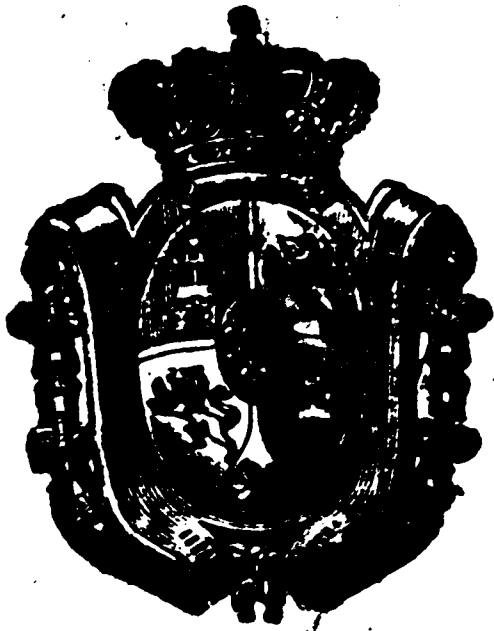




Este periódico se publica todos los días excepto los domingos, y se suscribe á 10 rs. al mes en la imprenta de Pita, establecida en la calle de Capellanes, número 10, cuarto bajo.



Los artículos, avisos y reclamaciones se remitirán á la redaccion, establecida en la misma imprenta de Pita, francas de porte, sin cuyo requisito no se recibirán.

BOLETIN OFICIAL

DE MADRID.

PARTE OFICIAL.

MINISTERIO DE LA GOBERNACION DE LA PENINSULA.

Informe dado por una comision de ingenieros de caminos á la direccion general del ramo y adoptado por esta al proponer á la aprobacion del gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las empresas de caminos de hierro.

Si para los caminos de hierro hubiese establecida en España una legislacion especial como en otras naciones, muy fácil seria de evacuar el informe que V. S. ha pedido á la comision sobre las propuestas que se han hecho para construir por empresa esta clase de obras en la península. La comision en tal caso no tendria mas que examinar si las propuestas venian acompañadas de todos los datos y documentos que la ley exigiese, y si estos datos y documentos tenian las circunstancias que la misma hubiese prescrito. Pero nada hay establecido entre nosotros sobre el particular de caminos de hierro; encuéntrase ademas suma divergencia en los pliegos de condiciones propuestos por las compañías que hasta ahora han solicitado del gobierno concesiones, ó sean privilegios exclusivos para construirlos y explotarlos; adviértese

tambien que en casi todos estos pliegos de condiciones se tienen muy presentes, como es natural, los intereses de las empresas, ó mas bien de las compañías proponentes, dejando muy en descubierto los del estado y los del público. Por todas estas razones, la comision ha creido que antes de entrar en el exámen especial de la propuesta de ferro-carril que motiva este informe debia proponer á la direccion y al gobierno los principios generales que en concepto de la misma deben servir de bases á todas las concesiones de esta especie.

La comision, para emitir su dictámen, ha tenido presentes los diversos medios que se han empleado en todas las naciones donde se han construido ó se estan construyendo muchos caminos de hierro, para subvenir á los gastos de su construccion; los diferentes sistemas que en las mismas se han adoptado y requisitos preliminares que se han exigido para proceder á su concesion definitiva, cuando se ejecutan por empresas particulares en todo ó en parte; y las opiniones que se han publicado por un gran número de economistas é ingenieros sobre la libertad mas ó menos lata que debe darse á las compañías empresarias de obras públicas, especialmente en este caso de los caminos de hierro.

En Bélgica se han hecho los caminos de hierro por el gobierno: en Francia por el gobierno y las compañías, tomando el primero á su cargo la parte mas difícil y costosa, cual es

siempre la esplanacion del camino y las obras de arte, dejando á las segundas la colocacion de los ferro-carriles y la explotacion con todo el material necesario al efecto; últimamente se ha recurrido además en la misma nacion á la cooperacion de las provincias y pueblos por donde pasa el proyecto. En Inglaterra todos los carriles de hierro han sido contruidos hasta ahora esclusivamente por las compañías. En los Estados-Únidos de América se han construido los caminos de hierro indistintamente por compañías y por los diferentes Estados de la Union; siendo hasta ahora mayor la estension contruida por las compañías. En Rusia, en Alemania, y en los demas Estados de Europa, donde se ejecutan caminos de hierro, la regla general es construirlos por cuenta de la administracion; y en los que se hacen por compañías, casi siempre toma el estado una parte mas ó menos considerable.

Al observar esta variedad de sistemas empleados para llevar á cabo la construccion de los caminos de hierro, naturalmente ocurre el preguntar cuál de ellos será el mas conveniente. Y en efecto, esta cuestion ha llamado grandemente la atencion de los economistas y de los gobiernos desde que la estension que ha tomado este género de comunicaciones en algunos paises y el ardor con que es acogido en todos los otros, ha hecho preveer que puede llegar un dia en que reducidos á nulidad todos los demas medios de conduccion, ejerzan los caminos de hierro y sus compañías una especie de monopolio sobre un objeto tan importante y vital como es el transporte de todas las personas y mercaderías de un pais. Unos estan por la ejecucion de estos caminos por empresas particulares, y otros opinan por el contrario que deben hacerse por la administracion pública. Sería demasiado prolijo, para un informe como este, entrar en el examen crítico de las numerosas razones que se han alegado por una y otra parte: ellas han sido discutidas y dilucidadas ampliamente en las Cámaras francesas y en las Cámaras belgas, en los periódicos industriales y en un sin número de obras dadas á luz sobre este objeto especial por ingenieros y publicistas distinguidos.

La comision cree, en vista de todo, que la preferencia en favor de este ó el otro sistema debe decidirse por las circunstancias particulares de cada pais, ya con respecto á su riqueza agrícola, industrial y comercial; ya con respecto á las dificultades que presenta la superficie de

su suelo para la abertura de estas vias de comunicacion: ya con respecto á su poblacion mas ó menos compacta, reunida en grandes centros ó disminuida en pequeñas poblaciones; ya con respecto á la abundancia ó escasez de capitales que hacen bajar ó subir el interés del dinero de que necesitan grandes sumas estas empresas; ya finalmente, con respecto á la inclinacion y hábito de sus habitantes á reunirse en asociaciones y arrojarse en especulaciones arriesgadas, y al conocimiento mas ó menos vulgarizado de los elementos necesarios para formarse una idea siquiera aproximada de los resultados de estas grandes empresas. Porque de la reunion de estas circunstancias en un sentido adverso ó favorable depende que los caminos de hierro sean causa ó efecto de la riqueza pública.

En el primer caso es evidente que la administracion pública deberá tomar sobre si el todo ó parte de la construccion, á no ser que los elementos naturales de la riqueza del pais sean tales que ofrezcan con la esperanza de su pronto desarrollo, mediante los caminos de hierro, una indemnizacion competente. Sin embargo es necesario convenir que la posicion económica de los gobiernos podrá obligarles algunas veces á admitir condiciones mas ó menos duras de parte de las compañías, á trueque de proporcionar al pais, aunque sea incompletamente, este poderoso medio de prosperidad y civilizacion. Mas prescindiendo de las circunstancias particulares que pueden facilitar mas ó menos la formacion de las compañías, ó bien hacer necesaria la cooperacion del gobierno en todo ó en parte, y considerando la cuestion de una manera abstracta y general, la comision opina que donde quiera que el gobierno tenga su crédito bien sentado es preferible ejecutar los caminos de hierro por cuenta del Estado. No caben aquí, como ya se ha dicho, las muchas razones en que puede apoyarse esta opinion; por consiguiente, prescindiendo de la conveniencia de que este resorte poderoso de accion administrativa, tanto en lo político como en lo militar esté en las manos del gobierno, y sin detenernos en referir los abusos y vejaciones que han hecho sufrir al público la codicia y prepotencia de compañías poderosas, solo diremos que la construccion por cuenta del Estado es el único medio de que los caminos de hierro produzcan completamente el efecto que de ellos se debe esperar; porque solo de este modo se podrá conseguir que los transportes de personas y mercaderías se reduzcan al míni-

nimo precio posible; esto es, á aquel en que los derechos percibidos produzcan lo estrictamente necesario para el sostenimiento del camino despues de amortizado el capital que se empleará en su construccion; solo de este modo podrán hacerse oportunamente en las tarifas las variaciones convenientes en beneficio de ciertos artículos naturales ó manufacturados, cuya extraccion ó importacion convenga fomentar, ó los que sean necesarios para obtener un justo equilibrio entre los ingresos y los gastos del ferrocarril; y para hacer entrar inmediatamente al público en el goce de todas las mejoras, economías y adelantos que continuamente se hacen en todos los objetos que constituyen los gastos de entretenimiento y explotacion de los ferrocarriles.

Jamás se podrá llegar á este resultado por medio de las compañías, las cuales precisamente han de ganar algo despues de satisfechos aquellos gastos: y su tendencia naturalmente egoísta es y será siempre la de obtener las mayores ganancias posibles dentro del máximo de tarifa que se les haya concedido. Alguna vez para conseguir este objeto las convendrá rebajar el límite señalado, pero será siempre para hacer pesar sobre la generalidad de la industria la mayor contribucion posible en recompensa del beneficio que realmente la hacen, aunque sin cuidarse mucho de que este sea grande ó pequeño: porque á la verdad su incumbencia no es cuidar de los intereses de los pueblos, sino de los suyos propios. El gobierno, por el contrario, no tiene otros intereses á que atender mas que los públicos; por consiguiente puede y debe rebajar las tarifas hasta el punto que antes hemos indicado, y aun podrá pasar mas adelante, porque podrá cargar sobre los fondos generales una parte de los gastos de entretenimiento, siempre que el beneficio que estos fondos produzcan en el fomento de la riqueza pública indemnice completamente de aquel gasto, como podrá suceder en algunos casos. Esto manifiesta tambien que el gobierno puede emprender con grande utilidad de la nacion muchas líneas de caminos de hierro que para una empresa serian ruinosas, porque no le produciria ningun dividendo: el dividendo de los Gobiernos consiste únicamente en el aumento de la riqueza pública y del bien estar de los gobernados; y hé aqui la principal razon porque una administracion fuerte y acreditada es preferible á las compañías para la construccion de caminos de hierro.

La nacion belga, que entre todas las naciones del mundo es quizá la que reúne circunstancias mas favorables para la formacion de compañías, ha acordado sin embargo hacer los caminos de hierro por cuenta de la administracion pública, así como se habian ejecutado ya en la misma casi todos los canales de navegacion: las tarifas de los caminos belgas son en consecuencia las mas bajas que se conocen, y aun puede esperarse que se disminuyan con el tiempo.

Cuando la administracion de un país, por no poder ó no querer sufragar por sí misma á la creacion de los caminos de hierro (que pueden considerarse ya como una necesidad pública, vital de las naciones civilizadas), recurra para este efecto á las compañías, debe procurarse que sea bajo condiciones que concilien las pretensiones siempre exageradas de estas con los intereses públicos, que no tienen en tales contratos mas defensor que el gobierno. Es menester no dejarse alucinar por la idea hipócrita de que van á emplear sus capitales en beneficio público; porque si bien esta proposicion es cierta, para completarla deberia añadirse, con el objeto de apropiarse la mayor parte posible de las utilidades producidas, dejándole al público solamente el goce de aquella parte que sea compatible con su máximo dividendo.

Ahora bien, este dividendo es una contribucion que gravita sobre la masa de los intereses públicos: es á la verdad una parte de la riqueza creada por el camino de hierro, que representa el premio industrial de los que lo construyeron á sus espensas, dejando aun otra parte á beneficio de la nacion; pero esta última parte será la mínima posible si no se pone freno á las compañías. (Se continuará.)

PARTE NO OFICIAL

ANUNCIOS.

En la villa del Hoyo de Manzanares se halla formado por los peritos nombrados al efecto el cuaderno de riqueza que ha de servir de base para la formacion de los repartimientos en el presente año, el cual se halla de manifiesto por término de nueve dias en la secretaria de ayuntamiento; lo que se anuncia para

que los interesados puedan hacer las reclamaciones oportunas dentro de dicho término, pues pasado les parará el perjuicio que haya lugar.

Con la competente autorizacion del Excmo. Sr. gefe político de esta provincia, se arrienda en pública subasta á pasto, labor y monte por catorce años contados desde 1.º de marzo corriente hasta igual fecha del de 1859, y bajo las condiciones que estarán de manifiesto en la secretaria de ayuntamiento, la dehesa titulada de las Puebas perteneciente á los propios de la villa de Colmenar Viejo. La subasta se realizará con arreglo á la ordenanza de montes vigente, el lunes 24 del actual desde las once de su mañana en adelante, en las casas consistoriales sin admitirse postura que no cubra la cantidad de once mil rs. anuales de su tasacion.

Con la competente autorizacion del Excmo. Sr. gefe superior político de esta provincia se subasta en el lugar de San Sebastian de los Reyes el arrendamiento de los géneros de merceria por el resto del año actual para cubrir el deficit del presupuesto municipal, y su primer remate está señalado para el domingo 16 del actual desde las diez á las doce de su mañana en las casas consistoriales de dicho pueblo.

En Villaviciosa de Odon se hallan concluidos y de manifiesto en la secretaria de ayuntamiento los repartimientos de paja y utensilios y culto y clero correspondiente al presente año: lo que se hace saber á los hacendados así vecinos como forasteros para que dentro del término de quince dias contados desde la publicacion de este anuncio acudan á deducir de agravios, pues pasados no serán oidas las reclamaciones y les parará el perjuicio que haya lugar.

Hallándose concluidos por los peritos nombrados al efecto por el ayuntamiento de la villa de Pelayos, los amillaramientos para por ellos ejecutar todas las contribuciones que le corresponde pagar á esta villa, se hace saber á todos los vecinos y hacendados forasteros se hallan de manifiesto en la secretaria de su ayuntamiento por el término de quince dias en el cual se oirán las reclamaciones que se hicieren siendo arregladas, y pasado no se oirá ninguna parándoles el perjuicio que haya lugar.

Los amillaramientos de producciones de la villa del Molar que han de servir de base para las derramas de todas contribuciones del

presente año, se hallan concluidos y de manifiesto en la secretaria del ayuntamiento por el término de diez dias, en el cual podrán hacer los contribuyentes, las reclamaciones que crean justas, pues pasado sin hacerlo les parará el perjuicio que haya lugar.

En el pueblo de Majadaonda se halla depositada una res vacuna que se ha encontrado desmandada: la persona que se crea con derecho á ella se presentará á su justicia á los efectos oportunos.

Se vende en la villa de Trujillo y á voluntad de su dueño el todo ó parte de las dehesas que en aquel término pertenecen en propiedad al señor conde de Hornachuelos, que son las siguientes: una llamada D. Lucas el sano, otra id. Jarrin de pan y agua, id. Guaperal, id. Suerte del Camino, id. Valdezuelas, id. la Natera, id. Cerro del Acebuche, id. la Gargantilla, y una menor parte en el Herradero. Asimismo se venden varias cercas y capitales de censos que posee dicho señor en dicho punto: la persona ó personas que quieran interesarse en esta adquisicion se pueden dirigir á D. Manuel de Linares residente en la ciudad de Plasencia comisionado al efecto, quien dará razon de cuanto se desee por los licitadores.

Quien quisiere comprar una casa, en la ciudad de Segovia, calle de Buitrago, salida á la de Muerte y Vida, en la parroquia de Sta. Eulalia, número 4, que tiene un hermoso jardin, emparrados y cómodas habitaciones, podrá presentarse á tratar con su dueño Pedro Bautista, vecino de dicha ciudad, calle de S. Francisco casa-despacho de vino, quien la arreglará cuanto sea posible.

En el soto de San Martin de la Vega existen de venta leñas bajas, secas y hacinadas. Los que quieran interesarse en su compra podrán dirigirse al guarda del mismo soto que dará razon de la persona con quien deberán entenderse.

MERCADO.

Madrid 6 de marzo.

Trigo de 31 á 36 rs. fanega.

Cebada de 13 á 14 rs. vn.

Algarrobas á 22 rs.

Aceite de 60 á 62 rs. arroba.

Id. filtrado á 64 rs.