

(Madrid 10 de Mayo de 1901)

Finalmente, las carteras de ambos establecimientos de crédito se refundirán en una, siempre que sus valores sean de satisfacción, á juicio de las respectivas Comisiones que han estipulado las indicadas bases.

Puede, pues, considerarse como un hecho la expresada fusión, por cuanto los accionistas de ambas entidades han formulado un voto expreso de gracias á favor de las Comisiones que la pactaron, y la opinión de los hombres de negocios es altamente favorable y espera de ella grandes beneficios.

Compañía Arrendataria de Tabacos.

En cumplimiento de una Real orden dictada por el Ministro de Hacienda, aprobando la propuesta formulada por la Compañía Arrendataria de Tabacos respecto de los premios de expendición de tabacos y timbres, continuarán los expendedores percibiendo el mismo premio de 3 por 100 que hasta aquí, y además en su caso, las indemnizaciones que se les tiene señaladas, por las ventas de tabacos, y á partir del 1.º de Mayo, el 2 por 100 por los timbres de comunicaciones y el 1 por 100 por los demás efectos, excepción hecha de los de Madrid y Barcelona (capitales) que percibirán el 2 por 100 por los timbres de comunicaciones y el medio por 100 por los demás efectos.

El día 28 del pasado mes, según estaba anunciado, se celebró en el Banco de España la segunda reunión de la Junta de accionistas de la Compañía de Tabacos, en la que se han aprobado por unanimidad la Memoria, balances y cuentas presentadas por el Consejo de administración.

La Junta acordó, también por unanimidad, un voto de gracias en favor del Consejo, del Presidente señor Marqués de Aldama, del Sr. Cárdenas, que hasta hace poco presidió el Consejo, y del Director gerente, á todos los cuales dedicaron frases de elogio varios señores accionistas; que conste en acta el sentimiento de la Junta por la muerte del Consejero D. Ricardo de la Huerta y Romillo, de quien asimismo hicieron cumplido elogio los señores Presidente, Ciudad, Subgobernador del Banco de España, Ramos Calderón y Baselga; y autorizar al Consejo para donar á la Caja de ahorros de la Compañía hasta 50.000 pesetas, ó igual cantidad á las de auxilios creadas para los obreros de las fábricas, cajas estas últimas que han de empezar á funcionar en breve.

Por aclamación quedaron reelegidos Consejeros numerarios los Sres. Suárez Guanes, Marqués de Luque y Sáinz (don Ramón), y para substituir al Sr. Huerta, se eligió, también por aclamación, al Sr. López Doriga (D. Joaquín).

Se suplica á los señores suscriptores que tengan recibos pendientes de abono en esta Administración, se sirvan satisfacer sus descubiertos á la mayor brevedad posible, para normalizar la buena marcha del periódico.

Ferrocarriles

El Ferrocarril de Madrid á Arganda.

Si fuéramos á guiarnos por las teorías que los diarios políticos exponen continuamente, resultaría cierto que el que hizo la ley hizo la trampa, y los intereses del país que paga estarían atendidos con la misma oportunidad con que el movimiento de las veletas atiende á la conservación de la salud de las personas: según el viento que sopla; pero como nosotros nos hallamos, por fortuna, muy lejos de las luchas que se ventilan en el palenque de la política, pues sólo atentos á cuanto pueda tender al mejor desenvolvimiento y desarrollo de los intereses del país, exponemos franca y lealmente nuestra opinión en aquellos asuntos que más directamente afectan á este punto de mira, analizándolos desde más elevado nivel, vamos á decir cuatro palabras no más acerca de lo que actualmente ocurre con el ferrocarril de Arganda.

Años ha, en 1881 y 1884, se otorgó la concesión de un ferrocarril de Madrid á Vaciámadrid, y de este punto á Arganda del Rey; y como la entidad concesionaria no diera exacto cumplimiento á las condiciones estipuladas y fuera declarada en quiebra por Real orden de 7 de Abril de 1893, el Gobierno, con muy buen acuerdo, declaró caducada de derecho la concesión, se incautó de la línea y nombró al efecto un Consejo de incautación que ha venido administrándola con sujeción estricta á las prescripciones legales, cuya administración ofrece los siguientes resultados, á contar desde el año de la incautación:

	PRODUCTOS		GASTOS	
	Por kilómetro	Totales.	Por kilómetro	Totales.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
1893....	4.995	139.853	5.135	143.780
1894....	5.857	163.985	5.719	160.145
1899....	7.070	197.969	5.746	160.901

De estos datos, de cuya autenticidad no puede dudarse, por cuanto son de origen oficial, aparece que desde el momento en que el Estado se incautó de la línea, sus productos se aumentaron en 2.075 pesetas por kilómetro, y los gastos en 611 pesetas por igual unidad, datos que comprenden el período de los trabajos llevados á cabo para realizar la tasación de la línea y otros detalles cuya terminación parecía no llegar nunca, y que servían como indispensables para la terminación del asunto, que fué la Real orden de 19 de Abril próximo pasado, en que se dispone sacar á subasta la concesión de

(Véase)

esta línea por el tipo de tasación, que es el de 1.471.554 pesetas, ó sea á razón de 52.555 por kilómetro próximamente; mas como las reparaciones necesarias para que la vía pueda funcionar representan un gasto que no bajará de 500.000 pesetas, resulta que el adjudicatario tendrá que invertir para primer establecimiento una cantidad que fluctuará alrededor de 2.000.000 de pesetas, por cuanto si adquiere la concesión por el tipo anunciado, le costará 1.471.554 pesetas, y 500.000 el ponerla en aptitud de tráfico, si bien puede aumentar los productos hasta 200.000 pesetas anuales, y aun tal vez más, si logra limitar los gastos á 150.000, para lo cual basta sencillamente con llevar una buena administración.

Tal es el estado del asunto, que no puede ser más sencillo ni más claro, y, sin embargo, ha levantado tal polvareda entre periódicos de oposición tan importantes como *El Imparcial* y *El Español*, que nos obliga á intervenir desde nuestro puesto, no en defensa del Gobierno, que, aparte de no necesitarla su conducta, de poco podría valerle nuestro humilde concurso, sino en defensa de la razón que á nuestro juicio ha presidido al dictar la Real orden de 19 de Abril.

Porque es indudable que antes de todo está el interés público, y por consiguiente no debe posponerse, ni á mezquinas cuestiones de partido, ni á miserables resentimientos personales; y como con la paralización del servicio los pueblos interesados se perjudican notablemente en sus intereses, urge dar una pronta solución, y ninguna más rápida que el plazo marcado para la subasta, porque dentro de él hay tiempo más que suficiente para que puedan estudiar el negocio aquellos que en la licitación quieran interesarse, y para que los acreedores contra la Compañía puedan concertarse y resolver lo que les conviene, y si encuentran perjudicial á sus intereses esta resolución, pueden hacer uso del derecho que les asista.

Y como si para determinados periódicos fuera más importante que cuanto afecta al público interés el hacer arma de oposición cualquier asunto, la emprenden con el señor Ministro de Obras públicas por haber fijado el plazo de quince días para la celebración de la subasta en que ha de adjudicarse la línea de Arganda, y, como es natural, tan débil base han ido á adoptar como fundamento de sus censuras, que, por lo menos *El Español*, no ha hecho otra cosa que llenar cuartillas sin demostrar de una manera evidente que el Ministro se ha excedido de sus atribuciones al señalar el indicado plazo, ni que éste sea excesivamente corto, sino que ha querido dar á entender que existe relación entre el plazo expresado y el propósito que atribuye á una Sociedad belga de adquirir los títulos de esta Empresa; sin tener en cuenta que la Real orden que hemos citado manifiesta que si el adjudicatario fuese algún acreedor de la Compañía, tiene que garantizar, por medio de la constitución de un depósito en metálico, el pago de los créditos que figuran á favor de la Hacienda por impuestos, gastos de Administración, etc., y hubiera sido, por consiguiente, más ventajoso á la Sociedad belga obtener la adjudicación sin haber adquirido los títulos, en cuyo caso no tendría aquella obligación.

Cita como infringidos los artículos 14 de la Ley

general de ferrocarriles y sus concordantes del respectivo Reglamento dictado para su ejecución, sin atender que se refieren á las concesiones que se otorgan con subvención del Estado, lo que no ocurre en este caso, y por tanto, deja de ser pertinente la cita; invoca el informe emitido en el asunto por el Consejo de Estado en virtud de consulta formulada por el Sr. Gasset cuando estaba al frente de dicho Ministerio, en el que se consigna que el término por el que ha de anunciarse la primera subasta será el de seis meses, á contar desde que se hizo la tasación del camino, y *si en este caso hubiese transcurrido dicho plazo*, deberá anunciarse inmediatamente sin más demora. La tasación se aprobó hace quince meses: el Sr. Gasset se conformó con aquel dictamen, y porque el actual Ministro cumple con la última parte del dictamen, aunque reconoce *El Español* que es potestativo en él señalar un término prudencial para la licitación, se le antoja que ha abusado de este derecho; y por último, creyendo aducir un argumento decisivo, termina la serie de artículos publicados en este sentido tomando de *El Imparcial* el texto de una ley, dictada diez años antes que la de ferrocarriles, con la que se halla en manifiesta contradicción, por lo cual se formuló la consulta al Consejo de Estado.

Si tanta fuerza tiene este argumento, ¿por qué lo invocan ahora y por qué el Sr. Gasset no tuvo en cuenta la cita que hoy hace *El Imparcial* y resolvió de plano?

El texto legal es el mismo que cuando el señor Gasset desempeñaba la cartera de Obras públicas, y entonces, por lo visto, no debía tenerse en cuenta, por cuanto, lejos de seguirlo, optó por formular la consulta al Consejo de Estado y se conformó con el dictamen de este alto Cuerpo, aunque no lo puso en práctica.

¿Por qué, pues, lo que él creyó que no debía hacerse, estima hoy necesario y justo que se haga por el actual Ministro?

El Norte y sus obligacionistas.

En el número correspondiente al 25 de Abril próximo pasado, al dar la noticia de que por edicto del Juzgado del distrito de la Inclusa, de esta corte, fecha 6 de dicho mes, se invita á los tenedores de obligaciones de la Compañía de los ferrocarriles del Norte de España á que dentro del plazo de tres meses hagan constar su adhesión ú oposición al convenio aprobado en Junta general, celebrada en Mayo último por los accionistas de dicha Compañía, anticipábamos la idea de que á partir del cupón de Octubre venidero se podía considerar como hecho real y positivo el convenio expresado.

Hoy, ampliando aquella noticia, vamos á limitarnos única y exclusivamente á consignar las razones que nos sirvieron de fundamento á aquella idea, lo cual podremos hacer en breves líneas con la sola enunciación de los antecedentes de asunto tan importante que ha ocasionado una gestión tan laboriosa y larga, que hacía esperar con ansia verdadera una solución.

La historia de este convenio está reducida á lo siguiente: En 1899, la Compañía del Norte presen-

8 Septiembre 1901.

go no se llegaba. Se ha llegado también, y testimonio de lo que podrá ser aquella provincia en yacimientos metalíferos es ya el ferrocarril mencionado, de la *Compañía del ferrocarril y Minas de Villadrid*. Arranca en este punto, de la provincia en Lugo, muy inmediato ya á la provincia de Oviedo. En Villadrid tiene adquirida la Sociedad 161 hectáreas, las que se considera que contienen como mínimo dos y medio millones de toneladas de mineral de hierro. Aparte de estas minas existen otras muy cerca de la línea, á la que afluirán sus productos por medio de cables, vías Decauville, etc. En Villamea, al lado mismo de Villadrid, se propone explotar un importante grupo de minas una Sociedad recientemente fundada en Bilbao; y desde el punto de producción al kilómetro 30 del nuevo ferrocarril, habrá escasamente cuatro kilómetros.

El ferrocarril mencionado no es un proyecto á realizar, puesto que se está construyendo activamente. Desde Villadrid hasta San Tirso de Abres los trabajos están muy adelantados, y en rigor puede decirse que á partir del arranque de la línea se trabaja en una extensión de 23 kilómetros, de los cuales algunos quedarán terminados por todo el año, no siendo ya después tanto lo que faltará, seis u ocho kilómetros para llegar hasta el cargadero que se construirá en Puerto Estrecho (Ribadeo), al cual afluirán asimismo los minerales que existen á lo largo del monte Oscos, que se extienden desde la vega de Ribadeo y que están supuestos en varios millones de toneladas. Al reunir la Sociedad á sus accionistas para darles cuenta de la marcha del negocio durante el primer año de ejercicio, ha hecho concebir las esperanzas de que en el verano del año 1902 podrá abrirse toda la línea á la explotación. Bien se desprende, por lo que hemos consignado, que el ferrocarril en cuestión será de grande movimiento.

LAS LINEAS DE ARGANDA Y DEL TAJUÑA.

Es conocido el f. c. de Madrid á Arganda, del que estaba incautado el Estado, y últimamente lo adjudicó á la *Société d'études de chemins de fer et d'entreprises industrielles et commerciales en Espagne*. Es sabido que últimamente se ha abierto la Sección de Arganda á Morata de Tajuña, cuya línea de Arganda á Colmenar de Oreja es de la Compañía del ferrocarril del Tajuña. Pues bien: esta Compañía anuncia junta extraordinaria de accionistas para el 21 de Septiembre, en la que se pondrá:

- 1.º Aumento del capital hasta 3.000.000 de ptas., representado por 6.000 acciones de 500 ptas. cada una, que serán emitidas al tipo de 30 por 100.
- 2.º Autorizar al Consejo para emitir hasta 5.000.000 ptas. en obligaciones hipotecarias de 500 ptas. cada una al tipo de 90 0/0 ó más, con interés de 5 0/0 anual, y amortizables dentro del periodo de la concesión del ferrocarril.
- 3.º Autorizar igualmente al Consejo para ven-

El ferrocarril del Tajuña.

Se ha celebrado junta general de accionistas, convocada para el 23 del corriente para tratar de los asuntos siguientes:

1.º Autorizar el aumento á 3 millones de pesetas del capital social en acciones de 500, pero emitidas á 30 por 100, ó sea á 150 pesetas efectivas.

2.º Autorizar asimismo para emitir obligaciones hipotecarias al tipo de 90 por 100 hasta la suma de 5 millones de pesetas.

Estos dos asuntos son los principales de que trataron en la junta celebrada el 23 del corriente, en la cual se ha acordado la fusión con la Compañía del Tajuña de la de Madrid Arganda; se dice, pero no se afirma, que se han aprobado por los accionistas reunidos las proposiciones del Consejo para aumentar el capital en acciones y obligaciones, y se ha nombrado un Consejo de administración, representado por los señores siguientes:

Don Francisco Lastres, Abogado y Senador; don Fernando López de Rivadeneyra; Mr. Sivet y Mr. Beckman, residentes en Bélgica, y un tal señor Masa.

Nosotros creemos que este negocio no responderá á los resultados que sus iniciadores se prometen, pues á parte la cuenca pobre que atraviesa, á sus iniciadores les falta empuje para emprender la prolongación definitiva de la línea que pueda recoger los transportes de otras líneas.

Por si la junta ha aprobado el aumento del capital y éste se emite en España, creemos un deber nuestro llamar la atención sobre las condiciones que se emite, el mal negocio que es este ferrocarril, pues estamos convencidos que aun emitidas á 30 por 100 las acciones, perderán el capital aquellos que las suscriban.

Es un negocio ruinoso, y lo es mucho más por no contar con personas entendidas en negocios de ferrocarriles.

Dice que aumenta en 3 millones nominales de pesetas el capital de acciones, en 6.000 de 500 pero emitidas á 30 por 100 ó sean 150 pesetas efectivas por acción, con lo cual el capitale en acciones se aumentará en 900.000 pesetas líquidas, caso de que se suscriban todas.

Luego dice que emitirá 5 millones de pesetas en obligaciones hipotecarias á 90 por 100, ó sean 4.500.000 pesetas efectivas amortizables dentro del período de la concesión del ferrocarril.

Basta fijarse en estas condiciones, y en la emisión de las acciones, para comprender lo ruinoso de este negocio, y para no invertir en el ni un céntimo.

Patriótico y digno de aplauso constituiría la inversión de fondos en empresas que, aun fundadas por extranjeros, trabajasen en España, pero á éstas se las debe obligar á presentar con suprema claridad sus negocios, para que el público pueda apreciar la bondad de los mismos, pues á veces, por un patriotismo mal entendido y por una confianza exagerada, se ha dado el caso de perder la fortuna reunida en largos años de labor.

En nuestro concepto, el Ferrocarril del Tajuña es un negocio que no producirá los resultados que se dice; y sentimos que los capitalistas belgas se apoderen de malos negocios, los planteen peor y los dirijan sin grandes conocimientos del asunto, porque así solo se consigue tender una atmósfera contraria á los negocios de ferrocarriles españoles, entre los cuales, principalmente los dirigidos por españoles, los hay de muy buenos resultados.

Arganda

24 Octubre 1901

LA LINEA DIRECTA
MADRID-VALENCIA.

El *Heraldo* del día 5, dedica un extenso artículo en apoyo del ferrocarril directo de Valencia á Madrid. Atribuye el olvido en que yace este importante asunto á la indiferencia de las comarcas que debiera atravesar, bien una línea que hiciera desaparecer la solución de continuidad entre Cuenca y Utiel, bien el ferrocarril directo de Turis á Madrid, de doble vía estrecha... Cuidado que en nuestra ya larga vida periodística, habremos escrito acerca de la una y la otra solución, concluyendo siempre que la tal comunicación entre el puerto de Valencia y la capital de la nación, por otro itinerario que el actual La Encina, es acontecimiento para una fecha tan remota, que escapa á toda previsión.

Convenimos en que la región interesada se mueve poco ó nada; pero no porque se moviera mayormente habría de conseguirse con más rapidez la realización de este proyecto, que es efectivamente antiquísimo. Y es que aun adoptando la primera solución, la de unir Cuenca con Utiel; con lo cual no se consigue la línea directa sino el aprovechamiento de lo ya realizado de Madrid-Aranjuez-Cuenca y de Utiel-Valencia,

todo el mundo se tienta la ropa antes de lanzarse á este empresa, que habría de provocar, naturalmente, la enemiga de los dos colosos ferroviarios de España, esto es, de Madrid á Zaragoza y á Alicante y del Norte, para quienes no es lo mismo, á la primera, los 377 kilómetros de Encina á Madrid que los 201 de Cuenca á Madrid, y al segundo los 113 de Valencia á Encina que los 88 de Valencia á Utiel. Y la solución de construir lo que media entre Utiel y Cuenca, es lo más hacedero en cuanto á menor número de kilómetros á realizar, lo que menos perjuicio ocasionaría á los ya establecidos siendo menor la oposición dentro de la que se ejerciera, y lo más satisfactorio desde el punto de vista de la unión de dos líneas sin salida; pero lo menos satisfactorio en el concepto de una línea directa entre Valencia y Madrid.

Lo más satisfactorio fuera, haciendo caso omiso de las líneas establecidas, realizar la línea directa; más aunque fuera todo lo abreviada, todo lo económica, es siempre Empresa de muchos vuelos, y que habría de tropezar con toda la malquerencia del Norte y Madrid á Z. y á A. Y lanzarse á una empresa en la que se sabe *a priori* que ha de encontrarse en frente para todo género de obstáculos primero, para toda suerte de competencias y aniquilamientos después, á las dos grandes Empresas ferroviarias de España, perfecta y estrechamente unidas para este caso, es un atrevimiento al que no se halla tan fácilmente quien esté propicio y resuelto. No será porque haya dejado de buscarse, á menos que fuera mentira todo lo que se dijo y se divulgó hace ya mucho tiempo propósito de las gestiones realizadas para hallar quien quisiera encargarse del negocio, que tampoco surge por ahora, en los tiempos actuales, tan sobresalientes en actividades y grandes Empresas. Es que apesar de la bondad de la Empresa, ¡qué duda tiene que es excelente proyecto unir la línea de Cuenca con la de Utiel, y mejor todavía realizar una nueva y directa entre Madrid y Valencia!, presenta el negocio muy vistoso y patentes riesgos y peligros, y estos es para hacer meditar. No fuera así, no hubiera moros en la costa, y creemos nosotros que lo que ahora se apoya estaría hace tiempo realizado; porque en verdad que es sugestivo el ferrocarril directo de Valencia á Madrid, el más corto

desde el corazón de la nación al mar, y siendo el centro Madrid y el término ciudad de la importancia de Valencia.

Bien excita el *Heraldo*, como bien hemos ponderado nosotros la excelencia del camino de que se trata; pero consideramos que si bien algún día habrá de realizarse, ese día aparece muy remoto.

##

EL FERROCARRIL DEL TAJUÑA

La explotación y obras de este ferrocarril, llamado a ser una de las principales arterias de nuestro país, están tomando gran desarrollo.

Estos días han llegado, y están ya en funcionamiento, dos locomotoras inglesas y 30 carruajes de varias clases, habiéndose recibido aviso también de haber salido ya de Amberes tres locomotoras más.

Las obras de las secciones Morata-Chinchón-Colmenar han tomado notable impulso, y puede afirmarse que la inauguración de toda esta línea se verificará en los primeros días de Marzo próximo.

El principal inconveniente que esta línea ofrece para fomentar las giras en los días festivos, cual es el estar bastante lejos del centro de Madrid la estación del Niño Jesús, va a ser vencido por completo hasta el punto de poderse decir que dicha estación quedará instalada de hecho en la Puerta del Sol.

En efecto: en la Puerta del Sol se establecerá un kiosco en el que se expendrán billetes de ida y vuelta para Arganda, Morata, Chinchón y Colmenar y, mediante un servicio combinado con la Compañía de Tranvías de Madrid que, a dicho fin situará coches especiales, podrán los viajeros dirigirse desde la Puerta del Sol a los indicados pueblos, sin otra molestia que un pequeño trasbordo en la estación del Niño Jesús por un andén cubierto.

La Empresa del ferrocarril del Tajuña, deseando proporcionar al público todas las comodidades posibles, está gestionando con el dueño de un acreditado restaurant de Madrid el establecimiento de sucursales en los pueblos de la línea, sucursales que permitirán la combinación del almuerzo con el precio de los billetes, de suerte que, en el kiosco de la Puerta del Sol y mediante la entrega del menú correspondiente, se podrá tomar el billete de ida y vuelta para cualquiera de los mencionados pueblos con opción a almorzar en los restaurants de los mismos.

Es este un servicio que, bien organizado, como ha de serlo, fomentará en gran manera las excursiones aun de las clases más modestas en los días festivos, dada la baratura de los precios de dichos servicios combinados, el confort de los coches y de los restaurants de la Compañía, y lo agradable que resultará la permanencia en los precitados pueblos, aumentadas las condiciones naturales con festejos que periódicamente se organizarán al efecto.

Pero aun siendo tantas estas mejoras que han de dar gran vida a la nueva línea bajo el aspecto local, podemos ya, con la reserva debida, anticipar que la línea

Madrid-Colmenar de Oreja, pasará de la categoría de vía local ó regional á interregional de gran valla, puesto que ha de unirse con la de Valencia-Turis, que pondrá en comunicación directa á Madrid con la ciudad del Turia y, por otra parte, con las minas de Utrillas, formando de tal suerte con el Central de Aragón un cuadrilátero de *interland* mercantil poderosísimo.

Al frente de las negociaciones para tal unión, que pronto ha de ser un hecho plausible, se halla un competentísimo financiero, cuya fama ya cimentada por repetidas empresas, acaban de consolidar en Madrid recientes éxitos en la constitución de importantes Compañías.

Siempre hemos creído que, encauzados los servicios de la Compañía del Tajuña, y unida con la de Valencia-Turis, está llamado á alcanzar este ferrocarril un preeminente lugar entre las líneas españolas.

El adelanto que se observa en los trabajos comenzados para la prolongación de la nueva línea férrea de Morata de Tajuña hasta Molina de Aragón para terminar en Teruel, empalmando con el ferrocarril Central de Aragón, es muy notable, y los pueblos interesados en este asunto, como son Brihuega, Cifuentes, Molina y Masegoso, activan en gran extremo los medios para llevarlo á cabo, interesando á algunas personalidades influyentes para la realización de este proyecto que tantos beneficios ha de reportar á la región, favoreciendo el aumento de su producción.

22 Enero 1906

Ferrocarril de Tajuña

Leemos en la prensa profesional noticias de interés respecto de este ferrocarril, cuya explotación y obras están tomando gran desarrollo.

Estos días han llegado, y están ya en su funcionamiento, 2 locomotoras inglesas y 30 carruajes de varias clases, habiéndose recibido aviso también de haber salido ya de Amberes tres locomotoras más.

Las obras de las secciones Morata-Chinchón Colmenar han tomado notable impulso, y puede afirmarse que la inauguración de toda esta línea se verificará en los primeros días de Marzo próximo.

En otro número indicaremos la organización de algunos servicios; pero podemos anticipar á nuestros lectores, con la reserva debida, que la línea Madrid Colmenar de Oreja, pasará de la categoría de vía local ó regional á inter-regional de gran vía, puesto que ha de unirse con la de Valencia-Turís, que pondrá en comunicación directa á Madrid con la ciudad de Turia, y, por otra parte, con las minas de Utrillas, formando de tal suerte con el Central de Aragón un cuadrilátero de *hinterland* mercantil poderosísimo.

Al frente de las negociaciones para tal unión, que pronto ha de ser un hecho plausible, se halla un competentísimo financiero, cuya fama ya cimentada por repetidas empresas, acaban de consolidar en Madrid recientes éxitos en la constitución de importantes compañías.

Siempre hemos creído que, encauzados los servicios de la Compañía de Tajuña y unida con la de Valencia-Turís, está llamado á alcanzar este ferrocarril un preeminente lugar entre las líneas españolas.

Comite

LINEA DIRECTA
DE MADRID A VALENCIA.

Un ferrocarril entre Valencia y Madrid por distinta ruta de la actual, es proyecto tan antiguo, que ya no hay memoria de la época á que se remonta. La antigua línea de ferrocarril del Este, perdurablemente detenida en Utiel, era base de la referida nueva línea entre Valencia y Madrid. En los titulados ferrocarriles de Valencia y Aragón, reducidos á los 30 kilóms. entre Valencia y Liria, descúbrense asimismo la idea de la línea que comunicara con Madrid, evitando la primitiva y única actual por vía Encina. La última palabra á propósito de esta novísima arteria, la constituye el ferrocarril de Turis á Madrid, del que á fuerza de pasar años y más años sin hacerse nada en él, de buscar y rebuscar en el país y en el extranjero, sin hallarlo, quien se encargara de la realización del negocio ó facilitara los elementos necesarios para ello, se ha acabado por desconfiar de que llegue á ser cosa viable.

Pero ahora vuelve á entrar en juego este último proyecto, que asociándolo á algo más establecido y en curso de establecimiento, puede perfectamente llegar á ser una realidad en la parte que convenga y sea necesario. Tanto se van removien-

do las cosas, tantas vicisitudes ocurren en el transcurso del tiempo, que á la postre llega el momento de aprovechamiento de lo que se consideraba olvidado, abandonado, irrealizable.

Nadie dijera que por el lado del ferrocarril de Madrid á Arganda, de este camino al que ninguno otro ha ganado en tantas y tan desastrosas vicisitudes, viniera la base ó la iniciación de la tan laboriosa línea directa de Madrid á Valencia. Pero bien es verdad que nunca se arreglan tanto las cosas como cuando están bien desarregladas. Con los antecedentes de un ferrocarril económico de 28 kilóms. de Madrid á Arganda, negocio por los suelos, del que hubo de incautarse el Estado y declarar caducada la concesión; del ferrocarril económico de Valencia á Turis, que para abrir á la explotación lo que tiene en servicio se ha visto y se ha deseado y para llegar á Turis necesita prórrogas y más prórrogas, acabando por degenerar en una obra de romanos; y del ferrocarril de vía estrecha asimismo, de Turis á Madrid, que se lo prometía todo el mundo para el siglo veinte y uno, con tales y tan recomendables fragmentos, se está en camino, realmente, de llegar á la conclusión de un todo de gran importancia y vivamente anhelado.

En el ferrocarril de Madrid á Arganda se operó la resurrección desde que, puesto á subasta, lo adquiriera la actual entidad belga. Efectivamente la Compañía del ferrocarril de Madrid á Arganda se ha refundido en la del ferrocarril del Tajuña, continuación del anterior, formando ya prácticamente una sola Empresa, y á la apertura hace poco tiempo de los diez y siete kilómetros desde Arganda á Morata, sucederá próximamente, dado el impulso que se aplica á los trabajos, calcúlase que para mediados de Marzo, el resto de la línea hasta Chinchón y Colmenar de Oreja. Y he aquí una base principalísima,—puede darse por constituida ya, del lado de Madrid,—para con lo existente por la parte de Valencia (los 48 kilómetros en explotación de la línea de Valencia á Turis) y el proyectado ferrocarril de Turis á Madrid tomado en la parte necesaria, constituir la línea general de Madrid á Valencia, fin que se persigue y que se atribuye resueltamente á la Compañía del ferrocarril del Tajuña. En curso están las negociaciones que tramita el Sr. Rivadeneira, Presidente de las líneas de Arganda y

del Tajuña, y como es personalidad de empuje y de la Empresa, financiero competente y por todas las trazas con disponibilidad de cuantos recursos sean necesarios, que es naturalmente lo principal, hay todas las esperanzas y probabilidades de que ahora se llegue á convertir en una realidad la línea directa de Madrid á Valencia. Bien es de apetecer, y sensible sería que no llegaran á prosperar las negociaciones en curso, porque entonces habría del lado de Valencia cuatro líneas iniciadas mirando hacia Madrid (Valencia á Utiel, Valencia á Liria (ancha y estrecha), Valencia á Turis) y del lado de Madrid dos líneas iniciadas, una más que otra, mirando hacia Valencia, (Madrid-Aranjuez-Cuenca y Madrid-Colmenar de Oreja). Y con tantos principios y fines, el colmo sería que no se llegara ya de una vez á contactar esos extremos.

Escrito todo lo anterior, leemos lo siguiente en el último número de *El Economista*:

«El ferrocarril del Tajuña. Al cerrar nuestra edición nos comunican noticias de interés respecto de este ferrocarril, cuya explotación y obras están tomando gran desarrollo. Estos días han llegado y están ya en funcionamiento 2 locomotoras inglesas y 30 carruajes de varias clases, habiéndose recibido aviso también de haber salido ya de Amberes tres locomotoras más. Las obras de las secciones Morata-Chinchón-Colmenar han tomado notable impulso, y puede afirmarse que la inauguración de toda esta línea se verificará en los primeros días de Marzo próximo. En otro número indicaremos la organización de algunos servicios; pero podemos anticipar á nuestros lectores con la reserva debida, que la línea Madrid-Colmenar de Oreja pasará de la categoría de vía local ó regional á interregional de gran valía, puesto que ha de unirse con la de Valencia-Turis, que pondrá en comunicación directa á Madrid con la ciudad del Turia y por otra parte con las minas de Utrillas, formando de tal suerte con el Central de Aragón un cuadrilátero de *hinterland* mercantil poderosísimo. Al frente de las negociaciones para tal unión que pronto ha de ser un hecho plausible, se halla un competentísimo financiero, cuya fama, ya cimentada por repetidas Empresas, acaban de consolidar en Madrid recientes éxitos en la constitución de importantes Compañías. Siempre hemos creído que, encauzados los servicios de la Compañía del Tajuña y unida con la de Valencia-Turis, está llamado á alcanzar este ferrocarril preeminente lugar entre las líneas españolas.»

Las noticias de nuestro colega confirman bien concretamente las que hasta á nosotros habían llegado. La inteligencia de la Compañía del ferrocarril de Madrid á Colmenar con las entidades de las líneas siguientes, la viabilidad ya patente de la línea de Madrid á Valencia, son verdaderos acontecimientos en los fastos de nuestros ferrocarriles, porque es este asunto uno de los más importantes que en ellos se registra. Bien puede estarse de enhorabuena y felicitarse á la Compañía del ferrocarril del Tajuña, provocadora de la solución que se dá ya por realizada.

Comañía

Palcañas
- *Heraldo de Madrid* -
30 Agosto

EN COLMENAR DE OREJA

PROLONGACION DE UN FERROCARRIL

A las nueve de la mañana de ayer salió de Madrid la expedición que había de inaugurar el nuevo trazado de Chinchón á Colmenar de Oreja, con que la Compañía del ferrocarril del Tajuña prolonga sus servicios.

Iban en el tren expedicionario el director de la Compañía, D. Fernando Gillis; el secretario del Consejo, D. Luis Massa; el ingeniero de la línea, don Fernando Govantes; el personal de la división, el de la sección técnica, los Sres. Velasco y Soto, un redactor de *El Liberal* y otro del *HERALDO DE MADRID*.

La Dirección obsequió á los viajeros con un almuerzo en la sala de espera de la estación de Morata.

Desde allí salieron los expedicionarios en un tren especial adornado con banderas y ramaje, siendo recibidos en Chinchón por el alcalde; los concejales y los vecinos del pueblo, incorporándose á la comitiva el alcalde, el médico Sr. Romero y el propietario Sr. March.

Al llegar á Colmenar, el entusiasmo fué inmenso. La estación, aun no concluida, estaba engalanada, atestada de gente el andén, los muelles y el principio de la carretera que conduce á la villa, y colgados los balcones de las casas.

Entre una inmensa nube de humo de los hornos de las tinajerías, y seguidos de las autoridades, el cura párroco y el teniente de la Guardia civil de Colmenar, atravesaron los expedicionarios el pueblo al acorde de una música, echándose á vuelo las campanas de la iglesia y disparándose infinidad de cohetes.

En el Ayuntamiento fueron obsequiados por la primera autoridad D. José Boto, los tenientes de alcalde D. José Sánchez y D. José González, el secretario Sr. Seba y el párroco D. Natalio Maestro, pasando después á visitar la iglesia, en donde llaman la atención unas pinturas recientemente hechas por el ilustre Chéca, hijo de Colmenar, y el teatro del pueblo, cuyo techo y escudo es también obra del pintor colmenareño.

Tiene la línea de Madrid á Colmenar 74 kilómetros, siendo de 19 el trayecto de Morata á Chinchón, inaugurado no hace mucho, y de siete kilómetros el nuevo trazado, estando pendiente de aprobación de las Cortes otro que probablemente enlazará con la línea del ferrocarril central de Aragón, siendo el papel que se fabrica en Morata, las tinajas, ladrillos y cuerdas de Colmenar, y el vino que se produce en todos los pueblos de la línea, el principal tráfico que ha de dar vida al nuevo ferrocarril.

A las cinco de la tarde salió el tren especial de Colmenar, siendo despedidos los expedicionarios con el mismo entusiasmo con que fueron recibidos, llegando á Madrid después de las nueve de la noche.

- *El Liberal* -
31 Agosto

Los empleados de trenes de la Compañía del Norte nos suplican llamemos la atención del digno jefe del movimiento de la misma sobre el retraso con que se les abonan las gratificaciones semestrales, toda vez que cuando perciben una, la otra ya suele estar vencida, y ya que sean tan mezquinas bueno sería que las compensara la puntualidad de los pagos.

A tenor de los anteriores, los empleados pasivos de la expresada Compañía también se nos lamentan del retraso con que perciben sus modestos haberes, pues mientras unos los cobran el día 1.º, otros, en cambio, no lo efectúan hasta el 8 ó 10, con lo que se les irrogan perjuicios y molestias que se deberían evitar.

+
1.º Septiembre

= Viajes á precio reducidísimo =

La Compañía de ferrocarriles del Norte ha tenido el buen acuerdo de establecer un servicio especial para la segunda temporada de baños de mar en las costas del Cantábrico, con precios tan reducidos que nos consta que

expedidos, 1.º de Septiembre 1906

son muchas las personas que se disponen á efectuar tan agradable viaje.

Los billetes de ida y vuelta desde Madrid para San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón y Avilés, costarán 30 pesetas en segunda clase y 17,50 en tercera; para Coruña, 40 y 25, y para Vigo y Pontevedra, 44 y 25,90.

Dichos billetes se expendrán del 1.º al 20 de Septiembre, y serán válidos durante un mes.

#

- El Heraldo Hispano-Americano -
5 Septiembre 1902

EL FERROCARRIL DEL TAJUÑA

Varias veces nos hemos ocupado de esta importante Compañía, y hoy lo hacemos nuevamente con motivo de la apertura al servicio público del trozo de Chinchón a Colmenar de Oreja, pueblos de esta provincia de gran porvenir y riqueza. La Compañía del ferrocarril del Tajuña, antes de Madrid a Arganda, no tiene, como ya saben nuestros lectores, el modesto propósito de hacer una línea provincial; muy por el contrario, su proyecto, que está llevando a la práctica con gran actividad e inteligencia, es el de prolongar esta línea hasta unirse con la de Valencia-Turis, poniendo a Madrid en comunicación directa con Valencia, y por otra parte con las minas de Utrillas y el ferrocarril Central de Aragón.

Con sólo mencionar estos proyectos, que muy pronto serán hermosas realidades, se comprenderá perfectamente la importancia que tiene cada avance de la nueva línea, el entusiasmo que despierta por los pueblos que atraviesa, llevando la vida y animación a regiones tan cerca geográficamente de la capital, y tan lejos respecto a relaciones comerciales por falta de medios rápidos de transporte.

La alegría que demostraba el vecindario de Colmenar de Oreja la semana última al llegar, por primera vez, a dicho pueblo la locomotora, no era sólo por estar en contacto directo con Madrid, sino ante la convicción de que por medio de esta línea hoy se acrecentará el tráfico, y mañana unida con la de Valencia-Turis, toda la comarca y poblaciones de tránsito progresarán rápidamente y desarrollarán su comercio y producción.

Las ventajas que ha de proporcionar esta línea no necesitamos encomiarlas; está en la conciencia de todos que ha de ser una de las Compañías más importantes de España y más productivas, una vez que desarrolle su plan por completo, y según nuestros informes éste se llevará a la práctica con toda celeridad y en la forma que lo viene haciendo, abriendo a la explotación los distintos trozos según se vayan terminando.

El material, tanto para la vía y construcciones como las máquinas y vagones son de primera calidad, construido casi todo ello en el extranjero, se aumentará gradualmente según lo exijan las necesidades del tráfico.

Al sep

#

- Gaceta de los Caminos de Hierro -
8 Enero 1903

Prolongación del ferrocarril de Tajuña.-

Según nos informan, la Compañía del ferrocarril de Tajuña, que en la actualidad llega hasta Colmenar de Oreja, ha dado principio á los trabajos para prolongar la línea hasta Tarancón.

#

Le
E. J.

EL FERROCARRIL DEL TAJUÑA

Inauguración de un trozo.

El domingo último se verificó la inauguración del último trozo del ferrocarril del Tajuña, comprendido entre Chinchón y Colmenar.

Esta es, por ahora y momentáneamente, la última etapa de los trabajos de construcción de la Compañía del Tajuña, y la inauguración del trozo Chinchón-Colmenar ha sido tan brillante, más aun por los hechos que por los preparativos, como los de Arganda-Morata y Morata-Chinchón, de que oportunamente dimos cuenta a nuestros lectores.

A las diez en punto arrancó de la estación del Niño Jesús, junto al Retiro, el tren especial que conducía a los expedicionarios, compuesto de una hermosa máquina, elegante coche-salón y furgón.

Iba en el tren especial el Administrador-Delegado D. Fernando L. de Rivadeneyra, alma y encarnación de la Empresa; el Director de la Compañía y la Comisión permanente de la Diputación provincial, constituida por los Sres. D. Juan Rauero, Vicepresidente; D. Celso Lucio, Sr. Baños, D. Manuel Carrascosa, don José Benito Mereno, D. Justino Bernar, D. José Cortina, D. Luis Valero Martín y Sr. Raboso, Vocales.

El efecto que en los expedicionarios produjo el recorrido completo de la línea no pudo ser más satisfactorio. La estación de Madrid ofrece ya el aspecto y movimiento de las de arterias principales hasta el punto de ser, a pesar de las nuevas construcciones hechas, insuficiente para el tráfico, necesidad que se subsanará en breve con la adquisición de terrenos contiguos cuya compra se está tramitando por expropiación forzosa. Además el servicio, ya muy perfecto, resultará esmeradísimo cuando quede destinada la actual estación sólo para mercancías y se emplace en la calle de O'Donnell la destinada exclusivamente a viajeros.

Los expedicionarios tuvieron ocasión de admirar en Vicálvaro el empalme de la línea del Tajuña con la vía general de Madrid a Alicante, empalme que representará considerables ingresos para la Compañía del Tajuña a la par que economías importantísimas para los pueblos de la zona del ferrocarril, cuyos productos todos tenían que venir antes a Madrid con el consiguiente trasbordo por carretería de estación a estación, y que en lo sucesivo entrarán directamente por Vicálvaro en el torrente ferroviario.

Después de este empalme apreciaron los expedicionarios los bien construidos cambios de La Fortuna y Montarco, así como la estación de la Poveda, cuya hoy feracísima vega produjo verdadera admiración, prodigándose unánimes elogios a las iniciativas y tenacidad del exministro Sr. Navarrotreverter que ha sabido convertir en un vergel aquellos dilatados terrenos, antes áridos e improductivos.

En Chinchón hicieron un descanso los expedicionarios, que ya en el trayecto habían sido obsequiados por la Compañía con emparedados, vinos y cigarros, agasajándoles el diputado Sr. Cortina, con los exquisitos productos del país: vino de Chinchón y vino blanco.

Reanudada la marcha del tren especial, llegaron los expedicionarios sin el más mínimo incidente a la estación de término, Colmenar de Oreja, siendo recibidos con extraordinario júbilo por todo el vecindario, con Ayuntamiento y demás Autoridades a la cabeza.

Después de recorrer algunas calles del pueblo, se dirigieron todos los invitados a la casa del diputado Sr. Cortina, en donde a las dos de la tarde les fué servido un suculento almuerzo, preparado por cocineros de Lhardy, con arreglo al siguiente menú:

Consommé Royal.
Saumon grille sauce tartare.
Filets à la Chateaubriant.
Aspic de foiesgras.
Poulets de Grani rotis.
Cépes à la Bordelaise.
Crôte au Madère.

En vinos fué servido lo más selecto. Champagne, Rhin, Chateau-Laffite y otros.

A las ocho de la noche regresaron a Madrid los invitados, satisfechísimos del próspero cauce de riqueza que para esta provincia representa la línea de Madrid a Colmenar, pues por ella ha de hacerse factibles nuevas explotaciones y formas de riqueza.

En efecto, aparte de la considerable producción de vinos y aceites de la zona que atraviesa, y del gran estímulo que la mejor circulación y mayor valor, ha de representar para el desarrollo de la agricultura, todo el tráfico que en la actualidad se venía haciendo por

carretera, ha de ir desapareciendo, absorbido por la nueva línea, y entre otros, podemos citar el de cerámica, que en carros iba a buscar ahora la estación de Araujuez, así como la explotación de la riquísima y acreditada piedra de construcción de Colmenar, filón incalculable de riqueza que tomará extraordinario desarrollo con los medios económicos de transporte que la nueva línea le proporciona.

Como antes indicábamos, la estación de Colmenar es sólo término momentáneo de las aspiraciones de la Compañía del ferrocarril del Tajuña, faltando sólo construir de la primitiva concesión el ramal de Orusco, pues en el ánimo de la Compañía está muy firme el propósito de continuar por Colmenar hasta Valencia y por Orusco hasta la rica cuenca carbonífera de Utrillas, prolongaciones ambas que, sin pecar de hiperbólicos, determinarán una radical transformación en la riqueza de las extensas zonas comprendidas y aun en la de toda España.

En la realización de estos propósitos hacen cimentar fundadas esperanzas tanto la solidez de los Bancos belgas asociados, accionistas del ferrocarril del Tajuña, como la respetabilidad del Consejo de Administración de esta Compañía, del que es Presidente el eminente jurisconsulto Sr. Lastres y en el que figuran Consejeros de tanto relieve como D. Bernardo Sagasta y el diputado Sr. Prado.

Pero con ser tan valiosos estos elementos, nuestro aplauso entusiasta es, en primer término, para el Consejero-Delegado D. Fernando L. de Rivadeneyra.

Cuanto se diga de su tenacidad, de los obstáculos que ha sabido vencer con verdadero tacto, de las dificultades que ha allanado para consumar la empresa, sería pálido reflejo comparado con la realidad, hasta el punto de que nos atreveríamos a afirmar, conocedores de los hechos desde su origen, que la línea Madrid-Colmenar existe gracias a la voluntad de hierro del Sr. Rivadeneyra, pues sin él, seguramente se hubiera liquidado cien veces la Compañía del Tajuña.

Pero no es ahora momento, tocado ya el éxito, de acordarse de las contrariedades.

La línea, en pleno período de construcción y con los gastos cuantiosos y dificultades para el tráfico que ésta representa, venía produciendo ya un ingreso diario de 2.000 pesetas y un beneficio líquido mensual de cerca de 15.000.

Cesados los gastos de construcción y encauzada por la nueva línea toda la corriente del tráfico, no tardarán mucho en doblarse las cifras de ingresos aumentando, proporcionalmente, las de beneficios líquidos.

Esto justifica, con todos los caracteres de oportunidad y garantía, la emisión de seis millones de pesetas en obligaciones hipotecarias que acaba de realizar la Compañía del Tajuña, emisión que ha sido tomada por entero en firme por la Banque Internationale, de Bruselas.

Asegurado por modo tan completo el éxito de la emisión y deseando solidarizarse el capital belga con el español, la Compañía del ferrocarril del Tajuña cederá algunos lotes de obligaciones a banqueros y capitalistas de España, algunos de los cuales ya las han solicitado.

Terminada nuestra tarea de informar a nuestros lectores sobre la nueva línea, sólo nos resta estimular también al capital belga a que prosiga con decisión la obra emprendida. Si en una empresa que aparecía en un principio tan complicada como la del ferrocarril del Tajuña, han podido allanarse todas las dificultades, bien pueden olvidarse ya todo género de recelos y acometer de firme la explanación de tantos otros kilómetros de vía estrecha como tiene en estudio, con éxito seguro para la Empresa y para el país.

Nosotros casi podemos afirmar que la construcción del ferrocarril Olot a Gerona no tardará en acometerse.

De este modo bien podrá decirse que los rendimientos de esta Compañía, aunque extranjera, quedarán con exceso en el mismo país empleados en nuevas obras de progreso.

Re exp 101

Los Transportes Férreos

8 Septiembre 1903

El ferrocarril del Tajuña.—Como nuestros lectores saben, es el que, después de fusiones, readquisición del Estado y construcciones, constituye la línea de Madrid á Colmenar. No habrán olvidado tampoco el gran entusiasmo de la Compañía por llegar, no ya á Tarancón, en la línea de Cuenca, sino mucho más allá; á Valencia nada menos. Pues bien, según nuestros informes, la Compañía ha desistido de engolfarse en más ampliaciones, quedándose, por lo tanto, en donde ha llegado; esto es, en Colmenar.

Jamás concedimos las menores probabilidades de prolongación hacia Valencia, porque no hay que hacer más que considerar la obra que tal línea representa, para reconocer que están muy verdes todavía. En la prolongación hasta Tarancón, ya confiábamos más, después de advertir en la nueva Compañía la diligencia que empleó en la adquisición de la línea de Madrid-Arganda, en la fusión de ésta con la del Tajuña, en la construcción desde Arganda á Chinchón y Colmenar. Pero por lo visto aquí han concluido los alientos, y á la comarca que estaba esperanzada en el nuevo paso de la Compañía, no le habrá causado mucha satisfacción el conocimiento de que el ferrocarril no va más allá.

No publicando la Compañía sus productos, que sería ciertamente interesante conocer después del fracaso que en otros tiempos experimentara la línea de Madrid á Arganda, no hay manera de saber á ciencia cierta el curso que ahora sigue el ferrocarril del Tajuña, constituido y desarrollado en otras condiciones, y el lugar que habría, por lo tanto, de aprobar que se quede en Colmenar ó de alentarle á que se extendiera algo más.

