

DICTAMEN DE LA COMISIÓN ESPECIAL
Y
ACUERDO DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN DE SORIA
FORMULANDO LA
PROPUESTA DE FERRO-CARRILES SECUNDARIOS
CUYA CONSTRUCCIÓN CONSIDERAN CONVENIENTE
EN LA PROVINCIA.



SORIA
IMPRENTA PROVINCIAL

1904.

SS-F
H-21

SS-F
H-31

B.P. de Soria



1061754

SS-F H-31

R. 9.482.-

DICTAMEN DE LA COMISIÓN ESPECIAL

Y

ACUERDO DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN DE SORIA

FORMULANDO LA

PROPUESTA DE FERRO-CARRILES SECUNDARIOS

CUYA CONSTRUCCIÓN CONSIDERAN CONVENIENTE

EN LA PROVINCIA



SORIA

IMPRESA PROVINCIAL

1904.

Á LA DIPUTACIÓN

Al tratar de cumplir la honrosa misión que nos confiastes, de redactar la propuesta de los ferro-carriles secundarios que habrán de construirse en nuestra provincia, hemos tropezado con no pocas dificultades, que han embarazado nuestro camino, y que hemos tenido que salvar.

De una parte, la falta casi absoluta de vías férreas que facilitasen las comunicaciones entre los pueblos de nuestra provincia y uniesen ésta con las limítrofes, abriendo nuevos mercados para sus productos, nos inclinaba á hacer una propuesta tan extensa y grande como era el remedio que estas necesidades reclamaban, y por otra, la advertencia que la Comisión Central en su circular nos hacía de que sólo habrían de construirse, conforme á la Ley sancionada, 5.000 kilómetros de ferro-carril de vía de un metro en toda España, nos obligaba á reducir las aspiraciones y deseos que nos animaban en bien de la provincia que representamos.

Esto no obstanté, no hemos vacilado en dar á nuestra propuesta mayor extensión que la que diera á la suya la Jefatura de Obras públicas, pues si Soria fué injustamente preterida al construirse los grandes ferro-carriles españoles; si

provincias de mayor valimiento lograron para sí el ferrocarril del Norte, que á nosotros de derecho nos correspondia, y que trazado por Soria hubiera sido un verdadero ferrocarril internacional, mientras que hoy es, como acertadamente lo califica la Diputación de Burgos, un ferrocarril de cabotaje; si están sin construir líneas tan importantes como la de Baidés á Castejón, la de Soria á Sangüesa, la de Valladolid y Calatayud, y sobre todo, la de mayor acortamiento á Francia, la internacional de los Alduides; si sólo después de muchos años de trabajo y de grandes esfuerzos hemos conseguido que la locomotora llegase á las puertas de nuestra capital, cuando ya estaban cansadas de oír su silbato el resto de las de España, justo es que hoy se nos compense de aquellas injustas pretericiones, de aquellos antiguos é inmerecidos desvíos.

La falta de vías de comunicación ha producido para nuestro país dos efectos igualmente perniciosos; ha impedido que se establezcan en él nuevas industrias, ante el temor de no poder dar salida á sus productos, y ha causado la muerte de las pequeñas que antes existían, y que no han podido resistir la competencia que las de otras provincias más favorecidas la hicieran. Buena prueba de esto dan las ruinas que se ven de antiguas fundiciones, de abandonadas fábricas de papel, de tejidos, de chocolate; como dan muestra de lo primero la inmensa fuerza perdida de los importantes saltos de agua por nadie aprovechados; las primitivas fábricas de aserrar maderas que no se trasforman, á pesar de su insuficiencia en relación con las primeras materias que les ofrecen nuestros hermosos bosques; las abundantes minas abandonadas; y, en una palabra, toda la riqueza del país inexplorada por la carencia de caminos de hierro.

Es indudable que este mal viene á remediar los ferro-

carriles secundarios, y que Soria ha de encontrar en ellos la salvación anhelada, y por eso, aun cuando tuviese algún beneficio en el reparto, no se haría otra cosa que remediar antiguas y enormes injusticias con élla cometidas.

Las líneas cuya construcción proponemos, son todas de interés para varias provincias, y alguna de verdadero interés nacional; su coste no ha de ser grande, pues muchas de ellas podrán aprovechar en parte carreteras abiertas al servicio público; su tráfico ha de ser importante por serlo también las comarcas que atraviesan y los intereses que sirven, y la necesidad de su construcción es apremiante, si ha de llegar día en que la riqueza forestal, la minera, y la agrícola de la provincia, hayan de explotarse debidamente.

El orden de preferencia que fijamos, responde á la importancia de cada línea, y á la mayor necesidad de vías de comunicación de las regiones que cruza, pues parece que aquellas más ricas, como la de pinares con sus abundantes maderas y la del campo de Gómara que es la que en la provincia produce más cereales, han sido hasta hoy las más abandonadas. Para nada hemos tenido en cuenta, y no creemos necesario insistir en este punto, al cumplir nuestro cometido, otra cosa que la prosperidad de nuestra provincia, armonizándola con el bien general de nuestra patria.

Y dadas estas explicaciones y después de consignar gustosos que hemos oído la opinión autorizada de los Ingenieros de Obras públicas y Montes que nos han ilustrado con sus consejos, que nos hemos puesto en relación con las Diputaciones de las provincias limítrofes y que con ellas hemos marchado de acuerdo, sometemos á vuestro estudio la siguiente propuesta, esperando que os sirvais aprobarla y en todo caso, que habeis de tener en cuenta la rectitud de miras é intenciones que al redactarla nos ha guiado.

Propuesta de ferro-carriles secundarios.

1.º Ferro-carril de Burgos, Soria, Calatayud, pasando por Duruelo, Covalada, Salduero, Abejar, Cidones, Herberos, Almenar y Cardejón en nuestra provincia, con una longitud aproximada de 90 kilómetros, y un coste de 25.000 pesetas por cada uno.

La importancia de este ferro-carril es tan grande, no solo para la provincia de Soria y las de Zaragoza y Burgos, sino para la Nación entera, que la Comisión no vacila en proponerlo en primer término concediéndole la preferencia á que tiene derecho.

Burgos y Soria, provincias hermanas, se hallan hoy separadas por enorme distancia que parece más larga, por la dificultad que ofrece el recorrerla y al acercarlas entre si, este ferro-carril podría tomar en Burgos los productos del Norte enlazando con la línea de Irún y con la proyectada á Santander, para llevarlos á Levante, pues en Calatayud, empalmaría con la línea del Central de Aragón que termina en Valencia; sería pues un verdadero cable de unión entre el mar Cantábrico y el mar Mediterráneo, que pondría en comunicación los puertos más importantes de ambos, atravesando España.

Para la provincia de Soria el interés que la construcción de este ferro-carril encierra, es grandísimo, pues aparte del buen número de pueblos por los que cruza y á los que pondría en pronta y fácil comunicación con la Capital y con los puertos del Norte y de Levante atraviesa la enorme y riquísima masa forestal que constituyen el Pinar Grande de Soria y su Tierra, y los de Covalada y Duruelo, no menos

importantes, Terminado el proyecto de la ordenación de estos montes y próximo el día en que han de comenzar á explotarse, ofrecerán un tráfico importantísimo de maderas, leñas y carbones que por sí solo, podría bastar para el sostenimiento de esta línea. Por otra parte, existiendo medios de comunicación y facilidades para el transporte, renacerían antiguas industrias, hoy abandonadas, como la fabricación de papel y de hierro, explotando para ésta última minas valiosas que en aquella comarca existen; no se dejaría perder la fuerza enorme de los numerosos saltos de agua que en ella se encuentran y que seguramente despertando dormidas iniciativas, llamarían á los capitales para establecer nuevas industrias.

Pasada la capital, y en el tránsito hasta entrar en la provincia de Zaragoza, cruzaría el ferro-carril el campo de Gómara, que con su inmensa producción de cereales contribuiría á aumentar los productos de la explotación, encontrando de paso mejores mercados para sus trigos. Carece en cambio esta región de árboles, y en los crudos días del invierno, tan largo y riguroso en este país, tienen que aprovechar sus habitantes paja para quemar en sus hogares; la proyectada línea, podría, á bien poca costa, abastecerla de leña, procedente de las enormes masas forestales que ha de atravesar.

En una palabra, el tráfico había de ser grandísimo, y con él se facilitaría la exportación de maderas, ganados y cereales que son los principales productos de la provincia, se despertarían iniciativas industriales, y se beneficiarían importantes cotos mineros como el de Cidones y Fuentetoba de betún asfáltico, y el de Torrelapaja, punto por el que había de entrar la línea en la provincia de Zaragoza, teniendo acceso en la nuestra por las inmediaciones de Duruelo.

2.º De Soria á Agreda, con una longitud de 42 kilóme-

tros, empalmando en aquella villa con el ferro-carril de Castejón á Olvega, beneficiando los importantes cotos mineros de esta última villa, y ofreciendo un acortamiento para la conducción al Norte de viajeros y mercancías, ó bien de Ciria en la línea proyectada de Burgos á Calatayud por Noviercas y Borobia á Olvega.

Había de cruzar la línea por los pueblos de Aldealpozo y Matalebreras, que producen con abundancia cereales y crían numerosos rebaños, comunicaría la villa de Agreda con la capital, y uniría un ferro-carril de vía estrecha ya construído, con el de vía ancha, de Torralba á Soria, aprovechando para ello la carretera de Taracena á Francia, 2.ª Sección, con lo que disminuiría de modo notable el coste de la línea que se fija en 15.000 pesetas por kilómetro.

En el caso de optarse por el segundo trazado, la longitud de la línea sería de 25 kilómetros, y prestaría el servicio importante de dotar de vías de comunicación á dos pueblos de bastante vecindario, como Noviercas y Borobia, hoy aislados por completo, y de facilitar la explotación ya comenzada de las minas de esta última villa.

La mayor importancia de este ferro-carril, es el enorme acortamiento que significa del recorrido entre Navarra, Madrid y las provincias del Mediodía, lo que reduciría notablemente el precio de los transportes y especialmente por lo que se refiere á la provincia, haría más fácil la conducción del hierro extraído de las minas de Olvega y del carbón de las de Borobia, á las provincias del Centro y mediodía, evitándole un largo recorrido y abriéndole nuevos é importantes mercados.

3.º En tercer lugar colocamos la línea de Segovia, Osma ó San Esteban de Gormáz, Soria, Villar del Río, Yanguas á Calahorra.

Este ferro-carril habría de enlazar tres provincias, beneficiaría pueblos de la de Segovia, casi privados de medios de comunicación y tomando de la nuestra, en los que se producen, lanas y cereales en abundancia, llegaría á la de Logroño después de facilitar el transporte á los productos de las fábricas de Enciso y Munilla, á las frutas y verduras de Arnedo y Calahorra, y de hacer más breve y cómodo el viaje á los conocidos baños de Arnedillo.

Además encontrarían facilidad para llegar hasta las fábricas de paños de la provincia vecina, las lanas que de la nuestra se exportan y que hoy se conducen de un modo mucho más difícil y costoso.

Para la construcción de esta línea, que había de entrar en nuestra provincia por Piquera y de salir por Yanguas, podrían utilizarse en gran parte las carreteras de Burgo de Osma á Soria y de Soria á Calahorra, lo que haría disminuir el coste de construcción que se considera aproximadamente de 20.000 pesetas por kilómetro, siendo de unos 130 la longitud total de la línea.

4.^a De Soria á Logroño por Almarza y Póveda, longitud 40 kilómetros.

Este ferro-carril, además de cruzar en la provincia de Logroño la importante región de Cameros, beneficiaría en esta provincia la del Valle de Valdeavellano, donde se crían numerosos ganados y se fabrican quesos y mantecas; pasaría por Almarza que tiene un importante mercado semanal de cereales y dos concurridas ferias de ganados, y facilitaría la explotación de los pinares de Póveda.

No puede hoy formarse idea del tráfico de esta línea, por el que actualmente existe, pues la carretera se halla la mayor parte del año obstruida por la nieve en el puerto de Piqueras; que sería preciso salvar construyendo un tunel,

pero seguramente construido éste ferro-carril, tendría próspera vida por los viajeros y mercancías que á él habían de acudir.

Podría aprovecharse, en parte, la carretera de Soria á Logroño y su coste se considera que no había de exceder de 20.000 pesetas por kilómetro.

5.º De Torralba ó Medinaceli, por Maranchón y Molina á Monreal del Campo, con un recorrido de 22 kilómetros en esta provincia.

Este ferro-carril reviste aun más interés para las provincias de Guadalajara y Teruel que para la nuestra, en la que solo serviría á los pueblos de Medinaceli, Torralba y Laina, pero su importancia es grande porque une entre sí las líneas de Zaragoza, Soria y Teruel, pasa por pueblos de la importancia de Maranchón, con sus acreditadas ferias de ganados y de Molina de Aragón, fomentaría la industria resinera, principal medio de vida de aquél país y facilitaría la explotación de importantes minas de hierro hoy abandonadas por lo costoso de los transportes.

Se calcula en 18.000 pesetas por kilómetro el coste de ésta línea.

Estos son los ferro-carriles secundarios que consideramos de mayor importancia y cuya construcción es más urgente si se han de servir los intereses de la provincia. Solo nos resta añadir algunas palabras acerca de los auxilios que para la ejecución de obras tan importantes pudieran ofrecerse.

Desde luego que nuestro deseo, y podemos asegurar que el de la Diputación, sería no omitir medio ni sacrificio para que la obra se realizase, pero es preciso que estos entusiasmos, que todos sentimos, se encierran dentro de los límites que la razón serena fije, para evitarnos la tristeza y hasta el rubor de no poder cumplir nuestros ofrecimientos.

El Presupuesto Provincial, castigado todo lo posible en sus gastos, no permite en modo alguno destinar una cantidad anual, de no ser ésta irrisoria por su cuantía, á subvencionar ferro-carriles.

En la Caja de la Provincia, no hay tampoco remanente de otros presupuestos que pudiera ofrecerse para la construcción de estas líneas.

Quedaría el recurso de aumentar el tipo, bajo el que se gira el reparto provincial á los pueblos, pero acaso estos, agotadas como se hallan sus fuerzas contributivas, no pudieran soportar este nuevo gravamen.

Recientemente hubo que elevar el contingente para normalizar la situación económica de la Diputación, pero solo en lo necesario para conseguir este fin, y hoy vivimos con modestia y honradez, aminorando los gastos provinciales, pero procurando cumplir religiosamente y á su vencimiento, todas las obligaciones. Cualquier gasto extraordinario, cualquier aventura que en éste sentido intentáramos, nos llevaría seguramente á un déficit ruinoso.

Por esta razón, proponemos á la Asamblea, que no ofrezca subvencionar con cantidad alguna en metálico las líneas que han de construirse. Lo proponemos con pena, pero lo proponemos mirando por el buen nombre, por el prestigio, por la seriedad de la Diputación, para evitarle que contraiga compromisos que en modo alguno podría cumplir, y que el día de mañana podrían echársele en cara tratándola de poco formal en sus relaciones financieras.

Esto no quita para que se hagan otras ofertas, no menos interesantes que el dinero, y al efecto, la Comisión gestiona, y tiene fundadas esperanzas de conseguir, que se cedan gratuitamente por los pueblos todos los terrenos de propios y de común aprovechamiento que han de ocupar las

líneas que se construyan y que aquellos que son dueños de montes, cedan también gratuitamente las maderas necesarias para traviesas, auxilios ambos no despreciables y que han de contribuir seguramente á que no falten empresas constructoras.

Para terminar, la Comisión considera conveniente, más aún, necesario, que las gestiones comenzadas continuen y que con el carácter de permanente, se nombre una Comisión de ferro-carriles, encargada de gestionar cuanto para la construcción de éstas líneas sea necesario, de solicitar el valioso concurso, ya en principio otrecido, del Excelentísimo Ayuntamiento de Soria y de los pueblos de la Mancomunidad de su Tierra, de recabar el de los demás de la provincia, Representantes en Cortes y prensa de esta provincia y las limitrofes.

También consideramos de verdadero interés, que éste dictamen se remita á las Diputaciones de las demás provincias interesadas, rogándoles que coadyuven á la realización de estas importantísimas obras que á su bien estar y al nuestro interesan, y que igualmente se comuniquen á los Ayuntamientos, cuyos términos ha de cruzar cualquiera de las líneas proyectadas.

Con ésto damos fin á nuestro trabajo, para el que solicitamos la aprobación de la Asamblea, pues con ello creemos que se beneficiarán notoriamente los intereses de esta provincia, cuya sagrada defensa nos está encomendada.

Soria 1.º de Octubre de 1904.

PEDRO ANTONIO SÁNCHEZ.

ROMÁN LLORENTE.

SOTERO LLORENTE.

JOSÉ MARÍA FRESNEDA.

GREGORIO DE VELASCO.

ANTONIO RUIZ ZALABARDO.

DIPUTACIÓN PROVINCIAL 3 DE OCTUBRE DE 1904,

Enterada, acordó conceder un voto de gracias á la Comisión especial por lo acertadamente que había cumplido su misión, y formar la siguiente propuesta de ferro-carriles secundarios, bajo la base de aceptar cuanto la Comisión indica, respecto á tráfico, coste, zona de población que ha de atravesar, riqueza que podría ser objeto de la explotación, etc.:

- 1.^o—De Burgos á Soria, por Duruelo, Covaleda, Molinos, Salduero, Abejar, Herreros, Cidones y Toledillo.*
- 2.^o—De Soria al confín de la provincia de Zaragoza, por Almenar, Noviercas, Olvega, Borobia y Ciria, á unirse con el que ha de partir de Calatayud hasta el confín de la provincia de Soria.*
- 3.^o—Del confín de la provincia de Segovia, por Osma ó San Esteban de Gormaz, Soria, Yanguas, á unirse con el que partiendo de Calahorra, por Munilla, Enciso y Arnedillo, ha de llegar al límite de nuestra provincia.*

Para mayor facilidad en la construcción de este ferro-carril debe considerarse dividido en tres grupos:

- 1.^o del confín de la provincia de Segovia á Osma ó San Esteban de Gormaz;*
- 2.^o de cualquiera de estos dos puntos á Soria, y*
- 3.^o de Soria á Calahorra.*

- 4.^o—De Soria á Logroño en la forma que propone la Comisión, y
- 5.^o—De Torralba ó Medinaceli por Maranchón y Molina á Monreal del Campo. Lo mismo que la Comisión propone.

También acordó que continúe como Comisión permanente de ferro-carriles, la designada para formar la propuesta, y aprobar en un todo lo demás que ésta comprende, tanto respecto á los auxilios que hubieran de ofrecerse, como á la relación con las demás provincias, Ayuntamientos, Corporaciones y prensa.

El Presidente,

Pedro Antonio Sánchez

El Secretario,

Mariano Granados

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 309

PROFESSOR JOHN D. COOPER

PHYSICS BUILDING

5720 S. UNIVERSITY AVENUE

CHICAGO, ILLINOIS 60637

TEL. 773-936-3700

FAX 773-936-3701

WWW.PHYSICS.UCHICAGO.EDU

1999

