellas, conveniente será indicar el itinerario del estudio que hace la Compañía Buitron.

Desde Zafra por la Puebla de Sancho Perez y Medina de las Torres se dirige á Fuente de Cantos (cabeza de partido judicial) dejando Calzadilla 2 kilómetros á la izquierda. Despues, pasando á 4 kilómetros de Calera por Cabeza de la Vaca á Fuentes de Leon, último pueblo de Extremadura, que tiene á 5 kilómetros Segura de Leon y á 6 Arroyomolinos. De Fuentes va á Valdalarco aproximándose á Cañaverál é Hinojales, siguiendo á Fuenteheridos, Los Marines y Aracena y dejando Galaroza 3 kilómetros á Poniente, Jabugo 5, El Castaño 3, Santa Ana la Real 5, Alajar 4, Linares 1 y Cortelazor 3 á Levante.

Desde Aracena (la cabeza del partido judicial más extenso y poblado de la provincia de Huelva) se dirige á La Granada, quedando Corteconcepcion 4 kilómetros á Levante, Puertomoral 5, Higuera de Aracena otros 5 y Campofrio 4 á Poniente, dirigiéndose despues á las Minas de Rio-Tinto y de allí por Zalamea la Real á Valverde del Camino (cabeza de partido

judicial. Desde Valverde por último va á Huelva por Trigueros y San Juan del Puerto dejando Bas á 2 kilómetros y Moguer á 6.

Volviendo ahora á la zona que á cada trazado debe asignarse, hay que tener en cuenta que el presentado por el Sr. Sundheim se separa del trazado legal que la Compañía Buitron estudia, una distancia media de 16 kilómetros, pues en Rio-Tinto, que es donde más distan existe un espacio intermedio de 23, y en Cumbres se reúnen hasta quedar á 6 uno de otro.

Cree, por lo tanto, razonable el exponente, que dividiendo por mitad entre ambos trazados el espacio que los separa, y agregando á cada cual 8 kilómetros del lado opuesto, ó sea la mitad de la zona intermedia, puede hacerse la comparacion con acierto y el resultado será indiscutible; incluyendo naturalmente en ambos trazados poblaciones que, como la Puebla de Sancho Perez, Medina de las Torres, Jabugo y Santa Ana la Real, equidistan de los dos, y excluyendo á Zafra y Huelva, origen y término de la línea, que por ser comunes á los dos no deben en la comparacion figurar.

Antes de hacer esta, debe eliminarse una circunstancia que los adictos del Sr. Sundheim exageran: que para el exponente y cualquier persona que conozca el país no es verídica; y que en la suposicion de serlo no debe estimarse. Tal es decir que el trazado propuesto por aquel Sr. recorre una zona minera de mayor importancia que la que puede comprender el legal.

Desde luego ha llamado la atencion de todas las personas conocedoras de la comarca una multitud de registros de minas que en los «Boletines Oficiales» están apareciendo desde que empezaron los estudios del Sr. Sundheim; registros pedidos en las inmediaciones de su trazado. Y como están muchos de ellos en sitios donde no existen indicios de formacion metalífera que merezca la pena de ser explotada, presumen algunos, y así lo hemos oido con repeticion, que su solo objeto ha sido exagerar la importancia de la zona minera, sin que el exponente lo afirme ni niegue.

Pero de cualquier modo; ni criaderos metalíferos de tan problemático interés; ni los que se hallen en explotacion, sea poca ó mucha su importancia, deben figurar para nada en la eleccion de trazado. Y la razon es obvia.

La duracion de una mina comparada con la que á un ferro-carril general puede suponérsele, es por demás efímera. Los adelantos industriales se suceden en esta época con extraordinaria rapidez, y los productos que ayer vimos en gran estimacion, son hoy postergados por otros de mejores resultados ó más económicos; y de ahí las crisis sucesivas que diariamente vemos en los mercados de minerales.

En la provincia de Huelva hay un ejemplo bien elocuente de ello.

El manganeso era buscado con avidez hace pocos años y multitud de minas se explotaban constituyendo una gran riqueza en la provincia. Se descubre un sistema para revivificarlo devolviendosele sus primitivas cualidades y poniéndolo sucesivamente en situacion de dedicarlo á obtener la clorina. Hace cinco años que las minas de manganeso empezaron á parar hasta casi extinguirse ese negocio, pues se reducía su exportacion á exiguas cantidades para reponer pequeñas pérdidas del tratamiento.

Pero hace pocos meses empiezan á demandar manganeso de nuevo; nó para dedicarlo á obtener la clorina, porque el procedimiento de revivificacion subsiste; sino para emplearlo en la produccion del acero que, segun afirman, lo mejora. Y existe la particularidad, que solicitan hoy los manganesos desechados antes por su escasa ley y que por regla general eran más ricos en hierro, cualidades que hoy apetecen.

¿Y qué hubiera pasado si ante la enorme exportacion de manganesos en los años 1872 y anteriores se hubiese hecho un ferro-carril para conducirlos? Que hubiera arrastrado una vida lánguida por falta de trasportes. Mejor dicho, hubiese muerto por no haber Compañía que lo explotase.

La mina que por su entidad lo merezca, construirá, como vemos diariamente, vias que afluyan á las generales; y es un absurdo que estas vayan á buscar las minas huyendo de las poblaciones cuya existencia debemos reputar permanente, no pudiendo, por lo tanto, estimarse la zona minera, y menos con perjuicio de los pueblos; pero el derecho del trazado legal es tan evidente, que ni aun en esa circunstancia le supera el del Sr. Sundheim.

Las minas en explotacion que comprende la zona de aquel, son: La Zarza, Cueva

de la Mora, San Telmo, Carpio y Poyatos: total, 5.

Las comprendidas en el trazado legal, son: Buitron, El Tinto, Poderosa Chaparrita y Peña de Hierro: otras 5. Sin incluir, por supuesto, á las célebres minas de Riotinto, que á un ferro-carril de Extremadura, le darian, sin género alguno de duda, muchos trasportes; no ya por ser un centro consumidor de gran talla en carnes, cereales, etc., sino que necesariamente vendrian las fosforitas de Cáceres á buscar el azufre en ellas y los carbones del centro de España su consumo. Para nada se mencionan los criaderos ferro-cobrizos no evidenciados aún más que por sus afloramientos; porque el exponente se propone usar solo de argumentos incontestables; pero si hubieran de apreciarse en algo, menos sufriria la comparacion en este punto con el trazado del Sr. Sundheim, y no es extraño que así pase, puesto que siendo Riotinto el núcleo de la gran formacion de piritas de esta comarca, natural es que en sus inmediaciones abunden más los criaderos de esta especie.

Respecto á manganesos, dejan de apreciarse en esta comparacion, porque aún no está hoy asegurada su importancia; pero en el mapa minero de la provincia puede verse que, si pródiga ha sido la natraleza en la zona de un trazado, no lo fué menos en la del otro.

Al establecer ahora la comparacion entre las poblaciones, habitantes, industria y riqueza que cada trazado beneficia, preferible será, para juzgar mejor, presentar estos datos en forma de estado, advirtiendo que no se mencionan los lugares ó aldeas porque van comprendidos en las villas á que pertenecen.

## TRAZADO QUE SOLICITA D. GUILLERMO SUNDHEIM.

PUEBLOS comprendidos en la zona del trazado del Sr. Sundheim.		Número de habitantes según el último censo.	Riqueza rústica, urbana y pecua- ria imponible, — PESETAS.	Contribucion industrial y de comercio. — PESETAS.
Provincia de Badajoz.	Puebla de Sancho Perez. . . . . *	2.295	114.571	640
	Medina de las Torres. . . . . *	3.012	179.812	3.384
	Atalaya . . . . .	546	35.759	195
	Valverde de Burguillos . . . . .	934	34.859	239
	Valencia de Ventoso. . . . . *	3.884	165.437	2.043
	Bodonal . . . . .	2.053	90.000	1.912
	Fregenal. . . . . *	7.707	391.207	7.192
	Higuera la Real . . . . .	5.586	202.799	5.055
	Cumbres Mayores . . . . .	2.904	81.153	1.794
	Cumbres de Enmedio . . . . .	134	14.530	»
	Cumbres de San Bartolomé . . . *	1.313	73.054	798
	La Nava . . . . . *	424	34.918	573
Provincia de Huelva.	Jabugo . . . . .	2.230	67.591	1.594
	Santa Ana . . . . .	1.103	22.281	489
	Cortegana . . . . . *	4.743	132.429	1.101
	Almonaster . . . . .	2.948	60.003	1.026
	El Cerro . . . . .	3.786	142.560	1.113
	Calañas . . . . .	3.243	96.493	2.967
	Villanueva de las Cruces . . . .	375	14.583	254
	Gibraleon. . . . . *	4.308	483.754	963
	Aljaraque . . . . .	1.037	31.787	1.107
	<b>Total de pueblos 2o con</b>	<b>54.565</b>	<b>2.469.580</b>	<b>34.439</b>

## TRAZADO LEGAL QUE ESTUDIA LA COMPAÑIA BUITRON.

PUEBLOS comprendidos en la zona del trazado legal que estudia la Compañia Buitron.		Número de habitantes segun el últi- mo censo	Riqueza rústica. urbana y pecua- ria imponible. — PESETAS.	Contribucion industrial y de comercio. — PESETAS.
Provincia de Badajoz.	Puebla de Sancho Perez . . . . . *	2.295	114 571	640
	Medina de las Torres . . . . . *	3.012	179 812	3,384
	Calzadilla . . . . .	1.179	65 326	543
	Fuente de Cantos . . . . . *	7.066	297,374	7.874
	Calera de Leon. . . . .	2.313	77.240	845
	Cabeza de la Vaca. . . . . *	2.591	67.652	900
	Segura de Leon . . . . .	3.401	153.849	2.207
	Fuentes de Leon . . . . . *	3.675	117.399	1.597
	Arroyomolinos. . . . .	1.659	42 4 7	718
	Cañaveral . . . . .	632	35 126	68
	Hincales. . . . .	745	35.303	343
	Valdelarco . . . . . *	910	26.429	220
	Galaroza . . . . .	2.394	58.284	3.022
	Jabugo. . . . .	2.230	67.591	1.594
	Santa Ana . . . . .	1.103	22.281	489
	Provincia de Huelva.	Castaño . . . . .	1.295	35.644
Cortelazor . . . . .		793	25.278	308
Fuenteheridos . . . . . *		1.299	44 857	464
Alajar . . . . .		2.280	12.619	707
Los Marines . . . . . *		571	25.478	191
Linares. . . . . *		928	26.722	854
Aracena . . . . . *		5.718	207.476	2.976
Corteconcepcion . . . . .		1.168	49.292	1.230
Puertomoral . . . . .		298	30.279	253
Higuera de Aracena. . . . .		2.035	50.001	2.085
La Granada . . . . . *		603	29,164	114
Campofrío . . . . .		1.038	29.644	408
Río-Tinto (minas) . . . . . *		4.957	23.098	8.556
Zalameu la Real . . . . . *		7.753	187.757	3.905
Berrocal . . . . .		783	19.035	93
Valverde del Camino . . . . . *		7.014	185.830	11.903
Beas. . . . .	1.813	189 622	2.405	
Trigueros. . . . . *	4.924	406 020	10.199	
San Juan del Puerto. . . . . *	3.383	199.730	505	
Moguer . . . . .	8.287	296.100	13.596	
Palos. . . . .	1.222	25 500	657	
<b>Total de pueblos 36 con</b>		<b>93.337</b>	<b>3 499.870</b>	<b>85.912</b>

Si la comparacion se estableciera solo entre los pueblos que se hallan en el mismo trazado los cuales se designan en los anteriores estados por un asterisco: y se prescinde de toda zona, resultará que el del Sr. Sundheim toca en 8 pueblos con 27.686 habitantes, 1.575.182 pesetas de riqueza imponible y 16.694 de contribucion industrial; cuando el legal tocaria en 16 pueblos con 56.700 habitantes, una riqueza imponible de 2.139.339 pesetas y una contribucion industrial de 54.282.

De los datos anteriormente expuestos se deduce, que no puede resistir el proyecto del señor Sundheim la comparacion sin ser condenado en absoluto.

Y es tan notable la diferencia, que si el trazado legal fuese mucho más caro (que no lo es) y su recorrido bastante mayor (que tampoco lo será) son tales sus ventajas que aún en aquel supuesto merecia atenderse con preferencia al del Sr. Sundheim.

Demostrada esta afirmacion, queda contestado un aserto que con más pasion que raciocinio aducen los escasos defensores del Sr. Sundheim asegurando que si bien es verdad que aquel trazado recorre 80 kilómetros por lo más despoblado de la provincia, sin tocar en pueblo alguno, es el camino más corto, más barato y linea directa á Extremadura.

Y al afirmar el exponente que el recorrido del trazado legal no será bastante más largo, lo hace en la inteligencia de que no deben estimarse 6 ú 8 kilómetros que á lo sumo pueda exceder en un recorrido de 190; y si el exceso de 6 ú 8 kilómetros lleva la linea por centros de poblacion más importantes, con menos motivo debe tenerse en cuenta.

Una autoridad en la materia, el Excmo. Sr. Ministro de Fomento, ha dicho recientemente al discutir los ferro-carriles del Noroeste, refiriéndose á las lineas directas, «que la única establecida hasta el dia no ha dado beneficio alguno, ni en condiciones económicas ni en el tiempo empleado para los trasportes. Los Ministerios de Fomento, Gobernacion y Estado estudian hace más de seis meses en qué consiste que habiéndose suprimido cerca de cien kilómetros en la distancia de Madrid á Portugal por la construccion de la linea directa, se tarda hoy tanto como se tardaba ántes, y cuesta lo mismo; sin que hasta hoy hayamos conseguido que desaparezcan estas dos anomalías. Vea el Sr. Alonso Pesquera y vea la Cámara como hay cosas que parecen muy buenas y muy fáciles en teoria, pero llega la práctica y destruye todos los cálculos.» Y más adelante decia el mismo Sr. Ministro: «Yo no soy partidario de las lineas de atajo, como las llama el Sr. Gonzalez; yo creo que hay error en conceder estas lineas, y la prueba es que no traigo proyectos de ley de concesiones de esa especie; no tiene por tanto razon el Sr. Gonzalez para decir que yo soy partidario de ese género de concesiones.» Y es esto muy natural: los trasportes entre los extremos de una linea son los menos; los intermedios son los más; y cinco kilómetros que tengan que recorrer las mercancías á lomo ó por carretera representan de costo para el interesado 20 ó 30 por via férrea. Además: á las mercancías que recorren toda la linea, les conceden por lo regular las empresas una rebaja que no alcanzan las intermedias, resultando al final del viaje que en proporcion al recorrido salen más ventajosas las primeras compensando con exceso algunos kilómetros de rodeo.

Ha dicho pues muy bien el Sr. Ministro de Fomento que no está por las lineas directas; pero en el caso presente la diferencia de longitud es tan poca, que no puede concederse el titulo de linea directa á un trazado más que á otro; y aunque no fuera así, tenemos la autorizada opinion del Ministro, en contra de las lineas que por ser directas abandonan la comarca que debian favorecer.

Fijando ahora la atencion en los medios de trasportes que existen hoy en la Provincia de Huelva y en la parte afectada de la de Badajoz, se observará que no hay un pueblo que deje de estar relacionado directamente con el trazado legal; y en la mayoría de los casos á bastante menor distancia de él que del otro.

Y es natural que así suceda. Si el plan general de carreteras está subordinado á la red nacional de ferro-carriles y en esta se halla incluido el de Zafra á Huelva *pasando por Rio-Tinto*; ¿es una maravilla que la mayor parte de las carreteras construidas, proyectadas ó en construccion afluyan á la linea legal y tengan los puntos de empalme sobre el mismo trazado? — Así es, que Aracena, Rio-Tinto, Zalamea, Valverde y San Juan del Puerto; pueblos todos sobre el trazado que la Compañía Buitron estudia, es donde concurren la mayor parte de las carreteras que forman el plan general y el provincial.

Otra circunstancia que tambien ha sido objeto de censura por parte de las personas que sin datos bastante emiten una opinion, es que desde Trigueros debió ir el trazado que la Compañía Buitron estudia, directamente á Huelva y no por San Juan del Puerto.

Primeramente, no es posible la linea recta que desean, por atravesarse las montañas de la Cinta que obligan á formar un ángulo obtuso igual, con corta diferencia, al que se forma por San Juan del Puerto. Ya ha sido estudiado y solo acorta en uno los 19 kilómetros que hay.

De irse directamente de Trigueros á Huelva en cuyo trayecto no hay poblacion alguna, se dejaría de tocar en San Juan del Puerto, resultando además que todas las mercancías de, ó para Extremadura, procedentes ó destinadas á los muchos é importantes pueblos del Condado de Niebla y los próximos al Ferro-carril de Huelva á Sevilla ó á la Carretera de Alcalá á San Juan del Puerto, se les obligaría á ir á Huelva con 13 kilómetros más de recorrido y los correspondientes despues al retroceso, cuando de otro modo pueden tomar en San Juan el tren de Zafra.

No hay, pues, razon alguna que aconseje dejar de acercarse á dicho punto; y por el contrario, hay muchas razones que impulsan á tocar en el.

Se ha dicho tambien que la prescripcion de pasar por Rio-Tinto no tiene razon de ser desde que la Compañía explotadora de aquellas Minas ha construido un ferro-carril industrial de via estrecha con el carácter de privado para trasportar sus minerales al puerto.

Este servicio figuró en la elección oficial de trazado de un modo muy secundario. Su primordial objeto para el obligado paso por Rio-Tinto, fué sin duda alguna la pobladisima zona que recorria, primero, y despues no solo el transporte de minerales á Huelva, sino la traida de fosforitas y carbones de Extremadura y Belmez á ese centro metalúrgico, que permitiesen cambiar el nocivo sistema de beneficio que se sigue por otro que no matase á la agricultura como sucede hoy. Personas muy competentes se expresaron entonces en tal sentido, y en periódicos científicos lo publicaron así.

Resta solo al exponente hacer alguna observacion en lo referente á la explotacion futura de ambos trazados.

El del Sr. Sundheim sigue desde Huelva las márgenes del Odiel hasta su confluencia con el rio Oraque, donde deja aquel para tomar el curso de este, siguiendo despues por el de la rivera Tamujoso y luego el de Olivargas. Continúa por este hasta su origen donde cruza entre Cortegana y Almonaster la divisoria con el Guadiana, para seguir todo el curso de Rio-Caliente y despues el de Rio-Frio hasta su nacimiento, en donde deja ya las corrientes de aguas para ir cortando divisorias de orden inferior hasta Zafra. Es decir, que las tres cuartas partes de su recorrido vá por márgenes de rios y riberas más ó ménos caudalosos pero casi todos accidentados.

El trazado que la Compañía Buitron estudia, sale desde Huelva por la orilla derecha de la ria de San Juan del Puerto, en donde se separa para seguir con escasas variaciones la divisoria de los rios Tinto y Odiel, hasta cruzar este último cerca de su origen junto á Aracena. Allí gana la divisoria de Guadalquivir y Guadiana, sin dejarla ó separándose muy poco de ella hasta Zafra. Resulta, pues, que casi todo su recorrido va por divisorias, circunstancia que indudablemente se tuvo en cuenta tambien al imponer el obligado paso por Rio-Tinto.

Teniendo, pues, como tiene el Sr. Sundheim muchas pendientes al 2 por 100 porque el accidentado y en parte violento curso de las corrientes que sigue no le ha permitido rasantes uniformes de menor inclinacion; y teniendo que subordinar por lo tanto la magnitud de los trenes á diversas rampas de 2 por 100 que repartidas en el trayecto hay, no podrá decir que al seguir el curso de las aguas, obtiene economia en la traccion, puesto que en el trazado legal, las pendientes máximas, son tambien al 2 por 100 y se hallará en igual caso.

Peró ¿podrá ofrecer el trazado del Sr. Sundheim las mismas condiciones de seguridad que el otro en la explotacion? ¿Y podrá hacerse con igual economia la conservacion de un ferro-carril, inmediato á grandes corrientes de agua, que el que circula por las divisorias?

Circunstancias son estas que en nada ha tenido presentes el Sr. Sundheim, cual si le importara poco el porvenir, realizado que sea el negocio actual.

Conoce el exponente cuan extenso ha sido al aducir las atendibles razones opuestas á la concesion del Sr. Sundheim: la importancia del asunto y lo irremediable del mal si aquel llegara á concederse, justifican esta latitud; y por último:

á V. I. que apreciando cuanto queda expuesto, se sirva hacer presente en su autorizado dictámen, cuán inconveniente y perjudicial seria conceder, con subvencion ó sin ella, un ferro-carril que, no llenando las cualidades exigidas por la Ley, carece hasta de las rudimentarias que en toda linea se observan y que imposibilita la construccion del que forma parte de la red Nacional y llena las ventajas que en semejantes vias deben estimarse; y que por lo tanto

SUPPLICO

sea devuelto su proyecto al Sr. Sundheim para modificarlo, en armonía con la prescripción legal exigida por la Ley de 2 de Julio de 1870, y con las necesidades de la comarca que está llamado á beneficiar.

Otro sí

SUPLIÇO á V. I. que debiendo el exponente hacer igual ruego á las demás Corporaciones llamadas á dictaminar, y al Excmo. Sr. Ministro de Fomento que por último debe resolver, tenga á bien disponer se una esta instancia al expediente para conocimiento de aquellos.

Es justicia que no duda merecer de la conocida rectitud de V. I.

Valverde del Camino 9 de Diciembre de 1879.



