

Boletín de Septiembre 1891

146

Pl. 46.983

El aumento de longitud sería únicamente de legua y media; porque es la diferencia que hay, entre la longitud que antes se sumó de 27 leguas, y la que tendría el camino por la nueva dirección propuesta, que sería de 28 1/2, de esta manera, 11 1/2 de los llanos á Granada y 17 de Granada á Málaga.

### La Asamblea Constituyente.

C  
001  
072  
(146)



La Sociedad Económica de Amigos del País de la Provincia de Granada, noticiosa del proyecto de ley de que se dió cuenta á las Córtes el 1.º del presente para la concesion en pública subasta de dos líneas de ferro-carril que partiendo de la del Mediterráneo, terminen una en la frontera de Portugal, y otra en Córdoba con ramal á Málaga, constituyéndose en eco fiel de los intereses de su Provincia y de los generales del País, pasa á ofrecer respetuosamente á la Asamblea algunas observaciones encaminadas á demostrar la mas conveniente direccion del espresado ramal de Córdoba á Málaga.

Las Córtes declararon en su sesion del dia 4 de Marzo anterior, que una de las líneas principales de ferro-carril fuese la de Madrid á Cádiz con un ramal á Málaga, acordando tambien á escitacion del Diputado D. Miguel de Roda, que con ese ramal empalmase otro que fuera desde Granada. En el contrato Salamanca se determinaba el trayecto de esos dos ramales en la forma siguiente: el primero, ó sea el de Málaga, (A. B. D., del croquis adjunto,) tomaría la línea principal de Madrid á Cádiz en Almodovar del Rio, dirigiéndose á la mencionada ciudad de Málaga por la Carlota, Puente de don Gonzalo, la Alameda, llanos de Archidona, Antequera, Árola, la Pizarra y Cártama; y el segundo, ó llámese el de Granada, (B. C.) empalmaría con el de Málaga en los referidos llanos de Archidona, encaminándose á Granada por Rio-Frio, Loja, Lachar y Vados de Santafé.

Al concederse ahora en el proyecto citado al principio un nuevo ramal á Málaga desde Córdoba, es de creer no se piense ya en el que se la otorgó en la sesion de 4 de Marzo y que debería empezar en Almodovar del Rio porque, aparte de otras consideraciones, teniendo ambos igual direccion, muy próximo punto de partida y término comun seria preciso casi sentar los rails del uno sobre los del otro. Es muy posible tambien por las mismas razones, que al tratar del trazado del nuevo ramal se recuerde el que se hizo en el contrato Salamanca para el primeramente concedido, en cuyo caso resultará como resultaba en dicho contrato, que en los llanos de Archidona el ramal de Málaga (B. D.) y el que debe ir á Granada (B. C.) se dividirán como los dos brazos de un rio, siendo la longitud del de Málaga, desde dicho punto de separacion de 86 kilómetros, ó sea 13 1/2 leguas, y la del de Granada desde el mismo punto, pues empieza en él, de 65 kilómetros ó sea 11 1/2 leguas, que hacen sumadas, la longitud total de 149 kilómetros ó sea 27 leguas.

Ahora bien, con solo una legua y media mas, con grandes ventajas para Granada y para el País en general, que compensen ese pequeño esceso de estension, y sin perjuicio de Málaga, cabe dar una direccion distinta á esos dos trozos de ferro-carril, haciéndolo uno solo (B. C. D.) que vaya de los llanos á Granada, y de Granada á la referida ciudad de Málaga.

El aumento de longitud sería únicamente de legua y media; porque es la diferencia que hay, entre la longitud que antes se sumó de 27 leguas, y la que tendría el camino por la nueva direccion propuesta, que sería de 28 1/2, de esta manera, 11 1/2 de los llanos á Granada y 17 de Granada á Málaga.

No sufriria perjuicio esta ultima; porque si el ferro-carril dejaba de visitar á Cár-  
tama, Pizarra y Alora, arrastraria en cambio los productos de Ve-  
lez, la Viñuela y Alarcón, mas importantes respectivamente que los primeros; y si reci-  
bia con algun recaudo en los transportes las mercancías de la Provincia de Córdoba, ob-  
tendria en cambio de beneficios en los puertos de Málaga y Granada, que por el nuevo  
proyecto distaria de Málaga 11 leguas y de Granada 12. Es mas, adoptada la  
reforma, los comerciantes Malagueños y granadinos en el rico suelo de Granada sus alma-  
cenés, y los industriales de aquella ciudad en los poderosos saltos de agua que Gra-  
nada posee, eficazmente se compensasen la legua y media mas de línea  
que habria que cubrir, porque se abririan las muchas alcantarillas y túneles que  
se necesitan en el tránsito de los productos en la zona de Málaga por el antiguo proyecto, y que no  
es probable se presenten en la nueva línea de vía que se propone.

Ganarian, por último, en general: Granada porque se alzaría de  
la postracion en que vive en la actualidad; y el Pais porque sin  
perjudicar el estado floreciente de otra poblacion, hallaria en Granada un  
nuevo foco de riqueza, en el orden económico, como hoy tiene en ella un pueblo insignificante

Por todas estas razones, la Sociedad económica cree poder esperar, que la Asamblea  
hará al proyecto de una adición en que se determine, que sea ob-  
jeto de los estudios para el trazado de la línea que queda refe-  
rido, ú otro que haya de pasar por Granada.

Granada 16 de abril de 1866.

Direct

Nicolás de Pá...

El Vice Secretario general.

Enrique García del Real.

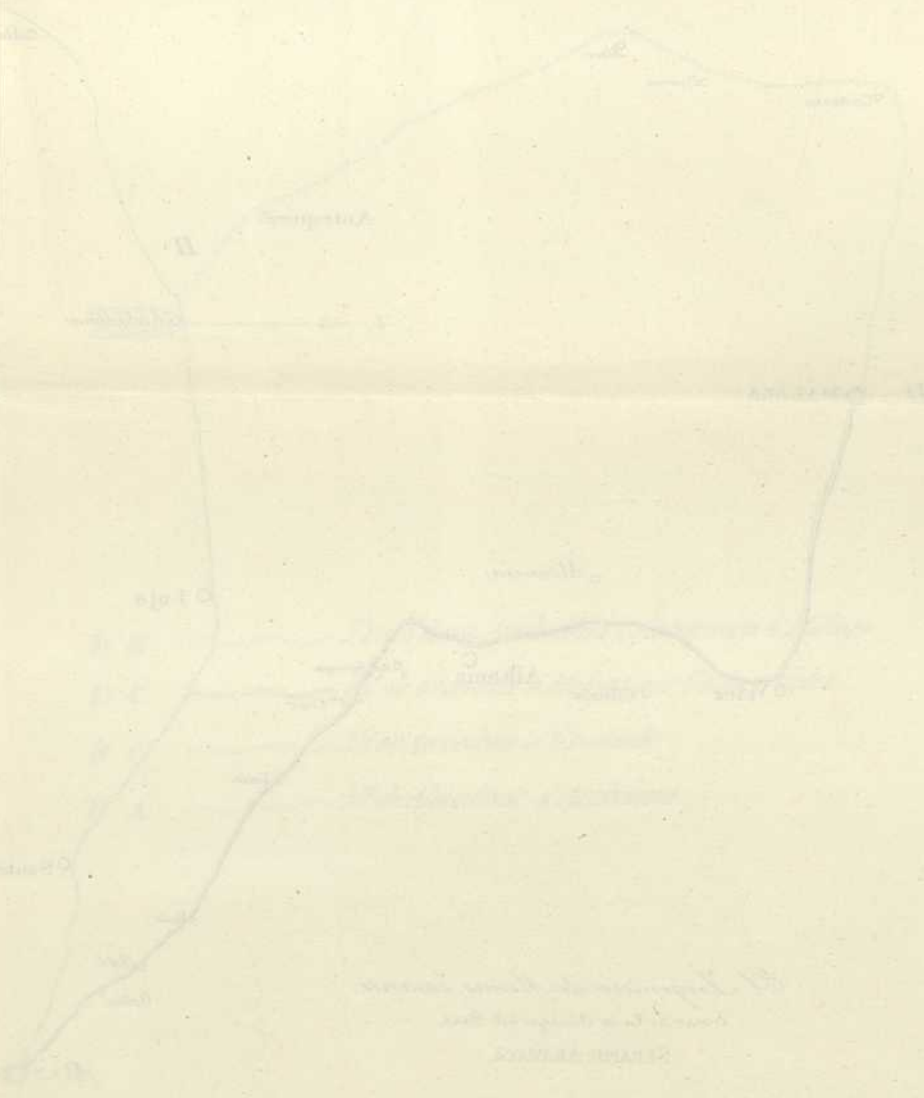
7 400 40

Galifa

MADE IN SPAIN

# INDICACION

del terreno que se solicita para la  
EL FERRO-CARRIL DE ARRABUCIA  
de la provincia de Mérida, en el  
y el punto de partida  
de la línea de ferrocarril  
A MEXICO



No sufriria perjuicio esta última poblacion; porque si el ferro-carril dejaba de visitar á Cártama, Pizarra y Álora, pueblos de su provincia, arrastraria en cambio los productos de Velez, la Viñuela y Alcaucin, mas importantes respectivamente que los primeros; y si recibia con algun recargo en los trasportes las mercancías de la Provincia de Córdoba, obtendria en cambio un beneficio en la conduccion de las de Granada, que por el nuevo proyecto distaria de Málaga 10 leguas menos que por el antiguo. Es mas, adoptada la reforma, los comerciantes Malagueños tendrian en el rico suelo de Granada sus almacenes, y los industriales de aquella ciudad en los poderosos saltos de agua que Granada posee, eficaces y baratos motores para sus fábricas.

Se obtendrian tambien grandes ventajas que compensasen la legua y media mas de línea que habria que construir, porque se ahorrarian las muchas alcantarillas y túneles que se necesitan en el tránsito de los llanos á Málaga por el antiguo proyecto, y que no es probable se presenten en la nueva parte de via que se propone.

Ganarian, por último, Granada y el Pais en general: Granada porque se alzaria de la postracion en que muere mas bien que vive en la actualidad; y el Pais porque sin perjudicar el estado floreciente de ninguna otra poblacion, hallaria en Granada un nuevo foco de riqueza, en vez de tener como hoy tiene en ella un pueblo insignificante en el órden económico.

Por todas estas razones la Sociedad Económica cree poder esperar, que la Asamblea hará al proyecto de ley, citado al principio, una adición en que se determine, que sea objeto de los estudios para el ramal de Córdoba á Málaga, el trazado que queda referido, ú otro que haga pasar igualmente la via por Granada.

Granada 16 de abril de 1856.

Director.

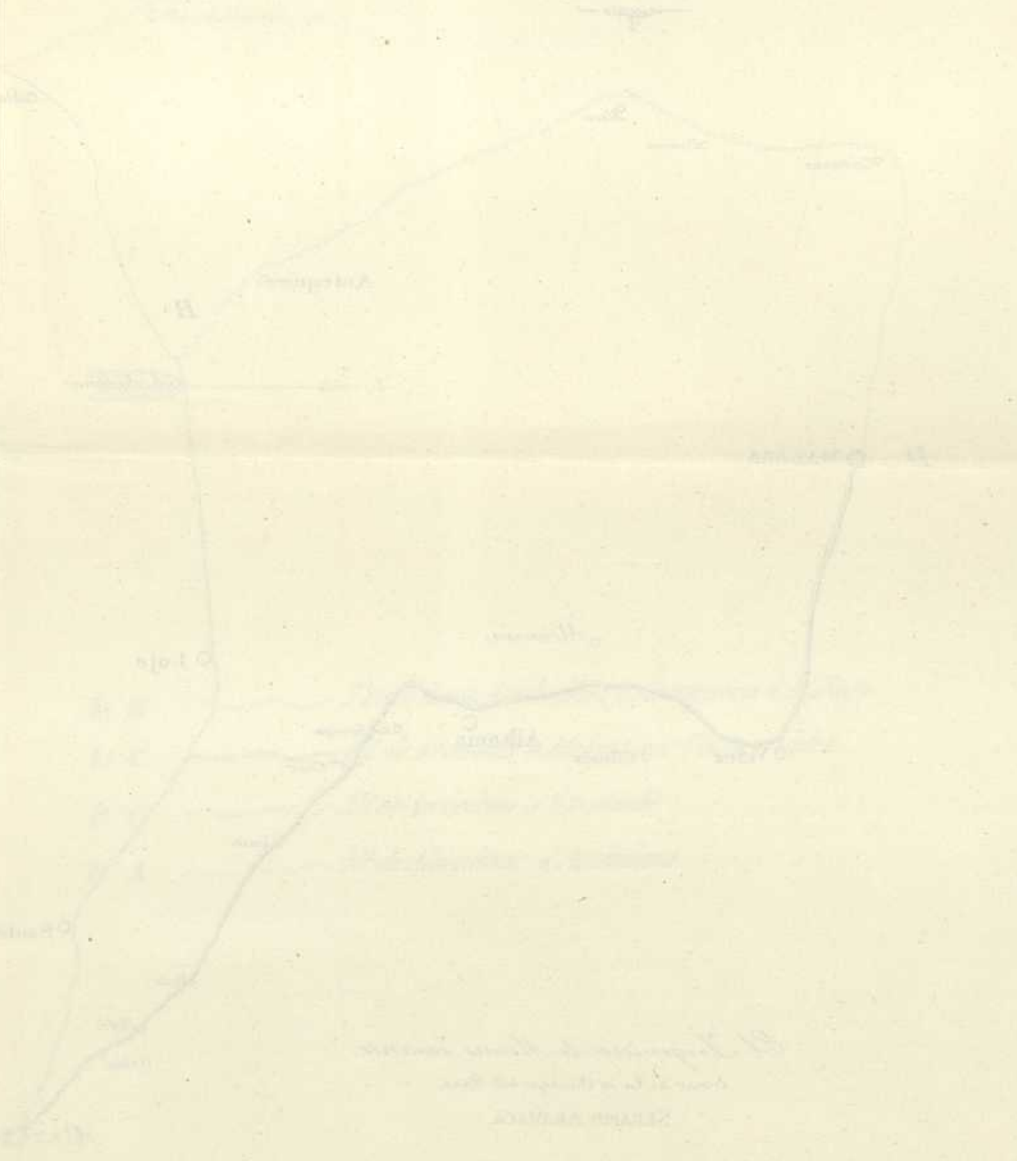
*Nicolás de Baso y Delgado.*

El Vice Secretario general.

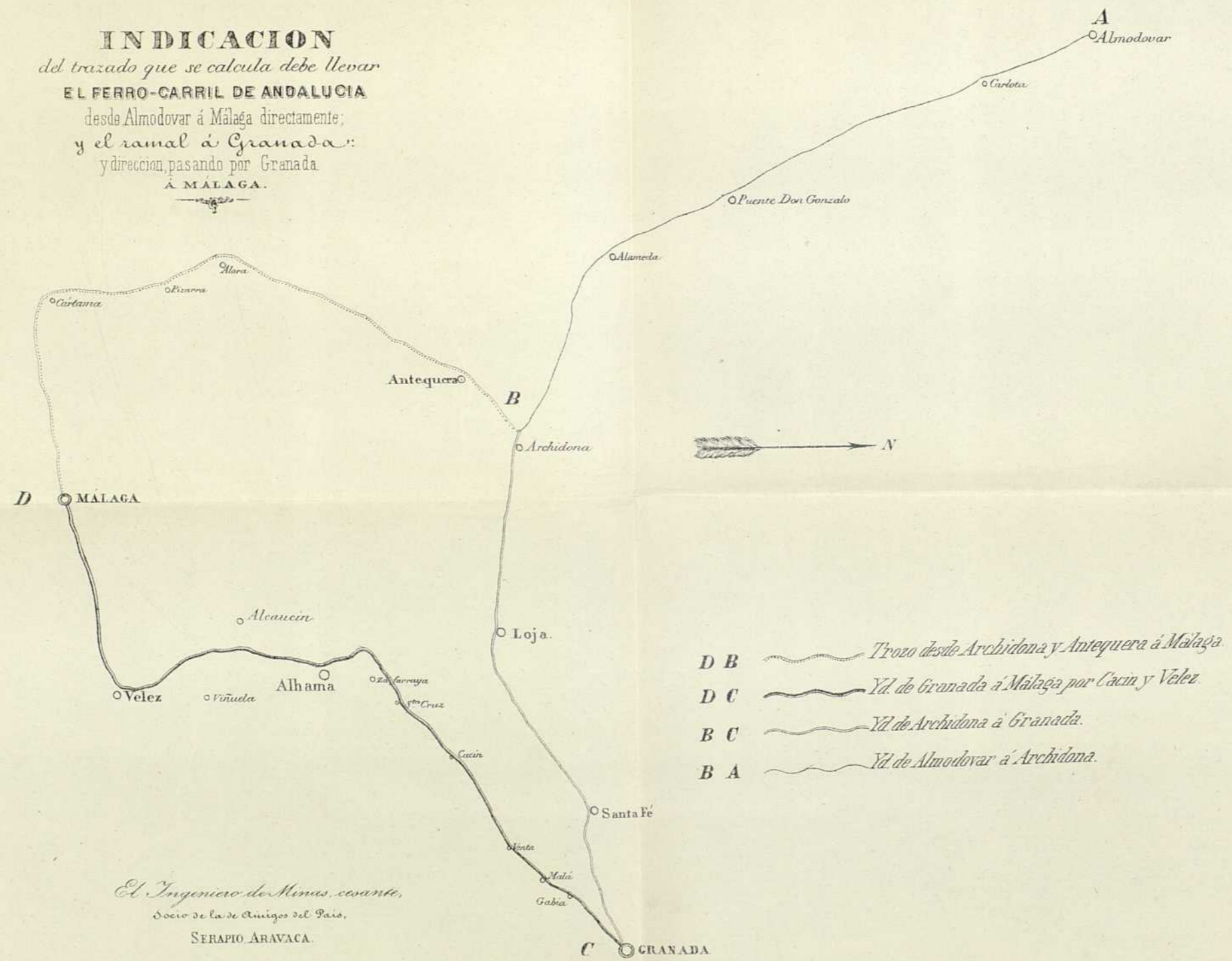
*Enrique García del Real.*

# INDICACION

El terreno que se señala debe tener  
EL TERMO-CARRIL DE ARRABUCIA  
debe tener a lo menos 2 metros  
y el carril de Arrabucia  
debe tener a lo menos 2 metros  
A MEXICO



**INDICACION**  
*del trazado que se calcula debe llevar*  
**EL FERRO-CARRIL DE ANDALUCIA**  
*desde Almodovar á Málaga directamente;*  
*y el ramal á Granada:*  
*y direccion, pasando por Granada.*  
**Á MÁLAGA.**



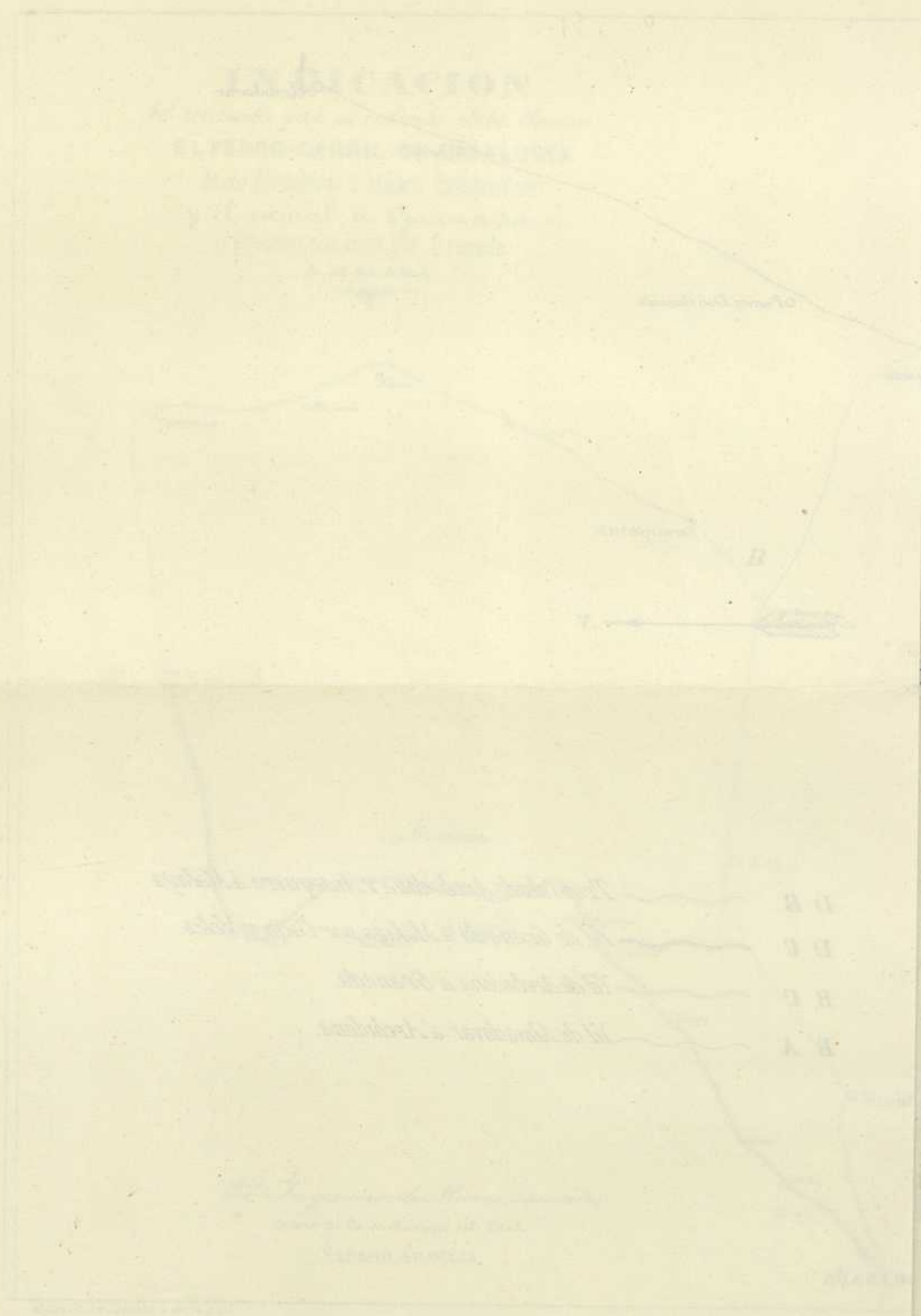
- DB* ~~~~~ *Trozo desde Archidona y Antequera á Málaga.*
- DC* ~~~~~ *Yd. de Granada á Málaga por Cacin y Velez.*
- BC* ~~~~~ *Yd. de Archidona á Granada.*
- BA* ~~~~~ *Yd. de Almodovar á Archidona.*

*El Ingeniero de Minas, cesante,*  
*Socio de la de Amigos del Pais,*  
**SERAPIO ARAVACA.**

B. 10-31 (19)

# INDEX

of the ...  
...  
...



...	D
...	E
...	F
...	G

...

# MEMORIA

ESCRITA

por el Socio de Número é Ingeniero de Minas cesante

## D. SERAPIO ARAVACA,

en explicacion del croquis adjunto,

y ampliacion de las razones emitidas en la esposicion, aprobada por la Sociedad,

en la Sesion extraordinaria de diez y seis de Abril.

El croquis indicativo, que es adjunto, manifiesta los trazados que puede llevar la línea de ferro-carril de Andalucía, desde Almodovar para poner las provincias de Málaga y Granada, en comunicacion con dicha línea. Por él se nota, que esta puede verificarse de dos modos: uno marchando la línea por el trazado (A. D.) y (B. D.) directamente á Málaga, y sacando el ramal (B. C.) á Granada; y el otro por el trazado (A. B.) (B. C.) y (C. D.) que es yendo á Málaga pasando por Granada. Examinemos las ventajas y desventajas de ambos trazados, considerando la cuestion bajo el punto de vista de intereses generales y de intereses provinciales.

Intereses generales. El trazado (A. B. D.) deberá tener segun el mapa geográfico que se ha tenido á la vista, sobre unos 170 kilómetros, y el ramal (B. C.) para Granada sobre 65 kilómetros, total de ambas vias 235 kilómetros; por lo que deberá satisfacer el Estado por las dos terceras partes de la subvencion propuesta en el artículo 7.º de la proposicion de ley presentada el 31 de Marzo último y aceptada por el gran central, 37.280,000 reales. El trazado (A. B. C. D.) deberá tener sobre 242 kilómetros, y de consiguiente la cantidad con que en este caso deberá contribuir el Estado por los dos tercios de la subvencion espresada será de 58.720,000 rs. ó sea 1.440,000 rs. mas que por la direccion anterior. Este esceso que á primera vista aparece, hay razones para creer que debe desaparecer, y estas son: 1.ª que el trazado del trozo (B. D.) es muy difícil y costoso por ser necesario, atendidas las circunstancias geográficas del terreno, el abrir sobre seis túneles, en cambio de que el trazado del trozo (C. D.) es mucho menos costoso, por las circunstancias geográficas del terreno por donde debe pasar, y 2.ª por que como sobre esta construccion debe abrirse subasta pública, es claro que tanto mas bajarán los licitadores en la subvencion, cuanto mas fácil sea la vía, y de consiguiente será mejor su costo, siendo muy probable el que esta baja haga desaparecer el esceso que á primera vista aparece debe pesar sobre el Estado. Me parece dejar demostrado que mirada la cuestion bajo el punto de vista de desembolso para el Estado, no hay perjuicio alguno en la línea que se propone.

Pasemos al exámen bajo el punto de vista de intereses materiales. Es un principio que al fijar el trazado de un camino, debe procurarse que atraviese las poblaciones y terrenos mas importantes aunque para ello haya necesidad de prolongarle, pues de este modo se hace mucho mas lucrativa su explotacion, y se da mas animacion y vida al Pais aumentando su riqueza, y de consiguiente los ingresos públicos. Ahora bien, la aplicacion de este principio general decide el problema en favor del trazado (A. B. C. D.) sobre el (A. B. D.) con el ramal (B. C.) Para convencerse mas y mas de la exactitud de esta verdad, basta solo considerar, que el trozo (B. D.) cuya supresion se propone, pasa por los pueblos de Álora, Pizarra y Cártama de la provincia de Málaga que corresponden al partido judicial de Álora, al que pertenecen además los pueblos de Almógia, Alozáina y Casarabonela. Este partido tiene sobre 5,500 vecinos, y su capital imponible hoy es de unos tres millones de reales, debiéndose además tener presente que su terreno es montuoso y áspero, y de consiguiente de escasa produccion, y por lo tanto muy poco susceptible de mejoras.

El trozo (C. D.) que se propone abrir en sustitucion del anterior pasa por los pueblos de la Malá, Gabia, Ventas de Huelma, Cacin, Santa Cruz y por las inmediaciones de Zafarraya y Alhama, todos pertenecientes á la provincia de Granada, y por los de la Viñuela, Alcaucin y Velez Málaga, pertenecientes á la provincia de Málaga.

Examinemos la importancia de estos pueblos para deducir la comparacion.



**PUEBLOS.**

		Vecinos	Capital imponible.
GABIA GRANDE...	Está situado en la interesante y rica Vega de Granada y tiene. . .	577	299,539
MALÁ. ....	Este pueblo es interesante por sus importantes y decuidadas salinas, susceptibles de un producto mayor que el que hoy gana y por sus baños minerales, tiene. . . . .	100	54,185
ALHAMA Y PUEBLOS DEL PARTIDO JUDICIAL. ....	La vía férrea propuesta, deberá atravesar este Partido judicial cuyos pueblos son: Zafarraya, Santa Cruz, Cacin, Alhama y Ventas de Huelma, indicados en el croquis, y además Agron, Arenas del Rey, Chimeneas, Fornes, Jatar y Jayena, que deben quedar próximos á la vía, debiéndose además tener presente que en Alhama existen sus famosos baños minerales, que el terreno de este Partido judicial es susceptible de grandes mejoras agrícolas, que el terreno aunque quebrado, es poco áspero, y por último que hay mucha facilidad para poner en comunicación las Alpujarras con el resto de España, las que hoy pueden considerarse casi como aisladas del resto de la Península, por sus malos y difíciles caminos, este Partido tiene. . . . .	3,479	1.517,414
VELEZ MÁLAGA..	Como esta ciudad y la riqueza de su terreno especialmente en sus vinos y pasas es tan conocida, del mismo modo que el grande ingenio de azucar, y fábrica de papeles pintados de Torre del Mar, considero inútil el detenerme en demostrarlo, y así solo diré que su población y capital imponible es de. . . . .	7,210	5.556,434
TOTALES. . . . .		11,566	7.207,612

Reasumiendo, tendremos que el trozo (B. D.) cuya abertura se pretende se suprima, llevaria la vida á una población de 5,500 vecinos, cuyo capital imponible es hoy de tres millones próximamente, no siendo susceptible de muchas mejoras por su posición topográfica: y el trozo (C. D.) que se solicita se abra en equivalencia del anterior, llevaria la vida á una población de 11,566 vecinos, (4,456 de la provincia de Granada y 7,210 de la de Málaga) cuyo capital imponible es hoy de 7.207,612 rs. (4.851,158 correspondiente á la provincia de Granada y 5,556,434 á la de Málaga.) Me parece dejar demostrado las ventajas del trazado de la línea (C. D.) bajo el punto de vista de intereses materiales sobre el trazado de la línea (B. D.)

Pasemos ahora á examinar la segunda cuestión que nos hemos propuesto, que es: ventajas y desventajas que resultarán á la provincia de Málaga de uno y otro trazado.

1.º Ya se ha dicho, que las Provincias deben contribuir con la tercera parte de la cuatración ó sea con 80.000 rs. por cada kilómetro, bajo esta base tendria que abonar la provincia de Málaga por el costo del trozo (B. D.) que es de 86 kilómetros 6.880,000 rs., y por la parte que le corresponderia del trozo (C. D.) que seria de unos 56 kilómetros solo tendria que abonar 4.000,000 de rs.; de consiguiente la provincia de Málaga obtendria por el trazado que se propone una economía de cerca de tres millones, no despreciable en verdad.

2.º Por el trazado (C. D.) se priva á la provincia de Málaga de llevar la vida al partido judicial de Alora que tiene 5,500 vecinos, pero en cambio la lleva al partido de Velez que tiene una población de 7,210 vecinos, y cuyo terreno es mas susceptible de mejoramientos.

3.º Por el trazado (C. D.) se alarga ciertamente la vía-férrea para su comunicación con la provincia de Córdoba en unos 60 kilómetros, sobrecargando de consiguiente los efectos que se lleven y saquen de Málaga para dicha provincia con un costo que puede ser atendidas las tarifas que rigen en otras vías de tres reales por quintal en los de primera clase, un real cincuenta céntimos en los de segunda y un real en los de tercera, que es indudablemente á la que pertenecerán los que generalmente se trasporten; pero en cambio de este perjuicio que desde luego le concedemos, obtendrán los Malagueños el beneficio en disminuir en cantidades ensiguales los efectos que importen y exporten para la provincia de Granada por acortarse su distancia, compensándose por este medio el perjuicio que á primera vista aparece, puesto que si se compara el comercio que Málaga hace con la provincia de Granada y el que hace con la de Córdoba y parte de Jaen, se verá que está equilibrado.

Me parece dejar demostrado que es justo y conveniente, bajo todos aspectos, que la línea de Andalucía para Málaga pase por Granada. Primero, porque no se signen perjuicios á los intereses generales de la Nación, con el aumento del costo de la vía-férrea. Segundo porque se proporciona mayor incremento á las riquezas de las provincias de Granada y Málaga. Tercero por resultar mas economía en los gastos que debe hacer la provincia de Málaga. Y cuarto porque lejos de seguirse perjuicios á la provincia de Málaga, ni á ninguna otra, se reportan beneficios inmensos á la provincia de Granada, digna de ser atendida por los representantes del Pais y por el Gobierno de S. M.

Granada 12 de Abril de 1856.

*Seafio Aravaca.*